Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 3 (1929)
Heft: 2

Artikel: La nouvelle gare de Fribourg
Autor: Genoud, Augustin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-780130

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: 22.07.2025

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

Stadt und Land noch in unmittelbarer gesunder Beziehung zueinander stehen, eins nur durch das andere bestehend im wechselweisen Austausch der Erzeugnisse von Scholle und Gewerbe.

* * *

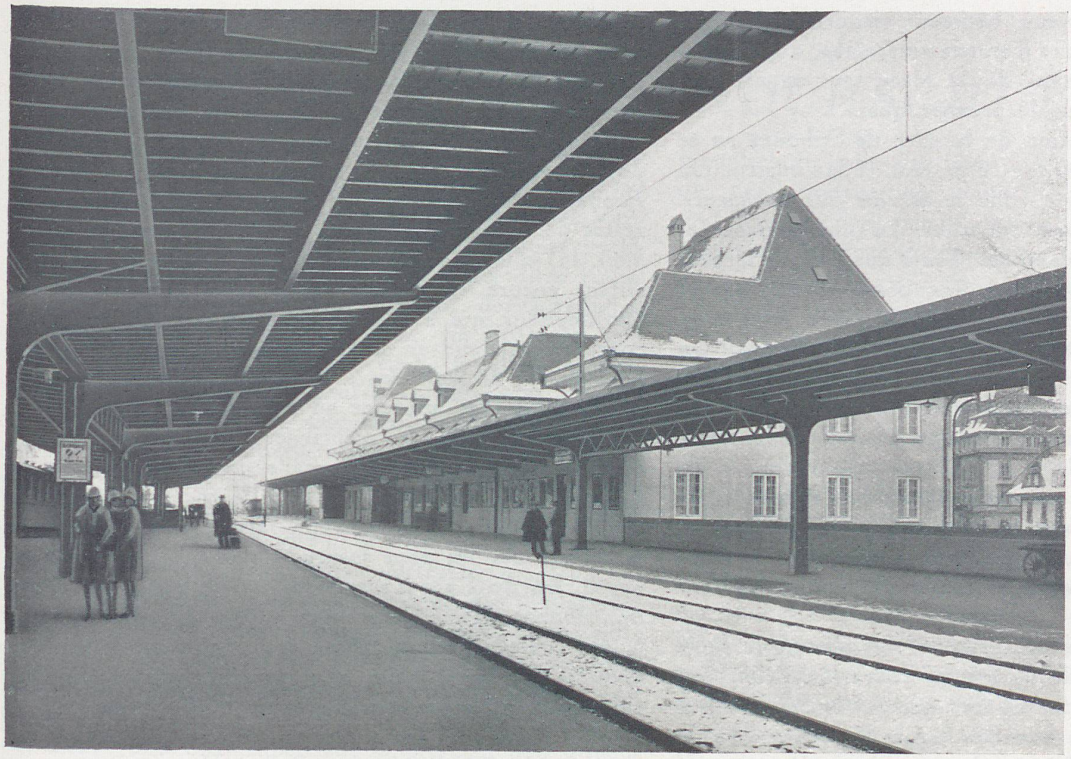
Im Erdgeschoss des alten Jesuitenkollegs, jetzt kantonales Gymnasium, wird noch das zu einer Kapelle umgewandelte Zimmer gezeigt, wo der Jesuitenpater Kanisius lebte und starb. Zugleich mit dem Kolleg, das er gründete, und das seine Nachfolger bis zur Auflösung des Ordens am Ende des 18. Jahrhunderts in seinem Sinne weiterführten, legte er die Fundamente einer Tradition, aus der letzten Endes auch die erst vor wenigen Jahrzehnten gegründete Universität erwuchs. Nicht dass sein Name in besonderer Weise mit ihr verbunden wäre oder gar zum Anlass ihrer Gründung gedient hätte, aber sein Wirken hat doch den Boden bereitet und eine Atmosphäre geschaffen, aus der in andern Zeiten und unter andern Verhältnissen der Gedanke einer katholischen Universität entspringen konnte. Durch sie wächst Freiburg heraus aus der Beschränktheit einer kleinen Kantonshauptstadt und wird zu einem Schnittpunkt internationaler Beziehungen. Selbst nach Amerika und dem fernen Osten spinnen sich die Fäden. Keine andere Schweizer Universität hat einen so hohen Prozentsatz von Ausländern unter ihren Hörern wie gerade Freiburg. Dazu kommen noch jene Hunderte von Insassen der zahllosen Institute und Pensionate, die meist von Kongregationen oder Lehrorden geleitet werden. Eine besondere Stelle im Stadtbild wieder nehmen die umfangreichen Klosterkomplexe ein, die mit den sie umgebenden hohen, geschwärzten Mauern manchmal fast den Eindruck erwecken, als seien sie befestigte Kastelle. Hoch über den Saanefelsen liegen die Klöster der Franziskaner und Kapuziner. In einem sonnenlosen Talwinkel wohnen die Nonnen der Maigrauge, die das berühmte «Grüne Wasser» — ein Heiltrank für Kranke — herstellen, während nicht weit davon die Schwestern von Montorge ihr beschauliches Leben führen. Man muss besonders auch eines der grossen kirchlichen Feste, an denen die ganze Stadt teilnimmt, gesehen haben, mit dem Prunk schwerer gestickter Fahnen, kultischer Gewänder und Geräte, um Freiburg ganz zu begreifen. *L.*

Die Hauptfront des neuen Bahnhofgebäudes in Freiburg / La façade principale de la nouvelle gare de Fribourg
Oben der alte Bahnhof / *Au-dessus l'ancienne gare*

LA NOUVELLE GARE DE FRIBOURG

Le bâtiment aux voyageurs de la nouvelle gare de Fribourg a été inauguré jeudi, 31 janvier dernier. Cet événement attendu avec impatience par les Fribourgeois a été le couronnement de près de deux ans d'efforts. L'emplacement de cet édifice avait déjà donné lieu à de vives polémiques. Une partie de la population aurait préféré qu'il fût reconstruit exactement au même endroit que l'ancien, mais aujourd'hui l'emplacement choisi donne

Inauguration de la gare de Fribourg le 31 janvier. Les invités devant l'entrée principale
Die Festgemeinde vor dem Hauptportal bei der Eröffnung am 31. Januar



La nouvelle gare, vue des quais

Die Bahnsteigseite des neuen Bahnhofes

satisfaction à tous et rencontre l'approbation générale.

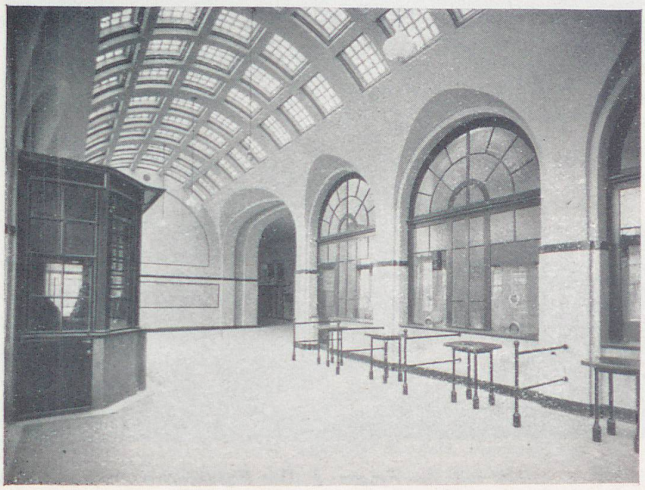
Le nouveau bâtiment présente sur la place de la gare une façade de près de 80 mètres de longueur. Il se compose d'un corps central et de deux ailes et occupe une superficie totale de 1100 m².

Le premier coup de pioche a été donné le 16 mai 1927: la construction était sous toit et le gros œuvre terminé à la fin de décembre 1927, mais l'achèvement des travaux a exigé encore toute une année.

Le corps central abrite les services de l'exploitation. Il renferme le grand hall des guichets et communique avec les trois quais par un passage sous voies. Ce grand hall donne accès, d'une part, à celui des bagages et, de l'autre, à un large couloir conduisant aux salles d'attente, aux buffets, ainsi qu'à la garde-robe et aux cabines du téléphone public. Tous les locaux ont été étudiés avec le plus grand soin, de manière qu'ils répondent en premier lieu aux exigences pratiques de leur destination. Ainsi le bureau des receveurs, généralement sombre dans les gares d'ancienne construction, est très bien éclairé par des hauts-jours et possède une ventilation d'air chaud sous pression, qui empêche l'entrée de l'air froid, quand les receveurs ouvrent les guichets pour servir le public. Au premier étage, le corps central contient, au niveau des quais, tous les locaux de service des CFF: ce sont ceux du chef de gare, des sous-chefs et appareils, du télégraphe, des objets trouvés et le local sanitaire. Au deuxième étage sont les salles de repos avec bains, douches et W. C. pour le personnel de la voie.

L'aile gauche du bâtiment est entièrement occupée par le buffet de la gare et ses services. Au rez-de-chaussée, les buffets des Ire et IIe classes et de la IIIme classe, séparés par un office qui communique par des monte-plats avec la cave et les cuisines. Les caves à vins, à bière, à provisions, etc.. sont très spacieuses et bien aménagées. La cuisine se trouve au premier étage et comprend un vaste fourneau, des fours-rôtissoires et un service d'eau chaude, le tout au gaz. Elle a comme dépendances une laverie, un frigo, une salle à manger du personnel, l'économat et le bureau du buffetier. Au premier étage se trouve également l'appartement de celui-ci, aux étages supérieurs les chambres du personnel avec bains, toilettes, etc. Toute l'installation est celle d'un restaurant de premier ordre, moderne et pratique. Le service ne pourra qu'y gagner, aussi le buffetier, dit-on, en est-il enchanté sous tous les rapports. La décoration des deux buffets et de la petite salle à manger est aussi, généralement, fort goûtée du public.

Enfin, l'aile droite du bâtiment est occupée, au rez-de-chaussée, par des locaux pour le bureau officiel de renseignements, par les commissionnaires et par la police. Les étages comprennent des appartements pour le chef de gare et les sous-chefs. Dans le sous-sol sont aménagés, outre les caves de ces appartements, des locaux pour les transformateurs et accumulateurs des Entreprises électriques Fribourgeoises.



Les guichets et l'accès aux quais

Die Billetschalter mit Zugang zu den Bahnsteigen

A la suite du nouveau bâtiment viendront s'aligner, du côté droit, une série d'arcades-magasins, qui contribueront à la décoration de la place tout en utilisant l'espace disponible sous le premier quai.

Mais la transformation de la gare de Fribourg ne se borne évidemment pas, tant s'en faut, à la construction de ce nouveau bâtiment pour le service des voyageurs. Les autres installations ont subi des changements et agrandissements considérables. Trois quais d'une largeur amplement suffisante aux besoins, occupant une superficie totale de 5800 m² et en grande partie recouverts de marquises, servent à la réception et à l'expédition des trains. Les voies, au nombre de cinq, ont une longueur de 250 à 295 m. La première est affectée surtout au service local et aux trains de marchandises, les deux suivantes aux trains de la ligne Berne—Lausanne, et les deux autres, enfin, à ceux des lignes de Payerne et de Morat. Outre cela, la gare compte plus de 2000 m de voies diverses pour le service des marchandises, le garage du matériel, etc. La dépense totale s'élève à 4 millions de francs environ.

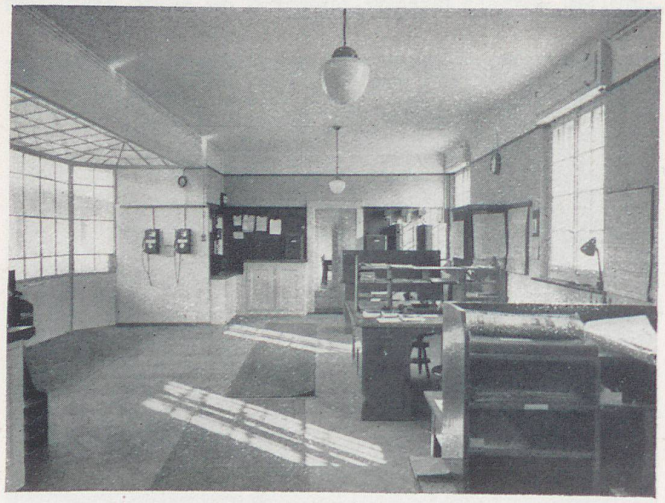
Parmi les villes suisses, Fribourg est comme la Belle au Bois dormant. Elle ne fait guère parler d'elle. Les lignes de chemin de fer ne font que l'effleurer. La gare elle-même est située hors du cœur de la cité, à la périphérie, et des fenêtres de sa voiture le voyageur non averti peut à peine apercevoir de loin une ou deux vieilles tours. Il traverse des chantiers et des hangars qui ne doivent pas lui donner une très haute idée des beautés de Fribourg. Mais si, malgré ces abords peu engageants, il se risque à perdre quelques heures entre deux trains pour visiter la ville, surtout maintenant que la nouvelle gare l'accueille plus coquettement, il en est grandement récompensé. Descendant l'avenue de la gare et la rue de Romont, il débouche sur la route des Alpes et découvre du coup un idyllique paysage. Encerclée par une rivière sinueuse qui coule entre de hautes falaises, perchée sur le rocher, avec ses maisons surplombant l'abîme, son vieil hôtel de ville, le tout dominé par la haute tour de la cathédrale, avec ses fortifications grimpant le long des rochers et des collines environnantes, la ville vous apparaît irréelle comme un décors de théâtre. Eclairé par le soleil couchant, ce spectacle romantique et grandiose est de ceux qu'on n'oublie plus. Vous vous promenez ensuite dans des rues tranquilles aux nobles façades du 18me siècle et vous arrivez au pont de Zæhringen, qui jette hardiment ses arches à une cinquantaine de mètres au-dessus de la Sarine. Là, nouvelle féerie, toujours aussi impressionnante. Mais le décors a changé. Vous apercevez les restes de la formidable ceinture de remparts qui enfermait la ville depuis la fin du 14me siècle et qui subsistent encore en grande partie. Ces remparts et ces fortifications, qui à l'époque où ils furent édifiés étaient considérés comme un modèle du genre, sont d'éloquents témoignages du haut degré de perfectionnement qu'avait déjà atteint l'art militaire au moyen-âge.

Depuis le pont de Zæhringen, vous pouvez encore faire une intéressante promenade jusqu'à la chapelle de Lorette, d'où vous avez sur la ville une vue d'ensemble des plus pittoresques. Chemin faisant vous franchissez la Sarine sur un pont suspendu d'une hauteur vertigineuse. Les deux ponts suspendus étaient naguère la gloire de Fribourg. Hélas! le premier a déjà dû céder la place à une construction en béton, et le deuxième disparaîtra bientôt, lui aussi, pour être remplacé par un ouvrage répondant mieux aux exigences du trafic moderne.

Une visite aux bas quartiers s'impose également. Là rien n'a changé depuis des siècles. Vous vous trouvez en contact vivant avec le passé. Vous errez à l'aventure par des rues moyenageuses dont les constructions, souvent d'une étonnante pureté de style, sont toutes une évocation d'un glorieux passé historique. Vous traversez des places qui ont gardé toute l'intimité d'autrefois, ornées de belles fontaines sculptées par des artistes de la Renaissance. Plusieurs d'entre elles sont dues au ciseau de Geiler, sculpteur fribourgeois de grand talent. Deux beaux ponts de pierre et un pont couvert en bois franchissent les lacets capricieux de la Sarine, et les anciens remparts accentuent encore l'air moyenageux de ces quartiers.

Notre ville, encore trop peu connue, mériterait de devenir un centre d'excursion pour les touristes amateurs d'art, et les chemins de fer fédéraux, en construisant la nouvelle gare, auront eu le mérite d'attirer l'attention des voyageurs sur l'antique cité.

Augustin Genoud, arch.



La salle des signaux / Das Signalzimmer *Phot. Lorson, Fribourg*

Une salle du buffet / Ein Restaurationsraum