

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 18

Artikel: Encore la Place de la Gare de Genève-Cornavin
Autor: Martin, Camille / Meyer, Peter / Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41686>

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: 23.02.2026

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

INHALT: Encore la Place de la Gare de Genève-Cornavin. — Reformierte Kirche und Pfarrhaus Wolhusen. — Der Umbau des „Viaduc du Day“ auf der Linie Lausanne-Vallorbe der S.B.B. — Ausnutzung der Wärmeenergie des Meeres. — Mitteilungen: Ein neuer Erfolg des schweizerischen Motorlastwagenbaues. „Bauen“ von Bruno Taut. Bogenweichen mit Spurkranauflauf. Ueber die Wärmespeicherung in Dampfkraftanlagen. Der Verein deutscher Ingenieure. Die deutsche Gesell-

schaft für Bauingenieurwesen. Normalien des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller. Zerstörung von Zementrohren durch Kohlensäure. Flugverkehr Frankreich-Marokko. Eidgen. Technische Hochschule. — Wettbewerbe: Zum Schulhaus-Wettbewerb Langenthal. — Korrespondenz. — Schweizerischer Verband für die Materialprüfungen der Technik. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S.

Encore la Place de la Gare de Genève-Cornavin.

Par CAMILLE MARTIN, Directeur du Plan d'extension de Genève.

Le rapport présenté par Mr Carl Jegher, Ingénieur, à la Direction générale des C. F. F. a certainement contribué à élucider plusieurs problèmes que posait la reconstruction du bâtiment des voyageurs de Genève-Cornavin.

Il a tout d'abord mis en évidence la nécessité de prévoir, d'une part entre l'entrée et la sortie, d'autre part entre la sortie et l'angle N. E. de ce bâtiment, une longueur de front suffisante pour assurer d'une façon convenable l'arrivée et le départ des voyageurs utilisant des véhicules. Il a précisé les moyens propres à séparer les courants de circulation urbaine extérieurs à la gare de ceux qui se dirigent vers la gare. Enfin, il a exposé un programme d'organisation de la place.

C'est cette dernière partie du rapport que nous voulons discuter particulièrement ici, car sur les autres points, nous approuvons entièrement les conclusions de Mr Jegher. Il va sans dire que nous ne reprenons pas le débat sur la question de la situation de l'entrée principale. Il n'aurait aujourd'hui qu'un intérêt académique, puisque les plans définitifs du bâtiment sont arrêtés et que le premier coup de pioche a été donné le 11 avril dernier. Nous reprenons le problème comme il est posé sur la figure 7 de l'article de Mr C. Jegher (*Bauzeitung* n° 13, 26 mars 1927, page 167, que pour faciliter la comparaison nous répétons comme fig. 2 à la page 236), et nous nous bornons à établir notre plan de situation conformément aux dernières études de l'architecte de la gare. L'entrée du bâtiment se trouve un peu plus à gauche que ce n'était le cas au moment de l'élaboration des études Jegher, elle est cependant toujours désaxée par rapport à la rue du Mont-Blanc.

Notre nouveau projet d'aménagement de la place (page 237) élaboré avec la collaboration de E. Saxod, adjoint au Plan d'Extension de Genève, n'est point encore définitif. Nous le publions aujourd'hui pour mieux faire comprendre les observations que nous avons à formuler sur le plan Jegher et pour en susciter peut-être d'autres à l'égard de notre propre projet.

Désignant les carrefours et les directions de circulation par les mêmes lettres que celles employées par Mr Jegher, nous voulons tout d'abord exposer les raisons générales qui nous ont conduits à modifier sur certains points les tracés et même certaines idées essentielles de Mr Jegher. Ensuite, nous reprendrons l'examen des divers éléments du problème.

En étudiant aujourd'hui le problème de la circulation sur la place de la gare de Cornavin-Genève, il ne suffit pas de tenir compte de l'importance relative des divers courants de circulation, tels qu'ils se sont formés jusqu'à ce jour, il faut encore, bien que l'expérience nous ait enseigné de nous méfier des prédictions, envisager en une certaine mesure la situation telle qu'elle se présentera dans l'avenir. Lorsqu'on considère le plan d'ensemble des quartiers envoisinant la gare (figure 1) et leurs liaisons avec le centre de la ville, on est amené à constater que certaines voies de circulation n'ont pas encore l'importance qui convient à leur rôle et que, d'autre part, le réseau de ces voies est incomplet. Certaines rues doivent encore être élargies, des percées doivent être pratiquées pour relier des artères qui présentent des solutions de continuité. En raison des nécessités topographiques, les ponts qui relient les quartiers situés sur les deux rives du Rhône sont concentrés sur un espace très restreint. Entre le pont du Mont-Blanc et le pont de la Coulouvrière, il

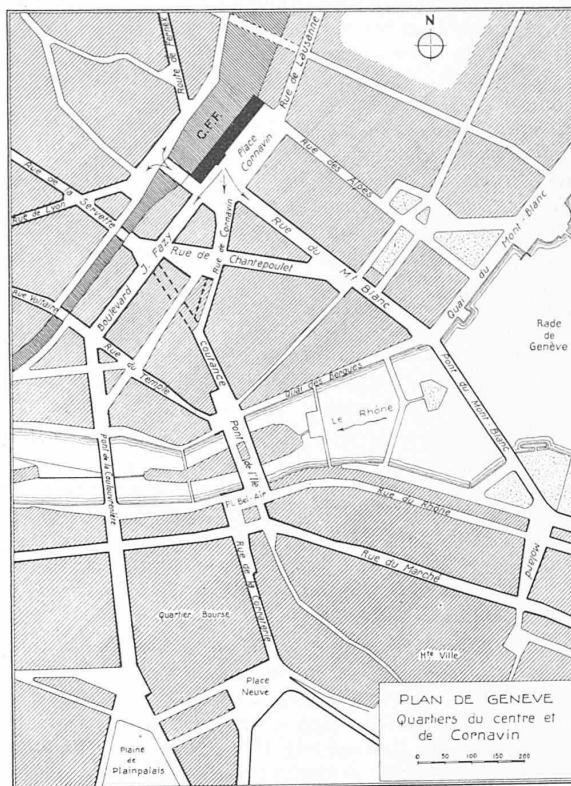


Fig. 1. — Echelle 1 : 12 500.

n'y a pas plus de 700 m., et entre ces deux ponts se trouvent quatre ponts ou passerelles.

Le centre de la ville d'aujourd'hui, qui restera selon toute probabilité le centre de la ville de demain — car à vue humaine le Rhône suivra toujours le même cours — est la place Bel-Air à laquelle aboutissent les ponts de l'Île. Le tracé des grandes artères de la rive gauche et de la rive droite qui conduisent à ce pont devra être amélioré. — Nous laissons de côté la question des artères de la rive gauche, parce qu'elle n'a pas de relation directe avec le problème de la place de la gare. En ce qui concerne les artères de la rive droite, on peut constater que, soit dans la direction de la rue du Temple, qui, par la rue Voltaire rejoint la rue de Lyon, soit dans la direction de la rue de Coutance qui conduit à la place Cornavin, la circulation est peu aisée du fait qu'elle emprunte des rues anciennes qui n'ont pu être encore suffisamment élargies. Les véhicules n'empruntent pas ces voies parce qu'elles sont encombrées — l'une d'elles est même occupée certains jours par un marché en plein air — et font de préférence un détour pour arriver au centre de la ville. Lorsque l'état de chose actuel aura été amélioré — et tout fait supposer que cette modification sera prochaine — l'importance des rues de Coutance et de Cornavin, comme voie d'accès à la place de la gare, sera notablement accrue. On peut dire qu'à ce moment les artères venant du sud (Boulevard James Fazy et Rue de Cornavin) absorberont une grande partie du trafic à destination de la gare et partant de celle-ci. — D'autre part, le prolongement de la rue de Coutance sur la rue de la Servette, par la percée des Terreaux du Temple, aura pour conséquence de désencombrer la place de la gare. Ces explications préliminaires nous permettent d'aborder maintenant, en connais-

sance de cause, l'étude de l'aménagement de la place de la gare de Genève-Cornavin.

Sens unique. — Nous avons pensé qu'il était préférable d'appliquer de façon absolument conséquente le principe du sens unique; nous avons donc maintenant notre idée première de faire entrer tous les véhicules sur la place de la gare à l'angle N.-E., en L (fig. 3, à droite). De cette façon les courants de circulation se dirigeant vers l'entrée ou la sortie, et quittant ces deux points suivent les mêmes directions que ceux qui passent à l'extérieur de la place. Aucune entorse n'est faite au principe du sens unique. Si le point K est peut-être un peu plus encombré que ce n'était le cas avec le projet Jegher — on peut d'ailleurs facilement aménager ce point — le point J l'est par contre moins; d'autre part, l'ordonnance générale de la circulation est plus claire.

Liaison entre la Rue du Mont-Blanc et la Rue des Amis: de D à A par K et J. — Il est d'autant plus important de bien régler la circulation entre les points D et A que, par suite du déplacement du grand passage sous voie de Mont-Brillant (Rue du Mont-Blanc prolongée), les véhicules devront suivre un parcours différent de celui auquel ils ont été accoutumés. Le tracé des voies doit donc être clair et aussi direct que possible.

Mr Jegher, poussé par le désir de créer pour chaque courant de circulation un canal distinct et de dégager le plus possible le point K a peut-être un peu perdu de vue la question du tracé des lignes extérieures de circulation. Sur son plan, le passage de D à A ne se fait pas de façon très coulante; il présente des changements de direction un peu brusques. Les lignes de tramways ont été tracées de façon à amener les voyageurs le plus près possible de l'entrée de la gare. L'intention est très louable. On peut se demander toutefois si l'on ne peut pas donner satisfaction aux piétons d'une façon plus simple tout en organisant la circulation avec plus de clarté.

Dans notre étude nous laissons aux deux voies de tramway leur tracé normal, avec croisement en J. Nous ne rapprochons pas les voies dans un grand „refuge“, nous prévoyons des refuges distincts pour les lignes 1, et 3 à 7, mais nous n'imposons jamais aux piétons la traversée d'une chaussée à double circulation. De cette façon la direction que doivent suivre les véhicules allant de la rue du Mont-Blanc à la rue de Lyon ou à la route de Fennex est très nettement marquée et néanmoins, grâce aux petits refuges prévus en K, la circulation en ce point est bien ordonnée et ne prête pas à confusion.

Circulation des piétons sur la place. — Mr Jegher, avec beaucoup de raison, a cherché à fournir aux piétons arrivant à la gare et quittant celle-ci, des voies directes et sûres. Nous avons simplement cherché à développer cette idée et nous sommes arrivés à la solution suivante:

Pour le voyageur qui arrive, comme pour celui qui part, les difficultés naîtront seulement si, circulant à pied, il veut se rendre dans la direction de la rue de Cornavin ou dans celle de la rue du Mont-Blanc alors qu'il devra franchir le fameux carrefour K. — Dans toutes les autres directions, les difficultés seront moindres. Pour faciliter la marche du piéton, il est essentiel de lui fournir, aussitôt qu'il a traversé la chaussée qui passe devant l'entrée et la sortie, un premier refuge suffisamment large, sur lequel il puisse s'orienter sans être dérangé par le stationnement et le mouvement des taxi-autos. De là, il faut l'amener dans une *direction diagonale* le plus près possible du carrefour K.

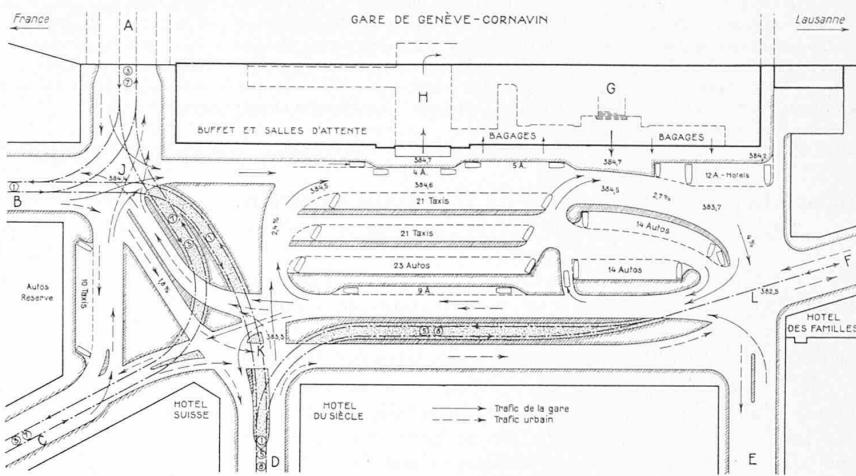


Fig. 2. Etude C. Jegher avec sens unique à droite pour le trafic de la gare et emplacement maximum pour le stationnement des autos. — Echelle 1 : 2000.

Le prolongement du refuge longitudinal dans une direction oblique est imposé par la configuration des lieux et par le sens même des courants de circulation (voir plus haut). Aucune loi de symétrie ne peut s'opposer à des forces en mouvement. De l'extrémité du refuge oblique, le piéton peut, à l'aide de divers refuges intermédiaires, gagner soit le trottoir de la rue du Mont-Blanc, soit celui de la rue de Cornavin. Il va sans dire que, pour le voyageur circulant dans le sens contraire, les avantages de ce projet sont les mêmes.

Places de stationnement pour les taxis, les autos et les automobiles d'hôtels. — L'une des principales caractéristiques du plan Jegher consiste dans le fait d'avoir aménagé la place de la gare comme un vaste garage pour automobiles. Cette conception qui répond aux besoins actuels choquera sans doute les amateurs de places ordonnées de façon architecturale, et les admirateurs des trésors d'art urbain que nous a légués le passé. En ce qui nous concerne, nous approuvons hautement une tendance qui tient compte des nécessités du jour.

Il faut aujourd'hui qu'aux abords d'une gare, on puisse résérer de vastes places de stationnement pour les automobiles. Une place de gare n'est pas une place d'apparat, ni une place de fête. Elle ne peut l'être que très exceptionnellement à l'occasion d'une manifestation quelconque; elle ne doit pas être aménagée en vue de festivités qui ne se présentent que deux ou trois fois par an tout au plus et qui peuvent avantageusement être tenues ailleurs, en des points où la circulation est moins intense. A cet égard, nous n'avons jamais compris les raisons qui ont poussé certains édiles à réclamer la création, devant le bâtiment des voyageurs, d'une place de vastes dimensions.

Il suffirait de résérer devant l'entrée et la sortie de ce bâtiment un espace permettant d'assurer l'arrivée et le départ des voyageurs. Comme nous allons le voir, le surplus de l'espace qui s'étend devant la façade du bâtiment n'est pas bien appropriée pour servir de lieu de stationnement aux véhicules. Tout autre emplacement situé à proximité de la gare, mais à gauche ou à droite de celle-ci, remplirait mieux cette destination.

Que se passe-t-il en effet lorsqu'on veut utiliser en vue du stationnement des véhicules la vaste esplanade située devant le bâtiment des voyageurs?

Quelle que soit la solution adoptée, il faut faire des manœuvres assez compliquées pour garer les automobiles et les diriger ensuite vers le point où débarquent les voyageurs. Le lieu de stationnement étant en face de la gare, ce mouvement doit s'effectuer dans un sens normal à celui de l'alignement de la façade, soit en faisant des détours assez longs. Si le lieu de stationnement, au lieu de se trouver en face de la gare, est placé à droite ou à gauche

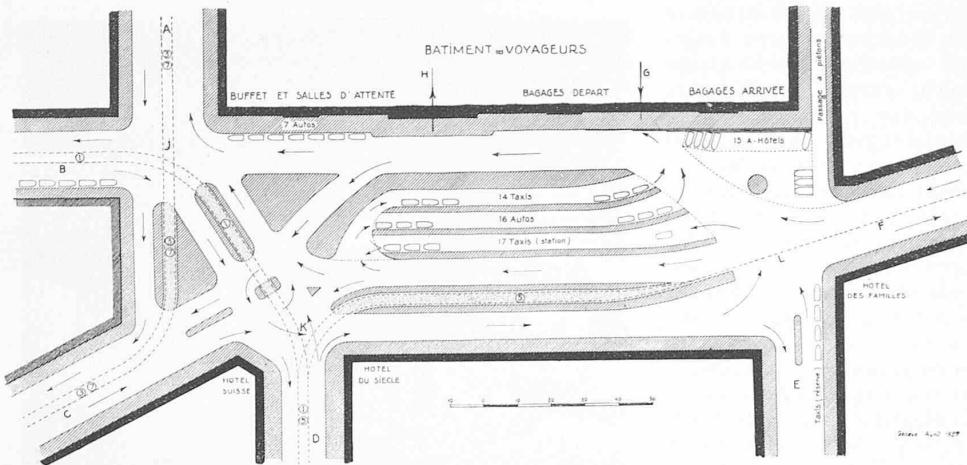


Fig. 3. Etude genevoise, avec sens unique à gauche pour tout le trafic. — Echelle 1 : 2000.

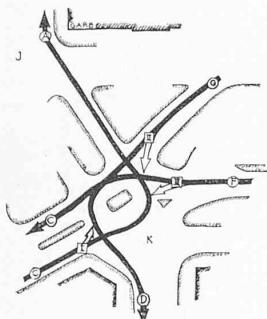


Fig. 4. Point K d'après l'Etude genevoise.

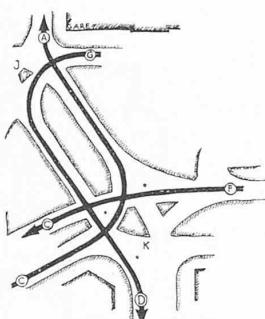


Fig. 5. Variante P. M. pour l'aménagement du Point K.

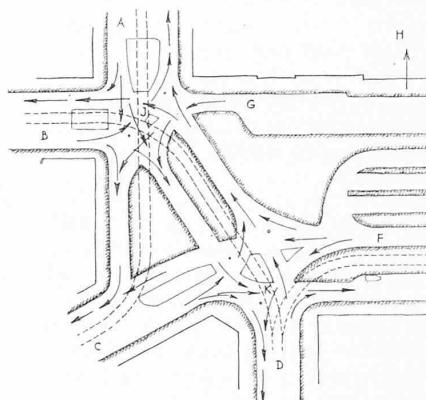


Fig. 6. Variante P. Meyer, arch. — 1 : 2000.

de celle-ci, les véhicules peuvent suivre la file et venir se placer à leur rang devant l'arrivée, au fur et à mesure des besoins. Dans ce cas, la place de la gare peut n'avoir qu'une surface réduite; ce n'est plus qu'une rue élargie, un lieu de passage.

La mégalo manie — injustifiée dans ce cas — de certains édiles, ayant doté la gare de Genève d'une place monumentale, il a été nécessaire d'étudier comment ont pourrait l'utiliser. M. Jegher a divisé la partie de l'esplanade qui se trouve en dehors de la circulation par un certain nombre de refuges et a créé ainsi des couloirs destinés à recevoir des autos ou des taxis.

Le principe même de la division de l'espace nous paraît juste. L'application qui en est faite présente certains inconvenients pratiques que nous voulons énumérer: Tout d'abord les autos qui viennent se ranger dans les couloirs doivent faire une manœuvre pour occuper les places qui sont libres. Ensuite, lorsque de nouveaux autos viennent occuper les places disponibles, ils se trouvent forcément, non pas à la suite, mais au premier rang. Enfin les taxis doivent manœuvrer en face de l'entrée vers laquelle affluent déjà des autos amenant les voyageurs en partance.

Après consultation de l'Inspecteur des automobiles du Service de police de Genève, M^r Nerbollier, il nous a paru préférable d'adopter une méthode différente. Nous maintenons les trois rangées de refuge, déterminant trois couloirs pour taxis et autos particuliers. Tous les véhicules viennent se ranger à la file dans les couloirs et avancent au fur et à mesure que des places sont disponibles. En face de la sortie il n'y a jamais qu'un taxi qui peut sortir de la file.

Toute compétition est donc écartée et les taxis sont utilisés dans l'ordre où ils arrivent à la gare. Les deux couloirs extérieurs sont réservés aux taxis, de façon à permettre le virage à l'extrême avec un rayon suffisant. Les autos particuliers occupent le contour central. On remar-

quera qu'une des rangées de taxis (17 places) peut être utilisée comme station, en dehors des heures d'arrivée des trains, par les personnes qui ont à faire dans le quartier de la gare et qui peuvent ainsi se diriger vers le centre de la ville sans repasser devant la façade du bâtiment.

Un point délicat à traiter a été celui du lieu de stationnement pour les omnibus d'hôtels. Par suite de la configuration de la place et de la disposition intérieure du bâtiment des voyageurs, l'espace réservé à ces véhicules est limité. Le plan Jegher prévoit 12 places. Nous avons réussi à en réservé 18, chiffre qui correspond à peu près aux besoins actuels, mais qui ne permet aucune augmentation du nombre de ces véhicules dans l'avenir. Cette constatation montre combien il est important d'étudier la question de l'aménagement d'une place *au moment où se préparent les plans du bâtiment qui en constitue le fond principal et non pas après l'approbation des plans.*

Le rapport Jegher a jeté de la lumière sur un grand nombre de points qui étaient jusqu'alors restés dans l'ombre. Ne serait-ce donc qu'à ce titre — et il a certainement d'autres mérites — son auteur aura droit à la reconnaissance de ceux des Genevois — ils sont bien rares — qui savent accepter une vérité même lorsqu'elle leur est apportée de régions situées au-delà de Versoix.

Da Herr Kollege C. Martin schreibt, das in Abb. 3 gezeigte Projekt sei noch nicht endgültig, es sei vielmehr sein Zweck, eine weitere Diskussion und Gegenvorschläge ins Leben zu rufen, so ist es wohl erlaubt, im Folgenden auf einige Punkte hinzuweisen, die vielleicht noch nicht ganz geklärt sind. Wir nehmen dabei die zu Gunsten des Verkehrs auf linker Hand gefallene Genfer-Entscheidung als gegeben hin, ebenso die Führung der Strassenbahnen, obwohl die in Abb. 2 vorgeschlagene Vereinigung beider Haltestellen auf einer einzigen Trottoirinsel gewiss ihre grossen Vorzüge hätte, und auch beim Kreiselverkehr auf linker Hand gut möglich wäre. Problematisch erscheint mir vor allem noch Punkt K, die Ausmündung der Rue du Mont-Blanc. In Abb. 4 sind nur drei der wichtigsten Verkehrsströme herausgezeichnet, die alle K kreuzen, und die dort infolge mangelhafter Führung durch die Formen der allseitig abgerundeten Insel-Ränder in Gefahr geraten, sich zu verwirren. So wird beispielsweise der von C nach A Fahrende verleitet werden, schon bei I in der Richtung des konturierten Pfeiles abzukürzen, statt noch die nächste Insel zu umfahren; der vom Bahnhof (G) nach D Fahrende wird bei II in noch stärkere Versuchung versetzt, usw.

Die beabsichtigte Verkehrsleitung darf sich aber wesentlich vereinfachen und verbessern, wenn man auf die vom Bahnhof gegen C führende Diagonale verzichtet, was ohne Schaden möglich ist, wodurch sich für die gleichen

Verkehrsströme das Bild von Abb. 5 ergibt. Durch strengere Führung der Randsteine ist ein Verirren nahezu ausgeschlossen, der Fahrer wird durch optische, psychologische Mittel eindeutig gelenkt, und nicht durch Verordnungen. Auf die schematische Abrundung der Insel-Ecken muss durchaus verzichtet werden: Abrundungen treten nur dort auf, wo der Verkehr im Bogen geleitet werden soll, dagegen zeigen scharfe Ecken, wo man nicht einbiegen darf. Abb. 6 zeigt die ganze Platzgestaltung nach diesem Vorschlag; die nicht schraffierten Inseln könnten überfahrbar sein, das heisst, durch einen ganz niedrigen Steinrand mehr optisch als plastisch markiert werden, sodass sie gegebenenfalls zur Vermeidung von Kollisionen dienen können. Man hat mit derartigen flachrandigen Inseln, wie in S. B. Z. vom 26. März d. J. belegt, im Ausland die besten Erfahrungen gemacht; schon blosse Markierung im Pflaster genügt den Fahrzeugen als Richtungsweiser, und dem Fussgänger zur Sicherheit. Mit solchen Mitteln wird sich in wenig Jahren eine reiche Differenzierung der verkehrssichernden Vorkehrungen durchsetzen, gegen die die heutigen, schematischen Verlegenheitsinseln sich höchst primitiv ausnehmen werden. Schon der Vorschlag Martin Abbildung 3 zeigt, namentlich in dem Teil vor dem Bahnhof, dass Genf auf dem besten Wege ist, mit den hergebrachten Vorurteilen zu brechen und anstelle der planimetrischen Symmetrie, also des statischen Elements, die Verkehrsströme, also das dynamische Element zur Grundlage der Platzgestaltung zu wählen. Peter Meyer,

**

Den vorstehenden Ausführungen von Arch. Camille Martin habe ich nicht viel beizufügen. Aus den Verkehrszählungen ergab sich, dass der Kreuzungspunkt K mit etwa $\frac{1}{3}$ des Gesamt-Platzverkehrs belastet ist; daher mein Vorschlag, zu seiner Entlastung für den Bahnhofverkehr auf rechte Hand zu wechseln und dadurch die Abfahrt automatisch in die Rue des Alpes (E) zu locken. Nach Vorschlag Martin könnte man sagen, es solle umgekehrt vom Quai her E zur Anfahrt benutzt werden; das ist aber praktisch kaum durchführbar, weil zur Anfahrt (bei der es mehr pressiert als bei der Wegfahrt vom Bahnhof) instinktiv der „gerade“ Weg zum Ziel gewählt wird, also über K. Wie diese kritische Stelle fahrtechnisch noch verbessert werden kann, hat P. M. gezeigt. Noch ein Wort zur Aufstellung der stationierenden Taxis. Natürlich ist die Aufreihung in Kolonne das Einfachste; sie kann, solange es die Verkehrsfläche erlaubt, ohne weiteres auch nach Plan Abbildung 2 erfolgen. Nachdem aber die mir vorgelegten Zählungen heute schon bis zu 76 gleichzeitig auf dem Platz stationierende Autos ergeben (ohne die 97 dans les environs de la gare!), musste ich eine Lösung mit einem Maximum von Standplätzen suchen. In der Tat zeigt mein Vorschlag 102 Stände vor dem Bahnhof, wogegen Abb. 3 kaum die Hälfte unterbringt; die Quailänge für die Hotelwagen ist in beiden Plänen ungefähr die selbe.

Zum Schluss kann ich nicht umhin, darauf hinzuweisen, wie freimütig hier der Chef des Bebauungsplanes einer grossen Stadt einen Plan im Entwurf zur fachtechnischen öffentlichen Diskussion stellt, „pour en susciter peut-être d'autres observations à l'égard de notre propre projet“, wie er selber sagt. Es ist in hohem Masse wohltuend, einem solchen Baubeamten zu begegnen, der frei ist von der Ambition, „kraft seines Amtes“ stets selbst die richtige Lösung zu finden. Dass durch solche kollegiale Erörterungen neuer Probleme diese am gründlichsten abgeklärt werden, liegt auf der Hand, ebenso, dass daraus die Oeffentlichkeit den grössten Nutzen zieht. Im Entwurf, nicht erst wenn die amtlichen, parteipolitisch zusammen gesetzten Laien-Kommissionen durch ihr placet ein Elaborat sanktioniert haben, soll es fachkundiger Kritik unterstellt werden, denn die Sorge um die Wahrung der behördlichen Autorität macht „nachträgliche“ Verbesserungsvorschläge illusorisch. — Mögen die, die es angeht, sich dieses Genfer Verfahren merken; es gereicht dem der es übt zur Ehre, der Sache zum Nutzen.

Carl Jegher.



Abb. 1. Umgebung der reformierten Kirche Wolhusen.

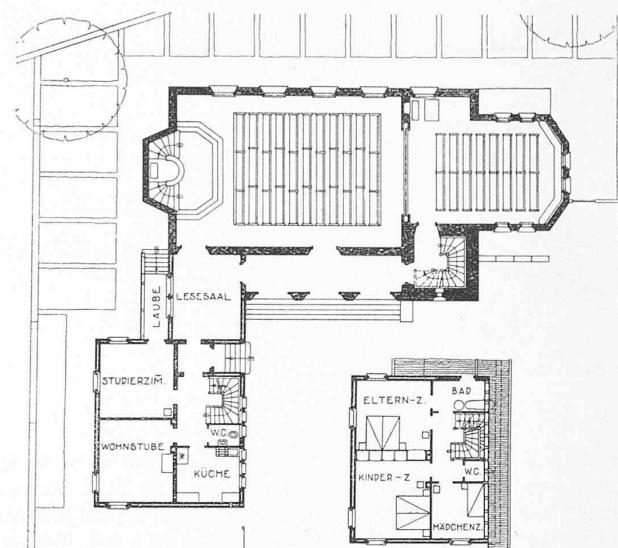


Abb. 2. Grundrisse von Kirche und Pfarrhaus. — Maßstab 1 : 400.

Reformierte Kirche und Pfarrhaus Wolhusen.

Architekt ARMIN MEILI, Luzern.

Diese ansprechende Baugruppe ist 1924/25 in höchst unerfreulicher Umgebung entstanden (Abbildung 1). Am linken oberen Bildrand ist die katholische Kirche sichtbar, zwischen den Häusern läuft die Strasse nach Luzern parallel zur Kirche; Häuser aus den unglücklichsten Architekturzeiten sind spielzeugartig kreuz und quer gestellt, sodass nirgends räumliche Situationen und plastische Gruppen entstehen. Der Architekt hat es sich deshalb mit Recht zur Hauptaufgabe gemacht, Pfarrhaus und Kirche zu einer raumbildenden Gruppe zusammenzufassen, was ihm im besten Mass gelungen ist. Im übrigen befleissigt sich die Kirche einer verdienstlichen Einfachheit, die konsequente Durchführung des Rundbogens mit schräger Leibung an Kirchenkörper, Turm und Chor sorgt für straffe Einheitlichkeit; man ist dankbar, dass hier der Architekt nirgends zu kunstgewerblichen Extravaganz genommen hat. Das Innere zeigt Seite 239. Auch hier ist die frische farbenfreudige Haltung, die durch einfache, auf Kanzelnische und Decke konzentrierte Mittel erreicht ist, gegenüber dem faden Geschmäcklertum so vieler klassizistischer Kirchen begrüßenswert, wobei man die ganz besondere Schwierigkeit betonen darf, einer so unscharf umschriebenen Aufgabe, wie sie die reformierte Kirche stellt, ein passendes Gehäuse zu geben, das irgendwo in der Mitte zwischen Kultraum und Vortragssaal unsicher pendelt — wofür die Schuld