

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: Nos inspecteurs de gare nous disent ... = Bahnhofinspektoren berichten ...

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775025>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

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



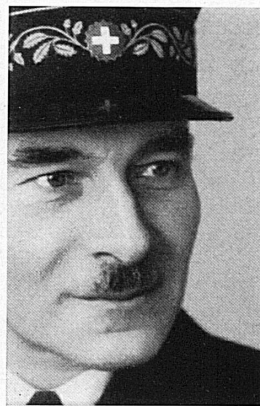
A gauche: Lausanne. Place de la gare en 1897 (le tram ayant été installé en 1896).

Links: Der Bahnhof von Lausanne im Jahre 1897



LAUSANNE

Ouverte à l'exploitation le 5 mai 1856, la première gare de Lausanne, nous dit M. Alexis Braillard, inspecteur, expédiait et recevait dix trains par jour, et son trafic, assuré par dix agents, s'est élevé, la première année de son existence, à 79071 voyageurs. - L'augmentation de la population de Lausanne, au début de ce siècle, puis l'ouverture du Simplon en 1906, provoquèrent un extraordinaire développement du trafic ferroviaire. Les installations étaient devenues insuffisantes et le



Im Hauptbahnhof Zürich fahren in der gegenwärtigen Fahrplanperiode täglich 678 Züge ein und aus, erklärt uns Herr Albert Bachofner, der seit Beginn des letzten Jahres dem Betrieb des größten Schweizer Bahnhofs als Inspektor vorsteht. 584 davon sind Personenzüge, 46 Leer- oder Eilgüterzüge, 48 endlich Güterzüge, die nur den Vorbahnhof berühren. Die Belastung der 16 Hallengeleise - wovon das äußerste, dem Landesmuseum zu gelegene seiner Kürze wegen nur sehr beschränkt zur Verfügung steht - sowie der Ein- und Ausfahrtsgeleise ist ganz außerordentlich und nimmt von Jahr zu Jahr zu; noch 1947/48 verkehrten beispielsweise «nur» 597 Züge pro Tag. Wohl leisten moderne Einrichtungen wie das elektrische Stellwerk ausgezeichnete Dienste; wohl wird nach Möglichkeit versucht, von Umfahrungs- linien Gebrauch zu machen - so benützen bestimmte Güterzüge die Strecke durch das Furttal nach Wettingen; der Arlbergexpress und gewisse zusätzliche Züge werden direkt von Wiedikon nach Altstetten geleitet. - Trotzdem wird der weitere Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofs - dringlich erscheint vor allem auch die Beseitigung des «Flaschenhalses» bei der Langstraßenunterführung, d. h. mitten im Rangierfeld - nicht mehr lange zu umgehen sein. -e

Als Basler Bahnhofinspektor ist Herr E. Gribi mit den Problemen des Bundesbahnhofs aufs beste vertraut. Seine Ausführungen bestätigen das dem Reisenden ohnehin augenfällige Ausmaß an Verkehr, das der Basler Bahnhof zu allen Jahreszeiten zu bewältigen hat. Bedenkt man, daß in Basel SBB neben den rein schweizerischen Zügen täglich zirka achtzig verschiedene internationale Wagendurchläufe in jeder Richtung zwischen der Schweiz einerseits, Frankreich und Deutschland andererseits abzufertigen sind, so mag man leicht verstehen, daß heute die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Betriebsanlagen bis aufs letzte ausgenützt ist. Um so günstiger wird sich der nunmehr beschlossene Anbau eines fünften Perrons südlich des heutigen Perron 4 auswirken. An Länge wird der neue Bahnsteig den bisherigen gleichkommen, in seiner Lage etwas westlich Richtung Transitpost verschoben angelegt werden, so daß die verlängerte Unterführung in Perronmitte über eine Doppeltreppe zu erreichen ist. Zu einem spätem Zeitpunkt soll ein weiterer Perron längs der bahnseitigen Front des Elsässerbahnhofs zur Entlastung der von den französischen Zügen benützten Anlagen dienen.

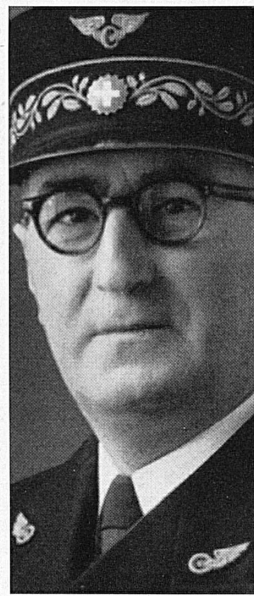
projet d'une gare entièrement nouvelle fut approuvé en 1906. Sa construction fut achevée en 1916. D'une surface de 150 000 m² et comportant 22 700 m de voies, elle a expédié et reçu l'année dernière 382 trains par jour; elle occupe actuellement 345 agents. Par le nombre des billets vendus (1 365 000 par an) elle se place au troisième rang des gares suisses et dessert d'importantes régions touristiques et de production vinicole, fruitière et industrielle; son trafic augmente sans cesse malgré la concurrence du trafic routier. Pour y faire face et vu l'impossibilité d'agrandir ses installations dans un espace trop exigu, il a fallu envisager le transfert de son service local des marchandises à la nouvelle gare de Lausanne-Sébeillon, actuellement en construction, dont l'ouverture à l'exploitation est prévue pour 1953.

Die Renovation der Gebäude wird weiterhin fortschreiten: Nachdem in den letzten Jahren der Zwischen- trakt zwischen der schweizerischen und der französischen Schalterhalle ausgebaut und im Osttrakt das Informationsbüro modernisiert worden ist, soll die Einnehmerei, sollen insbesondere die Billetschalter erneuert werden. Ferner beabsichtigt die Postverwaltung ihr Lokal zu renovieren; endlich ist geplant, mit einer durch die Stadt Basel zu errichtenden neuen Unterführung die ersohnte direkte Verbindung zwischen dem Bundesbahnhof und dem Gundeldingerquartier zu vermitteln.

A gauche: La gare de Lausanne telle qu'elle se présente aujourd'hui. Links: Der Bahnhof von Lausanne heute. Photos: Presse-Diffusion, Izard



ZÜRICH



NOS INSPECTEURS DE GARE NOUS DISENT...

BAHNHOFINSPEKTOREN BERICHTEN...

GENÈVE

Ouverte à l'exploitation en 1858, par l'ancienne compagnie française Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), la gare de Genève-Cornavin, explique M. Epitoux, inspecteur de gare, a été rachetée par les Chemins de fer fédéraux en 1913. Avec l'installation de la Société des Nations au Palais de l'Ariana, le rôle international de la gare prit de l'ampleur et l'on peut dire que tous les grands de la terre ont gravi les escaliers de Cornavin. Un nouveau bâtiment fut construit, qui se classe parmi les édifices les plus importants du pays; il a été inauguré en 1934. Les voyageurs venant de France devaient auparavant passer au contrôle douanier de Bellegarde et il

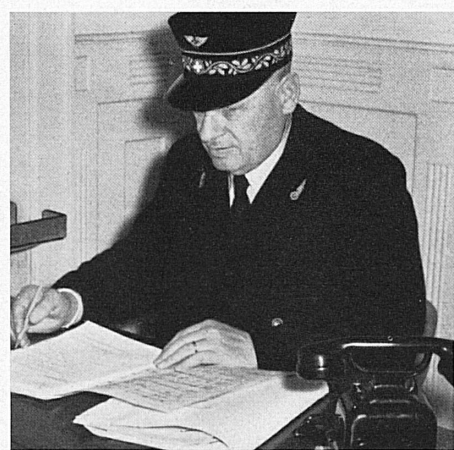
en résultait du retard et des complications. Depuis quelques années, les opérations se font à Genève même. Cette succession d'aménagements a valu à Cornavin de se classer au quatrième rang des gares suisses pour le trafic. D'une surface de 290 000 m², Cornavin compte une longueur de voies de 32 km. Elle reçoit et expédie chaque jour 173 trains et elle occupe 443 agents. Les guichets ont délivré 786 000 billets en 1950, dont 19 400 pour l'étranger. Ajoutons que la gare est à quinze minutes de l'aéroport intercontinental de Cointrin, à cinq minutes des rives du bleu Léman et à portée immédiate des bâtiments de l'ONU et du BIT.

BASEL

In wenigen Jahren werden die ältesten Gebäudeteile des Berner Hauptbahnhofs auf ihr hundertjähriges Bestehen zurückblicken können, denn die vielbegangene Halle zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital stammt aus der Zeit von 1859. Um 1890 erfolgte der Ausbau vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof, der aber trotz verschiedener Ergänzungen mit seinen fünf Perrons den Anforderungen seit langem nicht mehr genügt. 1941 konnten die viergleisige Zufahrt über die neue Brücke und das elektrische Stellwerk auf der Ostseite in Betrieb genommen werden. «Seit Jahren steht nun die Berner Bahnhoffrage zur Diskussion», erklärt uns Bahnhofinspektor Arber,

«und zahlreiche Projekte sind bereits ausgearbeitet und begutachtet worden. Selbstverständlich kann ein neuer Bahnhof nicht auf einen Schlag entstehen; besonders dringlich erscheinen aber vor allem die Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen, der Bau einer Gepäckunterführung und eines besonderen Geleises für den Postverlad, sodann die Neugestaltung der überaus unpraktisch angelegten westlichen Einfahrt und die Verbesserung der dortigen Sicherungsanlagen. Schließlich drängt sich auch die Erweiterung der Einnehmerie und der Handgepäckdepots auf. Durch diese Maßnahmen würde der Dienst beträchtlich erleichtert und der Betrieb vereinfacht.» h.u.w.

BERN





A gauche: Réparation à l'entrée nord du tunnel du Gothard.

Links: Reparatur beim Nordeingang des Gotthardtunnels. Photopreb

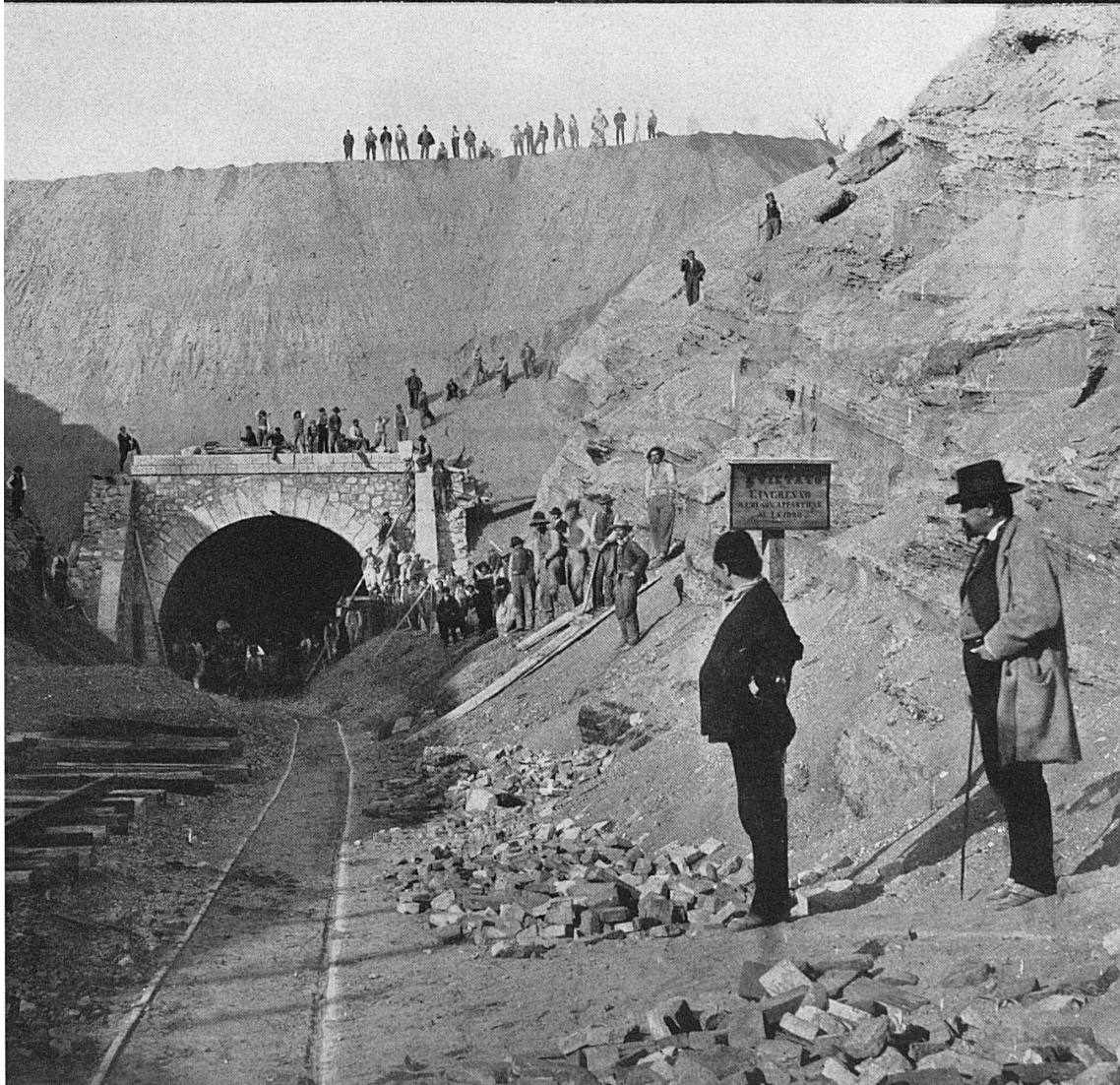
Les travaux de construction qu'il convient d'inscrire à l'actif des CFF sont nombreux: barrages contre les avalanches, les rivières et les torrents, galeries et forêts destinées à protéger la voie, mais aussi aménagement et élargissement des voies ferrées, modernisation et transformation de gares, etc. Toutefois, deux sortes de travaux méritent d'être mis ici particulièrement en vedette, car leur réalisation a dû vaincre les nombreux obstacles qui caractérisent notre pays richement vallonné et accidenté: la construction et l'entretien de tunnels et de ponts. Des 54 tunnels mesurant plus d'un kilomètre de longueur qui existent en Suisse, 38 font partie du réseau des CFF, qui en ont construit neuf: les deux tunnels du Simplon (1906 et 1922), ceux du Ricken (1910), du Rosenberg à St-Gall (1912), du Hauenstein-Basis (1916) et du Ceneri II (1933), ainsi que les trois nouveaux nécessités par la construction de la double voie ferrée au bord du lac des Quatre-Cantons, entre Flüelen et Brunnen (1941 à 1947).

D'autre part, la construction des ponts peut inscrire à son palmarès des dernières années le viaduc de l'Aar à Berne qui, avec ses 1150 m de longueur et ses quatre voies ferrées, constitue aujourd'hui l'accès ferro-



Ci-dessus: Autrefois importante artère, aujourd'hui, ligne secondaire. Au portail nord de l'ancien tunnel du Hauenstein. Photopreb

Oben: Einst wichtige Durchgangsader, heute Nebenstrecke; das Nordportal des alten Hauenstein-tunnels.



viaire nord à la ville fédérale. C'est, et de loin, le plus grand pont des CFF. Avec ses 150 m de largeur, son arche centrale est de loin la plus grande de tous les autres ponts. En outre, au cours de ce demi-siècle, de nombreux ponts et viaducs ont été renforcés ou remplacés complètement. Il en est résulté certaines constructions qui satisfont pleinement aux exigences de l'esthétique. Citons au moins celles qui se trouvent près de Grandfey (Fribourg), Bruggen (St-Gall), Lütisburg (Toggenbourg), entre Le Day et Vallorbe, dans le Jura vaudois, et sur une partie de la ligne du Gothard.

A gauche: Construction du tunnel de Coldrerio sur la ligne du Gothard, au nord de Chiasso (1873).

Links: Bau des Coldrerio-Tunnels der Gotthardlinie nördlich Chiasso.