

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 32 (1959)

Heft: 3

Artikel: Le Salon de l'auto à Genève = Der Genfer Automobilsalon

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777521>

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: 14.05.2025

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

LE SALON DE L'AUTO A GENÈVE

Genève renouvelle du 12 au 22 mars la grande attraction annuelle qui intéresse tous les milieux participant en quelque sorte que ce soit au trafic motorisé. Le Salon international de l'Automobile peut passer actuellement pour la manifestation la plus complète consacrée à l'industrie des véhicules à moteur. Elle est bien de caractère international, l'exposition présentant chaque année les produits perfectionnés de 16 pays. En plus des voitures d'agrément, de sport et d'affaires et des véhicules utilitaires, on y montrera des engins motorisés destinés à la construction et à l'entretien des routes, et le plus moderne attirail pour le camping, la navigation à moteur ainsi que les accessoires divers de nouvelle invention, présentés en groupes toujours fort bien aménagés. Les réductions de tarif accordées par les CFF aux visiteurs de même que certains avantages consentis en l'occurrence par les chemins de fer français contribueront derechef au succès d'affluence que mérite le Salon international de l'Automobile, toujours à la hauteur du progrès technique dans les domaines les plus spéciaux de la motorisation conquérante. La Suisse, qui est l'un des pays les plus intensément motorisés, est fière de pouvoir inviter chaque printemps, dans une cité particulièrement attirante et accueillante, des foules de visiteurs étrangers.

DER GENFER AUTOMOBILSALON

Vom 12. bis 22. März hat Genf seine alljährlich wiederkehrende große Attraktion für alle am motorisierten Verkehr interessierten Kreise zu bieten. Der Internationale Automobilsalon darf gegenwärtig als die vollständigste Veranstaltung der Straßenfahrzeugindustrie gelten. Er stellt eine wirklich internationale Schau dar; denn er vereinigt jedes Jahr die Erzeugnisse von 16 Ländern. Außer den Personenwagen und Nutzfahrzeugen werden Spezialmaschinen für Straßenbau und Straßenunterhalt gezeigt; auch das reichhaltige Assortiment der Campingartikel, die Schiffe und ein vielgestaltiges Zubehör bilden gut ausgebaute Ausstellungsgruppen. Die Fahrpreismäßigungen der Schweizerischen Bundesbahnen und gewisse Vergünstigungen auf den französischen Eisenbahnen erleichtern vielen Interessenten den Besuch des Genfer Automobilsalons, der auch die technischen Spezialgebiete berücksichtigt und immer durch gewichtige Neuheiten zu interessieren vermag. Die Schweiz ist als eines der am stärksten motorisierten Länder stolz darauf, in einer ihrer anziehendsten Städte jedes Frühjahr zu dieser umfassenden Fachausstellung Besucher aus weitestem Umkreis einladen zu dürfen.

La Suisse est l'un des pays les plus motorisés d'Europe: un habitant sur sept dispose d'un véhicule à moteur et un sur treize possède une voiture-automobile. Le réseau routier du pays est particulièrement dense et d'excellentes routes secondaires parcourent des régions aux paysages les plus attrayants.

L'aménagement de grandes artères de transit n'a, il est vrai, pu suivre le rapide développement du trafic automobile. Mais, l'été passé, le peuple suisse a adopté un programme pour la construction d'environ 1600 kilomètres de routes nationales (571 kilomètres d'autoroutes) dont la réalisation a commencé par la mise en chantier de l'autoroute Genève-Lausanne.

Le réseau routier actuel est constamment amélioré et les passages étroits sont éliminés: l'Axenstrasse et la rampe nord du St-Gothard (d'Andermatt au col) sont aujourd'hui achevées; le Tessin a magnifiquement élargi quelques importants tronçons; les Grisons peuvent être fiers de la route de la vallée du Rhin et du tunnel de Rongellen. Les travaux d'aménagement de la route du Brünig sont terminés et il en sera bientôt de même au Simplon; les passages étroits et critiqués de St-Maurice et de Brigue sont aujourd'hui évités et la grande artère des rives du Léman s'est vue libérée du tram, de Villeneuve à Vevey; d'autre part, la magnifique «Corniche» qui conduit à Chexbres, a également été élargie. Le plus long viaduc de détournement d'Europe est actuellement en chantier à Boudry, sur les rives du lac de Neuchâtel; des routes élégantes, parcourant le Val-de-Travers et franchissant la Vue-des-Alpes, améliorent les routes d'accès venant de France. En Suisse orientale, l'artère qui longe le lac de Walenstadt et celle qui relie Schaffhouse à Thayngen sont actuellement en construction et seront réservées exclusivement au trafic automobile.

Cette rapide énumération est loin d'être complète. Nous tenions à marquer l'aménagement du réseau routier suisse, qui avance lentement, peut-être, mais sûrement.

Die Schweiz gehört nun zu den am stärksten motorisierten Ländern Europas, denn es trifft jetzt auf sieben Einwohner ein Motorfahrzeug, auf dreizehn ein Personenautomobil. Das Straßennetz ist außerordentlich dicht; gute Nebenstraßen erschließen landschaftlich reizvolle Gegenden. Der Ausbau der großen Durchgangsstraßen hat allerdings mit der raschen Zunahme des Autoverkehrs nicht Schritt gehalten. Das Schweizervolk hieß aber im vergangenen Sommer mit eindrucklichem Mehr ein Programm für den Bau von rund 1600 km Nationalstraßen (davon 571 km

At the present time, Switzerland is one of the most highly-motorized countries in Europe: every seventh Swiss has his private means of motorized transportation and one in thirteen owns a motor car. The network of roads in this country is extraordinarily dense and areas where the most attractive scenery is to be found are served by good auxiliary roads.

The construction of big highways has, on the other hand, not kept pace with the swift increase in automobile traffic. Last summer, however, the Swiss voted, with an overwhelming majority, a programme for the construction of approximately 1000 miles of national routes (including 550 miles of actual motor highways), the programme has got under way begun with work on the Geneva-Lausanne highway.

The present network of roads is constantly being improved and freed of bottle necks: the Axenstrasse and the north side of the St. Gotthard pass are now completely reconstructed; the Tessin has generously broadened important side-roads; Graubünden can boast of the Rheintalstrasse and the Rongellen tunnel. The final improvements on the Brünig have already been completed and those on the Simplon will soon be finished; the difficult, narrow spots at St-Maurice and Brig have been eliminated through by-passes and the tram no longer occupies vitally-needed space on the Vevey shore road along Lake Geneva. The glorious "Corniche" toward Chexbres has also been broadened. At Boudry, on the Lake of Neuchâtel, the longest by-pass viaduct in Europe is in the process of construction; wonderful roads in Val-de-Travers and over the Vue-des-Alpes improve the approaches from France.

In the eastern part of Switzerland, the Walensee-Talstrasse and the connections between Schaffhausen and Thayngen are being transformed into highways exclusively for motor traffic. This brief survey, merely serves to show that Switzerland is making steady progress in improving her highways.

eigentliche Autobahnen) gut, dessen Verwirklichung jetzt mit der Inangriffnahme der Autobahn Genf-Lausanne beginnt.

Das bestehende Straßennetz wird ständig verbessert und von Engpässen befreit: Axenstrasse und St.-Gotthard-Nordrampe (Andermatt-Paßhöhe) sind heute voll ausgebaut, das Tessin hat wichtige Abschnitte großzügig verbreitert, Graubünden kann mit der Rheintalstrasse und dem Rongellentunnel Staat machen. Am Brünig sind die letzten Verbesserungen schon fertiggestellt und am Simplon bald beendet; die berüchtigten Engpässe von