

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 85/86 (1925)  
**Heft:** 23

## Wettbewerbe

## 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:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

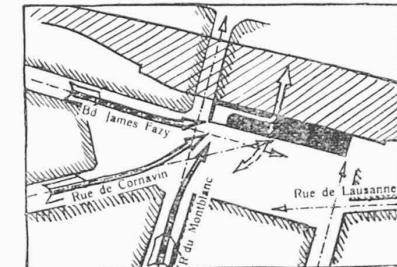
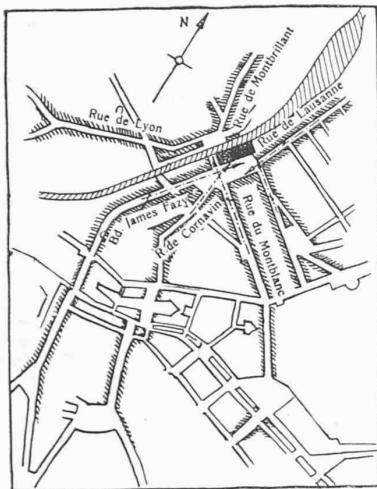


Abb. 1 und 2.  
Situation des  
Bahnhofs Cornavin  
und seiner wichtigsten  
Zufahrt-Strassen.

(21. Februar 1925) zum Zeigen der normalisierten Deckplatte wiedergegebene Bild veranschaulicht den Steuerkontroller der mit Handbetätigung der Wendeschalter versehenen Lokomotiven Nr. 10402 bis 60. Die Verriegelung ist derart getroffen, dass bei Stellung „Abschluss“ des Stromabnehmer-Betätigungshebels, des einzigen in der Nullstellung abnehmbaren Handgriffs, alle übrigen Vorrichtungen des Kontrollers blockiert sind.

Um die Steuerung der Lokomotive bei gesenkten Stromabnehmern gefahrlos auf ihr richtiges Arbeiten untersuchen zu können, ist außer der Betriebstellung „Hoch“ eine Stellung „Tief“ des Stromabnehmer-Betätigungshebels vorhanden, in der der Steuerkontroller ebenfalls entriegelt und der Anschluss der Steuerleitungen an die Stromquelle vollzogen ist, die pneumatische Speiseleitung der Stromabnehmer dagegen, statt an die Hauptleitung geschlossen zu sein, mit der Außenluft in Verbindung steht, sodass die Stromabnehmer gesenkt bleiben. Die beiden Handräder der Stufenschalter-Steuerung, wovon das eine, nicht abnehmbare, für elektrische und das andere, abnehmbare, für Handsteuerung bestimmt ist, können nur betätigt werden, wenn der Wendeschalterhebel in einer der beiden Betriebstellungen „Vorwärts“ oder „Rückwärts“ sich befindet. Anderseits ist eine Bedienung des Wendeschalterhebels nur möglich, wenn die Stufenschalter-Steuerwalze auf Stellung „o“ sich befindet, wie auch der Hauptschalterhebel nur bei Nullstellung der letztgenannten Walze auf „Ein“, dagegen jederzeit auf „Aus“ geschaltet werden kann. Der Hauptschalterhebel wird nach Ausführung eines Schaltmanövers durch Federkraft in seine Nulllage zurückgeführt; als Rückmeldung über die jeweilige Stellung des Hauptschalters dient das Fahrspannungs-Voltmeter.

Zwischen den Stufenschaltern und dem Hauptschalter besteht eine weitere, elektrische Verriegelung, indem die Zuleitung zum Hauptschalter-Antriebsmotor über die in Serie geschalteten Hülfskontakte 155 der Stufenschalter geführt wird, die nur in Nullstellung dieser Schalter geschlossen sind. Eine Betätigung des Hauptschalters vom Steuerkontroller aus ist somit nur möglich, wenn beide Stufenschalter vollständig abgeschaltet sind. Die erwähnte elektrische Verriegelung verhindert falsche Schaltmanöver, z. B. wenn bei Revisionen die Stufenschalter direkt von Hand betätigt und dann versehentlich unrichtig eingestellt wurden.

\*

Der nun seit längerer Zeit in grösserer Anzahl in regulärem Dienst stehende Lokomotiv-Typ Ae<sup>3/6</sup><sup>II</sup> hat sich als ein vorzügliches Triebfahrzeug erwiesen. Vor allem ist sein guter Kurvenlauf hervorzuheben; besondere Versuchsfahrten auf der kurvenreichen Strecke zwischen Zug und Arth-Goldau haben gezeigt, dass die Lokomotive den Krümmungen des Geleises nach beiden Fahrrichtungen, d. h. bei Führung durch das zweiachsige Drehgestell oder durch

das einachsige Bisselgestell in gleicher Weise ohne harte Stöße oder Erschütterungen zu folgen vermag. Der Grund dieses guten Kurvenlaufes ist einerseits in der gewählten Unterteilung der Federabstützung der Lokomotive, anderseits aber vor allem in dem Umstande zu suchen, dass die schweren Motoren mit dem Antrieb und der Transformator möglichst gegen die Lokomotivmitte hin konzentriert und hoch im Rahmen gelagert sind, sodass sich eine hohe Schwerpunktslage der Lokomotive er-

gibt. Der Antriebsmechanismus arbeitet dank der guten Lagerung der Vorgelegewellen und der weichen, in die Zahnkolben eingebauten Federung bei allen Geschwindigkeiten ohne jede Stöße und Vibrationen.

Bis jetzt sind 32 Lokomotiven dieser Serie abgeliefert und in Betrieb, davon die ersten 15 seit mehr als einem Jahr; sie entsprechen auch in Bezug auf den elektrischen Teil allen an sie gestellten Anforderungen.

### Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin.

(Schluss von Seite 260.)

Es war von vornherein zu erwarten, dass ein Wettbewerb über eine so ungewöhnlich komplizierte Aufgabe, wie sie für Genf-Cornavin vorlag, nicht zu endgültigen Ergebnissen führen würde. Es tragen aber auch mangelhafte Versuche zur Abklärung bei, und eine solche ist denn auch zweifellos erreicht worden, soweit selbst die prämierten Arbeiten an sich befriedigen können. „A titre d'indication“ war den Unterlagen das Vorprojekt beigelegt worden, das den Verhandlungen der S. B. B. mit der Stadt Genf als Grundlage gedient hatte; es war durchaus schematisch gedacht, und sollte nur nachweisen, dass sich alle geforderten Räume auf dem äußerst beschränkten Bauplatz wirklich unterbringen lassen; es war also als graphisches Programm und nicht als Vorlage gemeint, dies umso weniger, als zur Zeit seiner Auffassung städtischerseits noch die (später fallen gelassene) Absicht bestand, die Rue des Alpes rechts (wie die Rue du Mont-Blanc links) unter dem Baukörper durchzuführen.

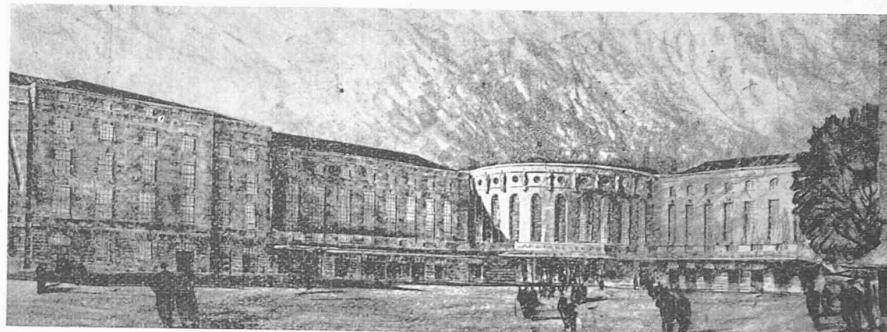
Die Aufstellung eines detaillierten Vorprojektes hat sich indessen für sehr viele Teilnehmer am Wettbewerb als zu starke psychologische Hemmung erwiesen; obwohl es im Programm ausdrücklich als unverbindlich bezeichnet war, lähmte es ihre Initiative und Unbefangenheit, sodass ein erstaunlich grosser Prozentsatz nicht einmal von der wertvollen Möglichkeit Gebrauch gemacht hat, den Baukörper gegen Nordost, über die Flucht der ja nicht mehr massgebenden Rue des Alpes hinaus, zu verlängern. Alle diese Teilnehmer — sie sind leider in stark überwiegender Mehrzahl — vereinfachten sich damit die ganze Veranstaltung zu einem Fassadenwettbewerb mit offiziellem Grundriss als Unterlage.

Im folgenden soll nun hauptsächlich auf die Entwürfe der zweiten Gruppe hingewiesen werden, die mit mehr oder weniger Glück eigene Wege einschlagen: sie sind bei weitem in der Minderheit, aber interessanter auch da wo sie versagen, denn sie beweisen, dass sich ihre Verfasser mit den Problemen des Spezialfalls wenigstens versuchsweise auseinandergesetzt haben. Denn das war das Bemühen an dieser Plan-Ausstellung, zu sehen, dass 66 von 78 Teilnehmern an die städtebauliche Situation des Bahnhofs weiter keine Gedanken gewendet haben. Diese 66 legen an die Langseite des breiten, seichten Platzes nach Art des Vorprojektes eine gigantisch entwickelte, *axiale Baugruppe*, obwohl von diesem Platze keinerlei axiale Strasse ausgeht, noch jemals ausgehen wird, sodass schon die gegenüberliegende Platzwand die mit so grossen Anstrengungen lancierte Axialität sofort wieder erstickt.

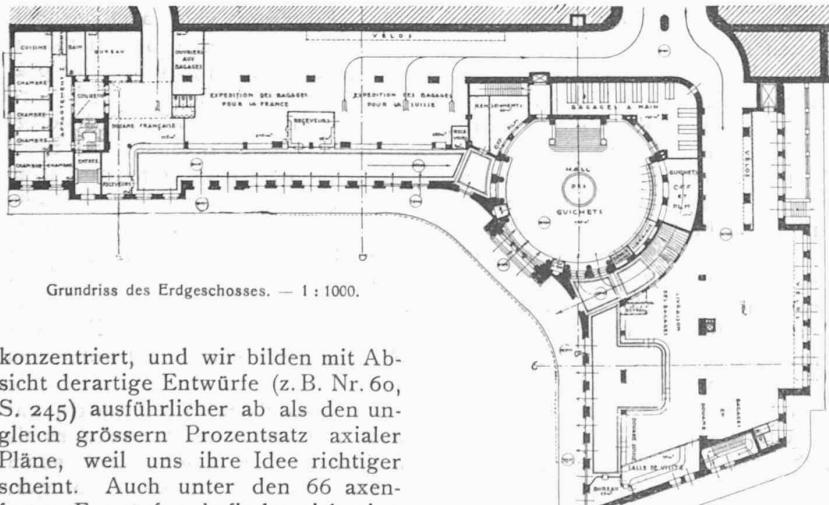
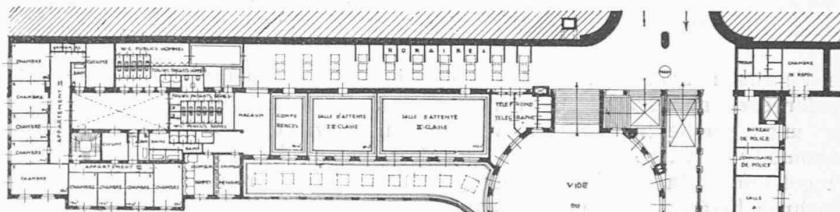
Man betrachte den Stadtplan (Abbildungen 1 und 2). Drei Hauptstrassen führen auf den Bahnhof zu: vom See

her die wichtigste Rue du Mont-Blanc, von links Boulevard James Fazy, in der Diagonale Rue de Cornavin. Die Richtungen dieser Strassen schneiden sich vor der Südwestecke des Bahnhofs; dieser kann aber von vornherein nicht axial auf eine Strasse eingestellt, ja nicht einmal eigentliches Blickziel einer dieser Strassen sein. Der Platz vor dem Bahnhof hat sein Schwergewicht exzentrisch ganz links; sein Grundriss mag noch so regelmässig scheinen: dem städtebaulichen Sinn nach ist er extrem unregelmässig<sup>1)</sup>, denn die rechts einmündende Rue de Lausanne vermag an Bedeutung und Verkehrsdichte keiner einzigen der vorhin genannten Strassen die Wage zu halten, geschweige denn allen dreien zusammen, und der Verkehr der Rue des Alpes ist ebenfalls sehr mässig. Einige Projektverfasser haben das gefühlt, und den Massen- oder den Verkehrs-Schwerpunkt ihres Bahnhofes (auch beides zugleich) auf die linke Ecke

## WETTBEWERB FÜR DEN BAHNHOF GENF-CORNAVIN DER S. B. B.



Für 400 Fr. angekaufter Entwurf Nr. 78, Motto „Titan“. — Arch. Dr. Armand Weiser, Wien.



Grundriss des Erdgeschosses. — 1 : 1000.

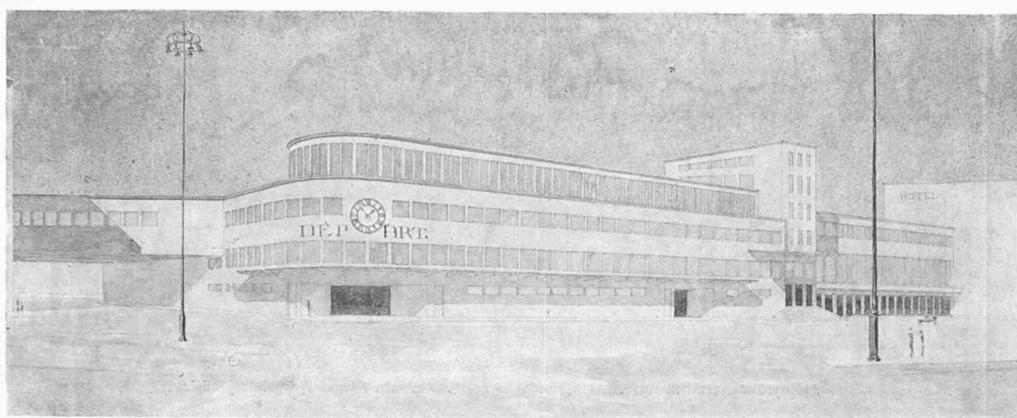
konzentriert, und wir bilden mit Absicht derartige Entwürfe (z.B. Nr. 60, S. 245) ausführlicher ab als den ungleich grössern Prozentsatz axialer Pläne, weil uns ihre Idee richtiger scheint. Auch unter den 66 axenfesten Entwürfen befindet sich eine Gruppe von 11 Projekten, die mit irgend einer Massnahme auf diese Exzentrizität des Platzes nachträglich Rücksicht nehmen, ohne indessen die Konsequenz zu ziehen und die axiale Gesamthaltung überhaupt aufzugeben. Meist war es allerdings hier nicht die Hauptsache, die Ungleichheit des Verkehrs, die eine derartige Betonung der linken Ecke nahelegte, sondern das bloss optische Bedürfnis, den hier zusammenlaufenden Strassen ein besonderes Blickziel zu geben, wobei die neben dem Bahnhofgebäude vorbeistreifende Rue du Mont-Blanc am meisten Schwierigkeiten machte. In dieser Gruppe befanden sich beispielsweise Entwürfe, die an die äussere Ecke ihres linken Eckrisalites einen Uhrturm stellen; andere ziehen diesen linken Risalit weiter vor als den rechten, wodurch mehr Masse am wichtigsten Punkt gewonnen, das axiale Gleichgewicht aber gestört und der eigentliche Vorplatz vom Strassenschnittpunkt abgetrennt wird, während es wünschbar wäre, ihn soviel als möglich zu öffnen. Wieder andere verkürzen den linken Risalit, öffnen also den Vorplatz, was als eine richtig gedachte, aber viel zu zaghafte Massnahme erscheint; die städtebaulich konsequenteren Lösungen der selben Idee (unter Preis-

gabe der Axialität) ist ein hakenförmiger Baukörper, dessen einer Schenkel senkrecht gegen die Rue de Lausanne vorspringt, und so die rechte Platzwand bildet. Diese Idee zeigt am besten das obenstehende Projekt „Titan“. Vielleicht ist es aber überhaupt zu gezwungen, diesen an sich wünschenswerten Platzabschluss mit einem Teil des Bahnhofgebäudes selber durchführen zu wollen; andere Entwürfe überlassen diese Funktion sonstigen zu erstellenden Gebäudegruppen, die weitaus meisten aber beantworten die Frage überhaupt nicht.

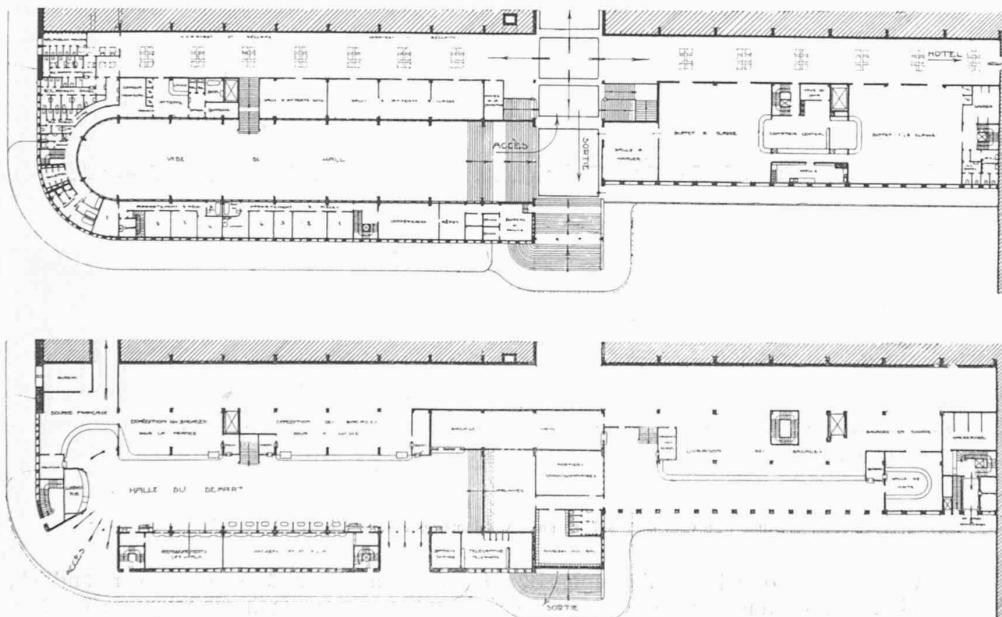
Zu den wenigen Problemen, die durch diesen Wettbewerb endgültig erledigt wurden, gehört die Anfahrrampe vor dem Bahnhof: sie sondert den Bahnhof vom Strassenverkehr viel zu sehr ab, drängt ihn in vornehme Reserve, statt ihn dem Verkehr zu öffnen, und nimmt zuviel Höhe weg, die bei dem beschränkten Grundriss dringend nötig ist. Die dreigeschossige Anlage wird für den engeren Wettbewerb wohl allein noch in Betracht kommen.

Dem städtebaulichen Mangel, dass man von der Hauptzugangstrasse, der Rue du Mont-Blanc aus, vom Bahnhof nichts sieht, bis man auf dem Bahnhofplatze selber steht, sucht eine Variante des Projektes „Cornavin“ dadurch abzuholen, dass sie den Turmbau am linken Flügel bis zur Fahrbahnflucht vorzieht und das Trottoir als Laube darunter durchführt (ohne diesen Vorsprung, im übrigen gleich, ist die auf Seite 261 gezeigte Fassung dieses Projektes). Ein besonders Kühner pflanzt einen mächtigen, freistehenden Campanile in die Gegend der Strassenschnit-

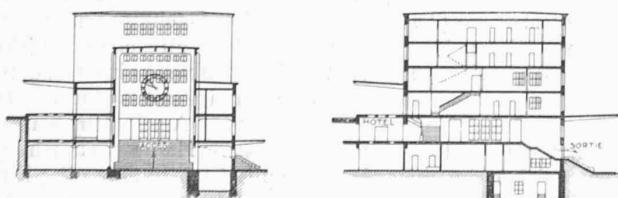
<sup>1)</sup> Vgl. hierüber Prof. O. Blum in „S. B. Z.“ vom 6. Oktober 1923 (Fussnote Seite 180), ferner unsere Ausführungen zum Bahnhofplatz Enge ebenfalls in Band 82, Seite 246.



Nichtprämiierter Entwurf Nr. 75, Motto „Beton“. — Arch. J. U. Könz in Guarda (Graubünden).



Grundrisse vom Untergeschoß und Zwischengeschoß. — Maßstab 1:1000.



Schnitte durch Schalterhalle und Ausgangstreppe. — 1:1000.

punkte. Man kann sich aber fragen, ob solche Veranstaltungen überhaupt nötig sind: wer in der Nähe wohnt, weiß ohnehin wo der Bahnhof steht, und wer von weiterher kommt, kommt mit der Trambahn oder im Wagen; auch dürften mehrere in der Stadt verteilte Uhren bessere Dienste tun als eine Turmuhr, die auch nur von wenigen Orten aus sichtbar ist. Im Grund ist doch auch der Stuttgarter Bahnturm reiner Aufwand, unsachlich-prunkhafte Geste, sogut wie eine grossartige Axen-Fassade.

Ueber die städtebauliche Sinnlosigkeit, an die Breitseite eines nicht-axialen Platzes, den man unter spitzem Winkel von einer Schmalseite her erreicht, einen axialen Monumentalbau zu stellen, sind weiter keine Worte zu verlieren: denn was soll hier eine pompöse Axenentfaltung, oft mit fünf Risaliten, nach dem Schema BdCdAdCdB, wo doch jede Bewegungslinie schon gleich vom Portal weg

(für den Ankommenden) rechts abstreicht. Würde, wie ursprünglich geplant, auch die Rue des Alpes weitergeführt, so liese sich wenigstens symmetrische Bildung des Baukörpers verteidigen; auch dann aber müsste die Mitte nach Möglichkeit unbetont bleiben. Symmetrisch heißt noch lange nicht axial, und selbst in diesem Fall wäre ein bis oben reichender, womöglich die Flügel überragender Mittelbau sehr schlecht, weil er das Gebäude in zwei auseinanderfallende Hälften zer sprengen würde.

Wir haben zuerst die städtebauliche Situation behandelt, weil sie sich an die allgemeine Orientierung ohne weiteres anschloss; fast noch wichtiger aber für ein Bahnhofgebäude sind die engeren Verkehrsverhältnisse zwischen Strasse und Bahnsteig. Der Bahnhof ist ein Zweckgebäude, nicht ein Repräsentations-Palast, es ist somit seine allererste Aufgabe, den Reisenden unter peinlichster Vermeidung aller „pas perdus“ an allen Schaltern gleichsam automatisch vorbeizuführen, d. h. diese so anzuordnen, dass sie am Weg liegen, den der abgehende Reisende bis zum Zug ohnehin zurückzulegen hat. Jeder Schritt, der einer blossen Repräsentation zuliebe getan werden muss, ist hier ein objektiver Fehler, ein sich bei jeder einzelnen Abreise stets wiederholendes Aerternis, eine Vergrösserung des Verkehrskoeffizienten.

Mit Schalterhallen ist, wie üblich, auch hier wieder unerhörter Aufwand getrieben worden, und in den Obergeschossen gruppieren sich alle Räume jeweils um ein gigantisches „Vide du Hall“. Diese Hallen stammen aus der guten alten Zeit, da man Kopfbahnhöfe baute; um dem Rauch der Lokomotiven besseren Abzug zu geben, errichtete man tonnengewölbte Glaspaläste über den Einfahrtshallen, deren Raumverhältnisse man auch für die in gleicher Axe liegende Schalterhalle beibehalten musste, sollte diese nicht gedrückt wirken. Wozu das alles hier? Wozu Prachtentfaltung an Räumen, in denen gar nichts wesentliches vorgeht, die man im Gegenteil so rasch als möglich durchheilt? Eine höchstens sechs Meter hohe Halle wirkt schon recht stattlich, ist viel besser zu beleuchten, besser zu unterhalten, besser zu heizen, und ein komfortabel eingerichteter, peinlich sauberer, sachlicher Raum macht den viel vorteilhafteren und würdigeren Eindruck als aller überflüssige Pomp.

Ausserdem (wie übrigens bahnseitig im Jury-Bericht ausdrücklich erklärt!) ist eine Trennung zwischen ankommenden und abgehenden Reisenden dringend wünschbar; die Ankommenden sollen den Bahnhof so rasch als möglich verlassen, ohne die Schalterhalle kreuzen zu müssen;

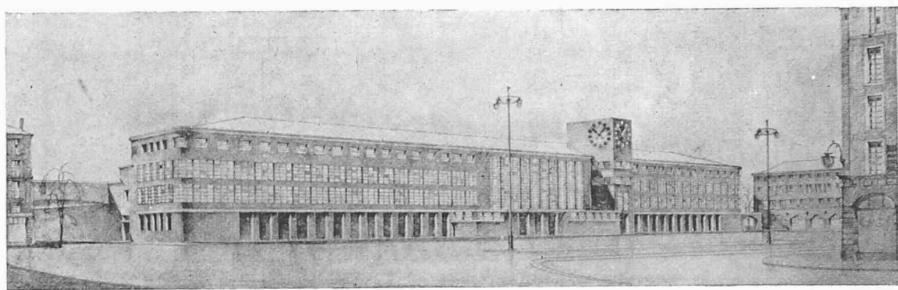
ein Ausgang gleich in der Richtung des Tunnels unter den Gleisen ist also das Gegebene. Dabei ist aber natürlich die Möglichkeit zu wahren, dass man gleich sein Gepäck abholen kann, ohne vorher den Bahnhof verlassen und aufs neue betreten zu müssen. Die Abreisenden dagegen kommen von links, und es ist eine unberechtigte Zumutung, sie zu zwingen, ausserhalb des Bahnhofs erst noch über den halben Platz zu laufen, nur dem pompösen Mittelbau zu liebe; das psychologisch wie praktisch Einleuchtendste ist wohl, sie möglichst links in den Bahnhof aufzunehmen, wie dies das erstprämierte Projekt M. Convert (S. 245), ferner die Projekte von K. Moser, Körnz (S. 295) und andere es auch vorsehen. Der diagonal gerichtete, völlig einsaugende Eingang des Projektes Körnz wirkt auf den ersten Blick besonders überzeugend; diese Lösung ist aber wohl doch zu radikal, auch würden die vor dem Portal anfahrenden Wagen den durchgehenden Verkehr der Rue du Mont-Blanc stören. Eine Verschiebung des Perron-Quertunnels oder eine leichte Schrägliegung nach links wäre wünschbar, weil sie den Weg der Abreisenden verkürzen könnte. Relativ unabhängiger ist man mit der Verteilung der Gepäck-

Lokalitäten, da jeder, der grösseres Gepäck hat, ohnehin zu Wagen ankommt, dann aber zuerst sein Billet lösen muss; am freiesten ist man in der Wahl der Lage von Wartsälen und Buffets, die nur der aufsucht, der es nicht eilig hat. Sehr viele Projekte haben auf die Durchbildung dieser Restaurations- und Repräsentationsräume ersichtlich viel mehr Sorgfalt verwendet, als auf die eigentlichen Verkehrsfragen. Mit mehrläufigen Prunktreppe, wie sie massenhaft vorgeschlagen wurden, ist niemand gedient, und so gehören diese denn auch gar nicht mehr in das Gebiet der Verkehrsmittel, sondern der äussern Stil-Aufmachung. Es überrascht, dass sich die Frage, wie sich der Zugang zu den doch beträchtlich höher liegenden Gleisen erleichtern liesse, kaum auch nur erwogen worden ist; eine erfreuliche Ausnahme hierin macht der Entwurf „Post tenebras lux“, der die ohnehin unvermeidliche horizontale Wegstrecke zwischen der Eingangshalle links und dem Tunnel durch eine Rampe zugleich zur mühelosen Bewältigung der Höhendifferenz ausnutzt (Seite 297).\*

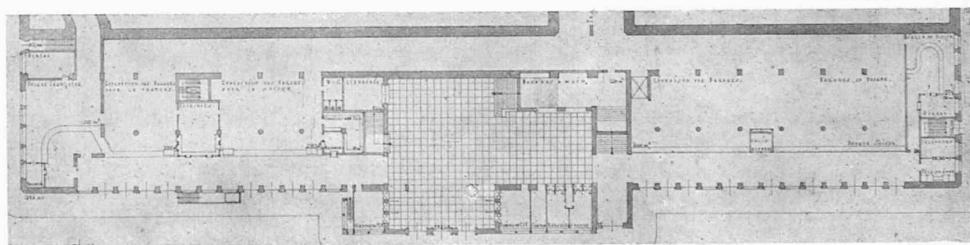
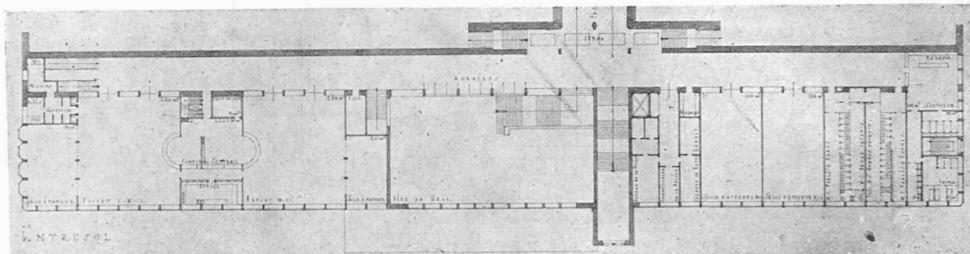
Ueber die Aufmachung ist das selbe zu sagen, wie bei allen Wettbewerben: die Hauptsache scheint immer noch für weitaus die Mehrzahl der Teilnehmer möglichste Prunkentfaltung zu sein, Scheinmonumentalität, ohne Gefühl für den Sinn des Gebäudes, das doch ein reiner Zweckbau ist, der niemand besonders anlocken, niemandem äusserlich imponieren, niemand in sich festhalten soll, für dessen äussere Erscheinung möglichste Lautlosigkeit und bescheidene Sachlichkeit gewiss am angemessensten wäre.) Pompöse

<sup>1)</sup> Das Programm sagte betr. der «Architektur» kurz und klar: «L'architecture du nouveau bâtiment devra correspondre à sa destination et restera sobre, sans toutefois perde le caractère d'un édifice public».

## WETTBEWERB FÜR DEN BAHNHOF GENF-CORNAVIN DER S. B. B.



Nichtprämiierter Entwurf Nr. 41 „Rouge et noir“. — Arch. Steger & Egander, Zürich.

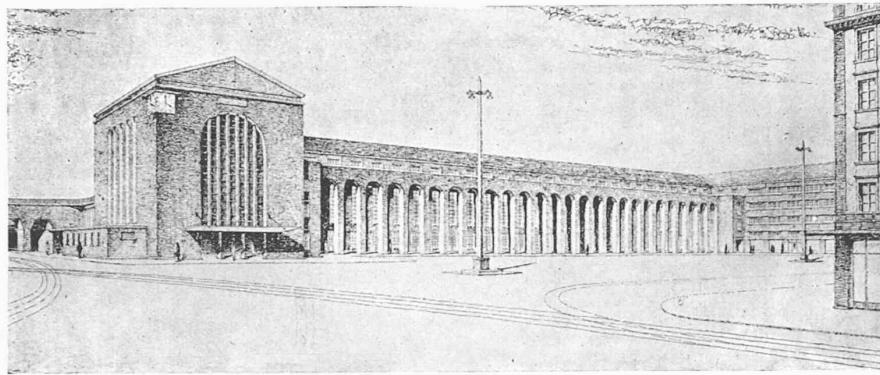


Grundrisse vom Erdgeschoss und Zwischengeschoss. — Maßstab 1:1000.

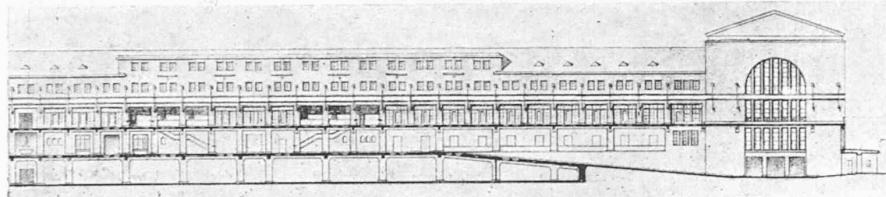
Triumphgebäuden waren an Bahnhöfen solang verständlich, als die ganze Sache noch neu war; heute wirken sie schon nahezu komisch, jedenfalls aber antiquiert. Eine statistische Zusammenstellung ergab 15 Projekte mit Kolossalpilastern oder Säulenordnungen, 19 weitere sind von Neuklassizistischer Haltung (Typus Attika, flaches Dach), unter beiden Gruppen, die meist im Grundriss dem offiziellen Projekt folgen, sehr viel sehr anständige Durchschnittsfassaden, die aber ebensogut einer Bank oder irgend sonst einem grösseren Gebäude angehören könnten. Außerdem waren noch 27 axiale Entwürfe verschiedenster Haltung zu sehen, bis zu solchen in einer Art aegyptischem Bundesstil. Ein peinlich axiales Projekt war äusserlich in „Goetheanum“-Formen drapiert, und nannte sich deshalb „Le temps du béton armé“<sup>1)</sup>; zweimal begegnen wir Kolossalarkaden (z. B. Nr. 55) nach dem Vorbild des Pfisterschen Projektes für den Bahnhof Enge; auch die dortige runde Mittelhalle kommt vor, einmal rein dekorativ in der Mitte des Hauptkörpers (während sie beim Bahnhof Enge als Gelenkkraum zweier sich in stumpfem Winkel schneidender Axen architektonisch ihren guten Sinn hat), und ein zweites Mal, behufs Entwicklung einer schrägen Axe, in den entferntesten Platzwinkel eingeklemmt beim Projekt „Titan“ (S. 294).

Sehr enttäuscht wurde, wer auf erfolgreiche Beteiligung der jüngsten und modernsten Kräfte gehofft hatte, die sonst gerade technische Gesinnung und Verkehrs-Beherrschung auf ihr Panner geschrieben haben; hier wäre einmal ein Bau als „Verkehrs-Maschine“ zu lösen gewesen. Wir bilden von dieser Gruppe das Projekt Nr. 41 „Rouge et noir“ ab, einen sorgfältig studierten Entwurf, der nur unter

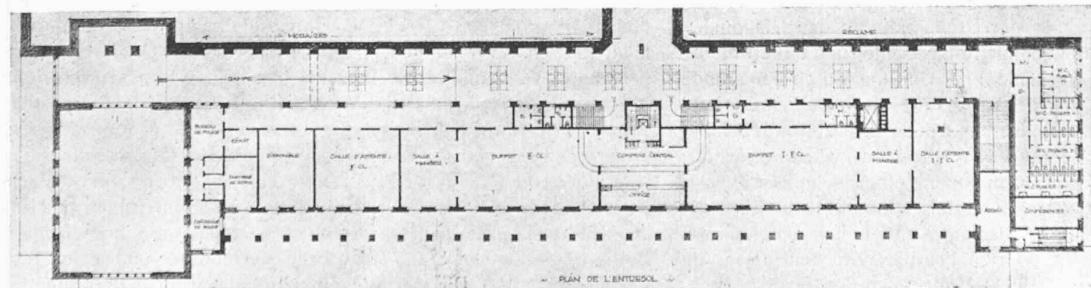
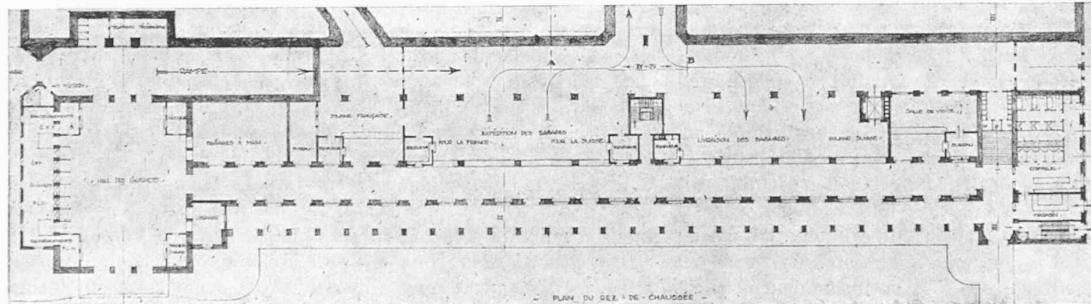
<sup>2)</sup> Siehe die Ausführungen von Prof. Dr. Ernst Fiechter (Stuttgart) über das «Goetheanum» in «S. B. Z.» vom 14. Februar 1925.



Nichtprämiertes Entwurf Nr. 55 „Post Tenebras Lux“. — Verfasser ungenannt.



Bahnseitige Ansicht und Schnitt durch Zugangs-Rampe. — Maßstab 1 : 1000.



Grundrisse vom Erdgeschoss und Zwischengeschoss zum Entwurf Nr. 55. — Maßstab 1 : 1000.

der Unklarheit leidet, dass der Ausgang anstelle des soviel wichtigeren Eingangs durch den Querbau architektonisch betont wird. Ferner Nr. 75 „Beton“; die Anlage des Eingangs wurde schon erwähnt, die Gesamthaltung sehr sympathisch einfach; ein kapitaler Fehler ist aber, dass das schwere Gepäck zur Gepäckaufgabe quer durch die Schalterhalle transportiert werden müsste, ferner dass der ankommende Reisende die Seitentreppe zur Gepäckausgabe wohl sicher übersehen würde. Dass der Hauptbaukörper jenseits des Querbauwerks über dem Ausgang anders behandelt ist, als der vordere Teil, wirkt, verglichen mit dem vorigen Projekt Nr. 41, als Vorzug.

Zwei andere Arbeiten waren wildester Corbusier; unter Verwendung konstruktiver Formen völlig aufs Dekorative abgestellt. Die interessante Massengruppierung, eine ungewöhnliche, Schiffs-Kommandobrückeartige Silhouette

war Hauptsache und „Epater le bourgeois“ hätte die Devise heißen sollen; statt dass man zeigt, wie sich die objektiv vorhandenen Bedürfnisse und bahntechnischen Notwendigkeiten auf einfachste Weise befriedigen liessen, fängt man zuerst mit Weltverbesserung an, indem man verkündet, getrennte Warteräume und Buffets „entsprechen nicht dem Charakter eines Bahnhofs, der für alle bestimmt ist.“ — Aerger kann man dem gesunden Gedanken in den modernen Bestrebungen schwerlich schaden.

Man darf gespannt sein, wie die S. B. B. die Ergebnisse dieses Wettbewerbes verwerten werden; das Preisgericht war in der seltsamen Lage, Entwürfe beurteilen zu müssen, die Varianten eines schon sorgfältig, wenn auch schematisch bearbeiteten Vorprojektes waren, und die darum begreiflicherweise reifere und ausgeglichene Lösungen boten als diejenigen, die von neuern und oft besseren Grundideen ausgingen, diese aber nicht ebenso sorgsam durcharbeiten konnten. Das Preisgericht

hat sich streng an seine Aufgabe gehalten, und kein eigenes Projekt aufgestellt; es ist vielmehr Sache der Behörden, auf Grund der eingegangenen Entwürfe einen neuen, beschränkten Wettbewerb mit präzisiertem Programm auszuschreiben, und es ist zu hoffen, dass Genf schliesslich einen Bahnhof bekomme, der seiner städtebaulichen Situation wie dem, einem modernen Bahnhof allein angemessenen Charakter einfacher Sachlichkeit und höchster Zweckmässigkeit gleicherweise Rechnung tragen wird.

P. M.

### Miscellanea.

**Schweizerische Bundesbahnen. Betriebsergebnis.** Nach der im „Bundesblatt“ vom 13. Mai veröffentlichten Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der S. B. B. für 1924 ergibt sich für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs folgendes Bild:

	1913	1921	1922	1923	1924
Betriebseinnahmen	Mill. Fr. 212,7	353,9	344,2	367,7	404,5
Reine Betriebskosten	Mill. Fr. 133,1	332,9	306,3	249,8	260,5
Betriebsüberschüsse	Mill. Fr. 79,6	21,1	37,9	117,9	144,0
Auf 1 Bahnhkilometer	Fr. 28 476	7302	12 892	40 089	48 941
Betriebskoeffizient auf Grund der reinen Betriebs-Ausgaben	% 62,6	94,1	89,9	68,0	64,4
oder bei Einschluss der aus den Spezialfonds bestritt. Kosten	% 66,9	96,6	91,1	70,8	67,2