

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (2002)

**Artikel:** Von Lausanne, Basel und anderen Bahnhöfen  
**Autor:** Cuneo, Anne  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676235>

### **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:** 28.01.2026

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

Anne Cuneo

## Von Lausanne, Basel und anderen Bahnhöfen



Der Bahnhof von Lausanne befindet sich hundert Meter vom Haus entfernt, in dem ich als Kind lebte. Abends liess ich mich einlullen vom Kreischen der Räder, vom Pfeifen der Lokomotiven und von Stimmen, die über Lautsprecher mehrsprachig banale oder unbekannte Ankunftsorte ausriefen: München, Wien, Venedig, Zagreb, Belgrad, Valencia, Madrid, Paris, Dieppe oder London, Köln oder Frankfurt. Manchmal ging ich tagsüber zum Bahnhof und studierte den Fahrplan, schlenderte über den Bahnsteig, betrachtete verspätete Schlafwagen. Eines Tages würde auch ich zu einer dieser wunderbaren Städte am Ende des Geleises fahren und sie auskundschaften. Der Bahnhof war Begegnungspunkt für zukunftsgerichtete Träume. Auch heute noch tausche ich alle Flugzeuge der Welt gegen einen Zug. Ich habe den Bahnhof von Lausanne immer besonders gemocht, da er von Osten nach Westen (oder umgekehrt) offen ist und man auf beiden Seiten den Horizont betrachten kann.

Offene Bahnhöfe habe ich immer Sackbahnhöfen vorgezogen, auch wenn diese oft zu wunderschönen Eisenkonstruktionen mit Scheiben und Spiralen Anlass gaben. Man denke nur an die Pariser Gare de Lyon oder Gare du Nord mit ihren unvergleichlich harmonischen Jugendstilräumen; an den Bahnhof von Paddington in London mit seiner riesigen Halle, die jeden Tag tausende von Menschen durchqueren; an Central Station in New York. An all diese Bahnhöfe, wo so viele Geschichten begonnen oder beendet wurden. Sogar Genf behielt seinen Endstationcharakter, obwohl die Züge schon seit Jahren bis zum Flughafen weiterfahren und die Architektur nicht besonders sehenswert ist. Man hat da den Eindruck, dass sich die Lokomotive am Ende des Bahnsteigs an die Puffer lehnt und Atem schöpft.

Nichts dergleichen in Bahnhöfen wie Lausanne. Wenn der Zug ankommt, hält die Lokomotive unter dem Vordach gleichsam zwischen Abfahrts- und Ankunftsort still und vermittelt mehr denn je das Gefühl für Zeit. Die ankommenden Züge führen unsere Vergangenheit mit und die abgehenden fahren definitionsgemäss der Zukunft entgegen.

Und Bahnhöfe sind wie das Leben: komplex.

Das wird umso offensichtlicher, wenn man nach einer Fahrt dem Jurafluss entlang zum Beispiel in Basel ankommt. Stecken wir in einem Sackbahnhof oder nicht, das ist die erste Frage. Da kommen die Züge an und fahren manchmal auf dem gleichen Geleise weiter und drehen dem Ort, von dem sie gekommen sind, den Rücken zu. Also kein Sackbahnhof? Das ist nicht so sicher ... Denn manchmal wird man in komplexen Manövern umgeleitet. Das ist ein Hin und Zurück von Waggons und Lokomotiven. Man glaubt vorwärts zu kommen, hat jedoch nur die Richtung gewechselt. Es gibt in der Gegend einen weiteren solchen Bahnhof, den von Delsberg, der auf den ersten Blick nichts von einem Sackbahnhof hat und doch einer ist. In Basel ist dies nicht so klar, auf jeden Fall nicht in Basel SBB. Denn da ist das Besondere, dass sich der Bahnhof an der Grenze befindet und zwei Bahnhöfe nebeneinander stehen. Im einen ist man in der Schweiz, im andern in Frankreich. Wenn ich als Kind hundert Meter von da geschlafen hätte, hätten die Züge sicher verschiedene Melodien gepfiffen. Denn neben dem SBB-Bahnhof steht jener der SNCF, ein in jeder Hinsicht eindeutiger Sackbahnhof. In der Bahnhofshalle der SBB steht ein Wegweiser «Basel SNCF», ganz hinten im Durchgang, nach dem Zeitungskiosk, dem grossen Geschäft, dem Buffet. Da überschreitet man eine unsichtbare Linie – die Grenze.



Und da ist es zu Ende. Oder vielmehr: Da ist der Anfang des Sackbahnhofs.

Die Lichter des SBB-Bahnhofs sind gelöscht. Man befindet sich im Reich des Verfallenen. In der Halle preist ein Plakat eine «passe évasion» für 80 französische Franken an. Man hat sich nicht die Mühe gemacht, es nach der Einführung des Euro auszuwechseln. Was einmal der Schalter der Chemins de fer français, der SNCF, war, ist heute das Fundbüro der SBB.

Man geht durch das Tor, über dem auf einem Schild mit weisser Schrift «FRANCE» steht. Dahinter Leere, verbleichte Farben, Stille. Manchmal werden die Pässe kontrolliert. Die Wände des Wartesaals sind mit wunderschönem dunklem Holz getäfelt. Aber auch diese Täfelung vom Ende des 19. Jahrhundert ändert nichts an dem traurigen Gesamteindruck. Suchen Sie die Bar? Da ist sie. Seit langem geschlossen. Dabei wäre sie mit ihrem wieder in Mode gekommenen Tresen von 1930 bestimmt hübsch.

Für den Fall, dass Sie Strassburg oder Mülhausen besuchen wollen, gibt es einen Billettautomaten, und zwar einen dem Euro angepassten. Aber er nimmt nur Münzen an. Er gibt Fahrkarten für die Region und für Paris aus. Sie müssen also stückweise einige Dutzend Euros für Strassburg und etwa hundert für Paris einwerfen. Und beten Sie, dass der Automat sich nicht gerade vor der Ausgabe verklemmt! Es ist nämlich niemand da, der Ihnen helfen könnte. Auf Seiten der französischen Bahnangestellten herrscht Resignation. «Wir haben es gemeldet, aber die Entscheidungen werden in Paris und nicht in Basel getroffen.» Und niemand kann erklären, warum Bâle SNCF mit seinem halben Dutzend Bahnsteigen, ein Kopfbahnhof für die grossen internationalen Linien, dem Verfall überlassen wird.

Man kann nur hoffen, dass Basel SNCF nicht ganz stirbt. Denn es gibt nichts Traurigeres als einen sterbenden Bahnhof. Und diese Traurigkeit verbreitet sich seit einigen Jahren vielerorts. Grosse und vor allem kleine Bahnhöfe werden verlassen und verschwinden. Vielleicht der Rendite wegen. Aber dies trägt weder zum Komfort noch zum Vergnügen des Reisenden bei. Auch ein Bahnhof, der zwar nicht ganz verschwindet, aber nur noch aus ein paar Automaten besteht, ohne Schalter und Buffet, ist bloss ein seelenloser Körper. Für uns, die Aficionados, sind kleine Bahnhöfe voll vom Leben des Orts, in dem sie stehen, gewissermassen das Gemüse, das den Hauptgang der grossen Bahnhöfe zur Geltung bringt. Werden sie aufgegeben, geht auch ein Teil des Unvorhergesehenen und somit die Lust verloren, zum blossen Vergnügen zu reisen.

Denn grosse und kleine lebendige Bahnhöfe sind Treffpunkte, in denen man zwischen Vergangenheit und Zukunft in der gerade angehaltenen Zeit einmalige Momente erleben kann.

~+~

ENDE