

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.

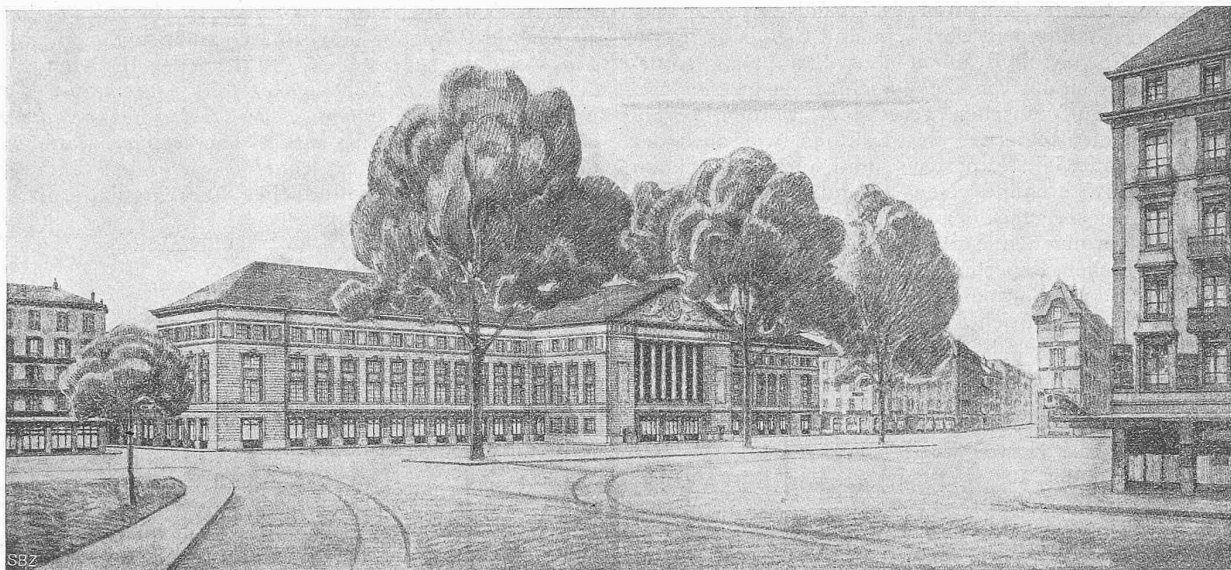


Abb. 13. Ansicht des projektierten neuen Aufnahmegebäudes Genf-Cornavin. Entwurf von Arch. Fr. Fulpius, Genf.

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 Verkehrsjahr 1913 vom Bahnhof Genf abgehenden Reisenden betrug rd. 1353000. 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. 1392000 und sank für das Jahr 1918 auf 827000 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 1345000 Gütertonnen. Die maximale Gütertonnenzahl, die der Bahnhof (vgl. Abb. 6 auf Seite 157) bewältigt hat, ergab sich für das Jahr 1916 zu 3015000 t; sie sank für das Jahr 1921 auf 842000 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

Verkehrsentwicklung des Bahnhofs Genf-Cornavin

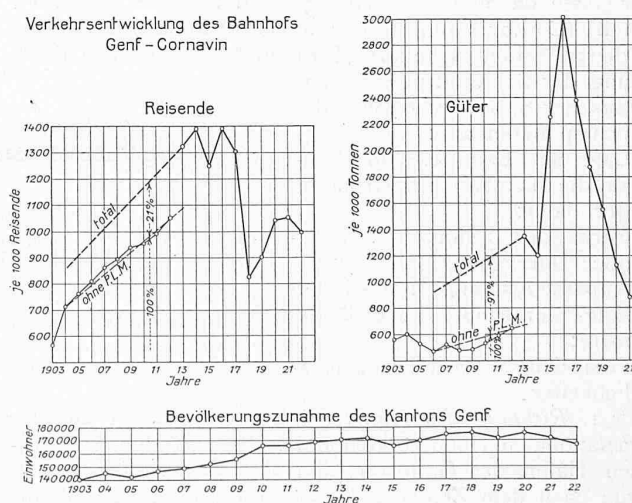


Abb. 1. (Vergl. unter Miscellanea auf Seite 163.)

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