

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 13

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Lösung der Genfer Bahnhoffrage. — Erinnerungen an W. C. Röntgen. — Zur Frage einer einheitlichen Güterzug-Bremse. — Einst und jetzt. — Miscellanea: Bauwesen I und II der Stadt Zürich. Bevölkerungs- und Verkehrs-Entwicklung von Genf. Schweiz. Wasserwirtschafts-Verband. IV. Internationaler Strassen-Kongress in Sevilla. Erweiterung der Universität Basel. Fünfzig Jahre Eisenbahn-

dienst. Die Anforderungen an einen Kantons-Ingenieur. — Konkurrenzen: Turn- und Sporthalle im Altenberg in Bern. Umbau des Burgerspitals in Bern. — Vereinsnachrichten: Sektion Bern des S. I. A. Zürcher Ing.- und Arch.-Verein. Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. S. T. S.
Tafel 11: W. C. Röntgen.

Band 81.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 13.

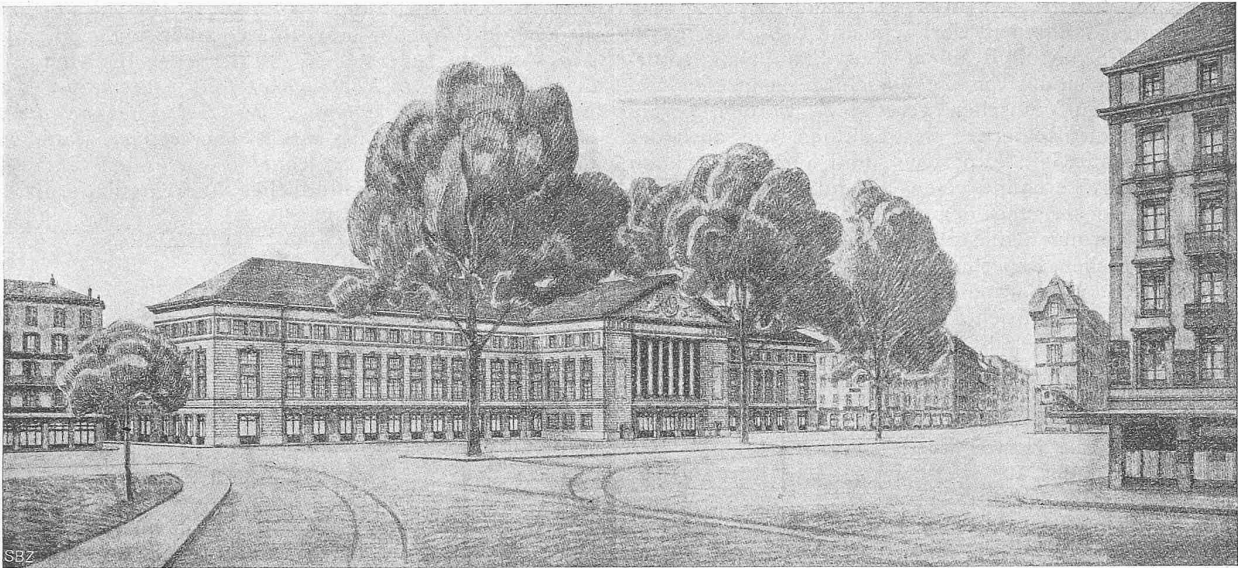


Abb. 13. Ansicht des projektierten neuen Aufnahmegebäudes Genf-Cornavin. Entwurf von Arch. Fr. Fulpius, Genf.

Zur Lösung der Genfer Bahnhoffrage.

I. Geschichtliches.

Die Möglichkeit, den Genfer-See als Verkehrsweg zu benutzen, war vielleicht Ursache, dass die erste Bahn-Verbindung Genfs erst im Jahre 1858 erstellt wurde; der in jenem Jahre eröffnete Bahnhof Genf-Cornavin war zunächst Endstation der Strecke Lyon-Genf. Im gleichen Jahre wurde in Genf-Cornavin auch die Linie Versoix-Genf eingeführt, deren Erstellung von der französischen Gesellschaft Lyon-Genf begonnen, noch während des Baues von der Bahngesellschaft Lausanne-Fribourg-Berner Grenze, später Jura-Simplon, übernommen wurde. Im Jahre 1888 wurde die Bahn-Verbindung der Stadt Genf mit Savoyen hergestellt, indem bei Eaux-Vives ein zweiter Bahnhof, als Endbahnhof der Strecke Vollandes-Annemasse, erstellt wurde.

Der Bahnhof Genf-Cornavin blieb Eigentum der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (P. L. M.) bis Ende 1912. Am 1. Januar 1913 gingen die Linie Genf-La Plaine und damit auch der Bahnhof Cornavin an die S. B. B. über. Laut Vertrag vom 7. Mai 1912 zwischen der Schweiz, Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf, bewerkstelligte dieser den Rückkauf, und die S. B. B. traten in sämtliche Rechte und Pflichten ein, die dem Kanton gegenüber der P. L. M. erwachsen. Die S. B. B. verpflichteten sich überdies, die Verbindungsbahn Cornavin-Eaux-Vives zu erstellen (an deren Baukosten der Bund und der Kanton Genf einen Beitrag von je einem Drittel als Subvention à fonds perdu zu leisten haben) und übernahmen schliesslich auch noch die Aufgabe des Bahnhofumbaus Cornavin, dessen Kosten zur Zeit des Rückkaufes auf mindestens 25 Mill. Fr. angegeben waren.¹⁾

II. Verkehrsentwicklung.

Die Verkehrsentwicklung auf dem Bahnhof Genf-Cornavin ist in Abbildung 1 graphisch dargestellt. Die Anzahl der für das letzte normale Verkehrs-jahr 1913 vom Bahnhof Genf abgehenden Reisenden betrug rd. 1 353 000. Die Jahre von 1914 an weisen infolge des Krieges und dessen Folgen abnormale Verhältnisse auf; die Maximalzahl der abgehenden Reisenden ergab sich für das Jahr 1916 zu rd. 1 392 000 und sank für das Jahr 1918 auf 827 000 herunter.

¹⁾ Betr. „Raccordement“ (mit dem berühmten „Pont Butin“) vergl. Bd. 60, S. 50 (27. Juli 1912) und Bd. 67, S. 185 (8. April 1916). Red.

Im Jahre 1913 wurden im Bahnhof Genf-Cornavin versandt und empfangen 1 345 000 Gütertonnen. Die maximale Gütertonnenzahl, die der Bahnhof (vgl. Abb. 6 auf Seite 157) bewältigt hat, ergab sich für das Jahr 1916 zu 3 015 000 t; sie sank für das Jahr 1921 auf 842 000 t.

III. Projekte.

Dem starken Verkehrszuwachs konnte die ursprüngliche Anlage nicht genügen und es mussten wiederholt die dringenden Bedürfnisse durch Massnahmen provisorischer Natur befriedigt werden. Durch ähnliche Umbauten könnte der Bahnhof so gestaltet werden, dass er noch auf einige Jahre genügen sollte. Dabei darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass der Betrieb auf einer so geflickten Anlage immer teuer zu stehen kommt, dass ein rationeller Umbau wohl noch etwas hinausgeschoben, auf die Länge

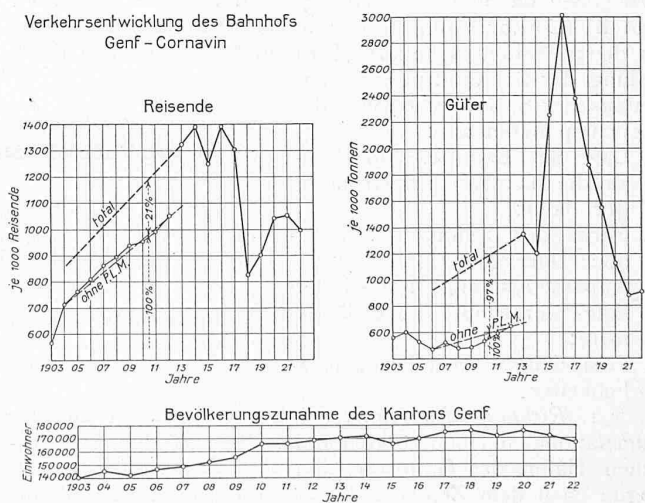


Abb. 1. (Vergl. unter Miscellanea auf Seite 163.)

aber doch nicht vermieden werden kann. Obwohl der Bahnhof Genf-Cornavin als Hochbahnhof angelegt ist, steht zur Durchführung der Strassen teilweise nur eine beschränkte Höhe zur Verfügung und es wird dem heutigen Bahnhof