Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 1 (1927)
Heft: 2

Rubrik: Fahrplan = Horaire

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: 13.07.2025

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

Renseignements sommaires sur les billets à prix réduit pouvant être utilisés pour un voyage en Suisse

I. Les chemins de fer fédéraux et la plupart des autres entreprises de transport suisses délivrent aux voyageurs les billets à prix réduit suivants:

1° *Billets d'aller et retour* valables 10 jours, comportant une réduction de 20 % sur les taxes normales. On obtient ces billets aux gares des chemins de fer suisses intéressés.

2° *Billets combinables suisses,* que les voyageurs peuvent combiner à leur gré pour des courses aller et retour, des voyages circulaires ou des voyages se composant de parcours circulaires et de parcours aller et retour. La réduction accordée sur ces billets est de 20 %; ils ne sont délivrés que pour des voyages d'au moins 300 km et sont valables 45 jours. Ces billets sont délivrés par toutes les gares importantes suisses, moyennant commande à faire au moins 4 heures avant le départ du train. On obtient également ces billets aux agences des chemins de fer fédéraux (voir chiffre III).

3° *Billets circulaires à itinéraire fixe* pour un grand nombre d'excursions à faire au départ des gares principales des chemins de fer suisses intéressés. La réduction accordée sur ces billets est de 10 à 20 % et leur durée de validité de 10 à 45 jours. Ces billets sont délivrés *immédiatement* par les gares de départ.

4° *Billets de société,* délivrés à des groupes d'au moins 12 personnes. La réduction accordée sur ces billets varie entre 25 et 50 % suivant le nombre de participants et la longueur du parcours.

On obtient des billets de société pour *n'importe quelle distance* et pour des voyages de simple course, d'aller et retour et des voyages circulaires. Leur durée de validité est de 2 à 10 jours suivant la longueur du parcours. Ils sont délivrés par toutes les gares suisses, mais la commande doit en être faite au moins 2 heures à l'avance. On les obtient également aux agences des chemins de fer fédéraux suisses (voir chiffre III).

5° *Abonnements généraux suisses,* valables 15 et 30 jours. Ces abonnements constituent le titre de transport le plus commode pour les voyageurs qui désirent visiter les différentes parties de la Suisse avec le maximum de facilités possible. Le titulaire d'un abonnement général peut, pendant la durée de validité de celui-ci, circuler à son gré sur un réseau de plus de 5000 km, comprenant la plupart des chemins de fer suisses; seuls, quelques chemins de fer de montagne font exception, mais ils accordent aux porteurs d'abonnements généraux des réductions de 25 à 50 %. Ces abonnements sont également valables sur le lac Léman, sur ceux de Neuchâtel, de Morat, de Thoune, de Brienz, des Quatre-Cantons et de Zurich, et la partie inférieure du lac de Constance.

Les abonnements généraux sont personnels; ils consistent en un carnet muni de la photographie de l'abonné. Cette dernière doit avoir le format de carte de visite, la tête étant d'au moins un centimètre. Elle doit être jointe à la commande. Les prix de ces abonnements sont les suivants:

	Francs suisses		
Classe:	Ire	IIme	IIIme
Abonnement de 15 jours	192.—	137.—	102 —
» » 30 »	322.—	232.—	167.—

Ces prix comprennent le montant du dépôt de fr. 10. Celui-ci est remboursé en échange de la carte périmée que l'abonné peut rendre à n'importe quelle gare suisse, au plus tard le lendemain de la date d'expiration de l'abonnement, à 14 heures.

Lesdits abonnements sont délivrés par les principales stations suisses, sur commande à faire deux heures à l'avance. On peut aussi les obtenir aux agences des chemins de fer fédéraux suisses (voir chiffre III).

II. Les agences des chemins de fer fédéraux suisses, ainsi que les plus importantes agences de voyage existant dans les principales villes européennes, délivrent des *billets combinés internationaux* à prix réduit pour des voyages à destination de la Suisse ou en transit par celle-ci.

III. *Adresses des agences des chemins de fer fédéraux suisses:*

New York: Official Agency of the Swiss Federal Railroads, 241, Fifth Avenue.

London: Official Agency of the Swiss Federal Railways, 11 b, Regent St., Waterloo Place, S. W. 1.

Paris: Agence officielle des chemins de fer fédéraux suisses, 37, Boulevard des Capucines.

Berlin: Amtliches Reisebureau der Schweizerischen Bundesbahnen, 57/58, Unter den Linden.

Vienne: Schweizerisches Verkehrsbureau, 18, Schwarzenbergplatz.

Ces agences sont en mesure de donner tous les renseignements désirables au sujet des voyages à faire en Suisse.

FAHRPLAN
HORAIRE

Comment éviter les retards de trains?

La marche de tous les trains, qu'il s'agisse du service des voyageurs ou de celui des marchandises, est, chacun le sait, déterminée par l'horaire. Cet horaire ne fixe pas seulement les heures de départ, de passage et d'arrivée, mais aussi les croisements et les dépassements, et il règle les correspondances aux gares de jonction et de bifurcation. Dans ces conditions, dès que des convois ne circulent pas selon la marche qui leur est prescrite, leur retard se répercute inévitablement sur les trains croiseurs, les trains correspondants, ainsi que sur ceux qu'ils ont à dépasser ou par lesquels ils doivent être dépassés en cours de route. Ces répercussions ne demeurent pas limitées aux courtes distances, mais s'étendent aussi aux longs parcours. Ainsi les retards des trains directs et accélérés, qui effectuent de longs trajets, se reportent sur les convois d'une grande partie du réseau et même sur ceux des chemins de fer voisins. Sur un réseau à mailles serrées, comme l'est celui des C F F, les retards de

certains trains ont pour effet de bouleverser l'horaire, des heures durant, sur un grand nombre de lignes. C'est ce qui se produit, par exemple, lorsque les trains qui partent de Bâle dans toutes les directions entre 7 et 8 heures du matin sont retardés par les trains de nuit arrivant de l'étranger entre 6 et 8 heures.

Soucieuse d'épargner au public les fâcheux inconvénients que ces retards lui causent et d'éviter les risques qui découlent de ceux-ci pour la sécurité de l'exploitation, la Direction générale des C F F a toujours voué la plus grande attention à la régularité de la circulation des trains. Elle n'a pas seulement mis tous ses soins à l'établissement de l'horaire; elle a en outre, à maintes reprises, donné des instructions précises sur la manière d'éviter les retards et de les corriger. Elle a, en particulier imposé au personnel le devoir de limiter au strict minimum la longueur des parcours de ralentissement lors de l'exécution de travaux neufs ou de réfection de la voie, de former à temps les trains sur les voies de départ, de tenir toujours prêtes les voitures de renfort qui peuvent être nécessaires, de libérer assez tôt les voies par où doit s'opérer l'entrée des trains, d'ouvrir à temps les signaux d'entrée, de prendre toutes les dispositions nécessitées par les circonstances particulières à chaque station pour assurer une prompte exécution des manœuvres et des opérations de chargement et de déchargement, d'accroître, même lorsque des retards paraissent seulement probables, la vitesse maximum prévue pour les différentes catégories de trains, et enfin d'aviser les gares de jonction quand un train en retard transporte des voyageurs pour les trains correspondants.

D'accord avec l'administration des postes, la Direction générale a également arrêté des prescriptions sur le chargement et le transport des envois postaux. Les agents des deux entreprises ont également reçu des ordres qui leur font un devoir de s'entr'aider, toutes les fois que les circonstances le permettent, dans l'accomplissement de leur service.

A réitérées fois, les fonctionnaires préposés à la surveillance ont été chargés de s'occuper exclusivement, pendant un temps déterminé, du contrôle de la marche des trains.

Pour juger de la régularité du service sur le réseau des C F F, il ne faut pas perdre de vue qu'ils se trouvent dans une situation défavorable par le fait qu'ils se raccordent, sur toutes les frontières, à un nombre relativement considérable de lignes étrangères, dont ils sont obligés de relever les correspondances. Les trains arrivant de ces lignes sont des directs internationaux effectuant de longs parcours; ils sont tout naturellement exposés, de ce fait, à de fréquents et importants retards, d'autant plus sensibles qu'ils se répercutent en tous sens sur de nombreuses lignes intérieures.

Le public lui-même peut largement contribuer aux mesures prises par l'administration pour éviter les retards.

Aux termes du règlement de transport suisse (§§ 10 et 30), les voyageurs qui, cinq minutes avant le départ, n'ont pas encore pris de billet ne peuvent plus *exiger* qu'il leur en soit délivré, et dans les stations à trafic important l'acceptation des bagages peut être refusée s'ils n'ont pas été consignés au moins dix minutes d'avance. Souvent le public ne s'en tient pas à ces dispositions, peut-être parce qu'il les ignore. De nombreux voyageurs ont au contraire la fâcheuse habitude de ne se présenter au guichet qu'au dernier moment, soit pour demander un billet, soit pour faire enregistrer leurs bagages. Il se produit inévitablement ainsi des encombrements qui nuisent à la rapidité du service. Impatients souvent, parce que le temps presse, les voyageurs s'alarment à l'idée qu'ils risquent de manquer leur train. Dans l'impossibilité où il se trouve de faire une différence entre les personnes arrivées à temps et celles qui se présentent à la dernière minute, l'agent qui distribue les billets ou enregistre les bagages est obligé de servir chacun à tour de rôle, même au risque de devoir retenir les trains au delà de l'heure normale de départ.

Le public aurait tout intérêt à prendre ses billets le plus tôt possible et faciliterait ainsi grandement le service. Les personnes qui se proposent de se mettre en route de bonne heure le dimanche ou les jours de fête, où l'on sait par expérience qu'il y a toujours grande affluence de voyageurs, seraient bien inspirées en se les procurant déjà la veille au soir. Bien souvent les voyageurs pourraient être servis plus rapidement s'ils avaient soin de tenir prêt le prix aussi exact que possible de leur billet, et s'ils ne mettaient pas l'employé de service à contribution, quelques minutes seulement avant l'heure du départ, par des demandes de renseignements de tout genre. On nous permettra sans doute de faire remarquer à ce propos que dans les grandes gares les guichets de distribution des billets sont ouverts tout le jour, sans interruption.

L'accomplissement du service serait souvent facilité, et maints retards de trains pourraient être évités, si les voyageurs se conformaient mieux aux indications du personnel au moment de prendre place dans le train, et notamment si l'entrée en voiture et la descente s'effectuaient plus calmement et avec plus d'ordre. On n'ignore peut-être pas que d'après le § 14 du règlement de transport le personnel de service a le droit, et même l'obligation quand les voyageurs le demandent, d'assigner des places à ceux-ci. On a cependant souvent l'occasion d'observer que des voyageurs ne se soucient nullement des indications que les agents leur donnent à cet égard, mais qu'ils s'obstinent au contraire à vouloir monter dans des voitures complètement occupées, même quand ils voient d'autres personnes en sortir. Il est clair que cela ne peut qu'occasionner des pertes de temps.

Souvent aussi les voyageurs ne descendent pas de voiture aussi rapidement qu'il le faudrait. Ils devraient avoir soin de s'y préparer avant l'arrivée à destination, afin de pouvoir le faire dès que le train est arrêté.

Il n'est pas rare que la lenteur avec laquelle s'effectuent l'entrée en voiture et la descente soit due à un encombrement causé par les bagages. Le règlement de transport (§ 21) donne aux voyageurs le droit de prendre gratuitement avec eux de petits colis faciles à transporter, d'un poids total ne dépassant pas 10 kg. et pouvant être admis dans les voitures, à la condition qu'il soit possible de les placer, sans incommoder les autres voyageurs, dans les filets ou sous les sièges ou

de les suspendre aux porte-manteaux. Les agents des trains ont le droit d'emporter au fourgon les colis qui ne répondent pas à ces conditions, mais ils doivent, dans ce cas, délivrer un récépissé au voyageur, contre restitution duquel ce dernier peut retirer son bagage à destination en payant la taxe de transport. Or, depuis quelques années, certains voyageurs ont pris la fâcheuse habitude d'introduire dans les voitures, en quantité excessive, des bagages dépassant de beaucoup, aussi bien en poids qu'en volume, les limites permises. Il est presque superflu de dire que les autres voyageurs en sont fort incommodés, soit qu'ils ne trouvent plus de place pour déposer eux-mêmes leurs petits bagages, soit que les gros colis en question encombrent les sièges, les couloirs ou l'espace compris entre les banquettes. L'indulgence montrée à cet égard par l'administration a déjà donné lieu à de vives critiques dans la presse. Les égards dus aux autres personnes, aussi bien que le souci d'appuyer les efforts tentés par le chemin de fer pour réaliser une expédition des trains régulière, rapide et sûre, devraient engager les voyageurs à n'emporter avec eux, comme colis à la main, que des objets répondant aux conditions que nous venons de rappeler.

* * *

Les quelques remarques qui précèdent n'ont d'autre but que de faire comprendre au public la haute importance de la régularité du service des trains et du précieux concours qu'il peut lui-même prêter au personnel. Elles n'auront pas été inutiles si nous avons réussi à atteindre ce but.

*

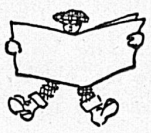
Fahrplanänderungen

Der Abendschnellzug 118 (Olten)-Biel-Neuenburg-Genf, der bisher in Renens mit dem Abendschnellzug 18 von Bern vereinigt worden ist, verkehrt seit 21. Juli gesondert von Renens bis Genf, mit Ankunft in letzterm Bahnhof um 20.42 Uhr (statt 20.52 Uhr).

*

Horaire Furka-Oberalp

On ignore encore trop que les relations entre la Suisse romande et l'Oberland bernois d'une part et la Suisse centrale et les Grisons d'autre part ont été considérablement améliorées par l'ouverture de la ligne Furka-Oberalp. Actuellement trois trains directs en correspondance avec les trains du Simplon, du Loetschberg et du Gothard partent pour l'Engadine ou en reviennent, dont deux avec voitures directes Brigue—St. Moritz ou vice-versa. A cette époque de l'année il n'est vraiment pas de voyage plus beau, plus varié, plus pittoresque. C'est une des plus belles randonnées ferroviaires qui puissent s'effectuer à travers les Alpes suisses.



SPORT

Was uns die kommenden Wochen bringen

Es muss doch noch mit der alten Wetterregel seine Richtigkeit haben, dass auf verregnete Pfingsten sieben nasse Sonntage folgen sollen. Dieses Jahr wurden es sogar noch mehr, wobei nicht wenige der sonntäglichen Feste und Umzüge von der Ungunst der Witterung stark beeinträchtigt worden sein dürften. Dem Fremdenverkehr tat der öftere Wechsel von Regen, Sturm und Sonnenschein keinen sichtbaren Abbruch; Woche für Woche hielt der Zustrom von Besuchern unseres Landes in unverminderter Kraft an. Es ging wie bei einer Schaustellung, die Hintersten drängten nach, sodass die Vordersten mitmussten. Seit Monaten schon setzen Dampfer um Dampfer ganze Scharen aus der neuen Welt in den kontinentalen Häfen ans Land, darunter allerdings viel Leute, die ihre ehemalige deutsche, englische oder französische Heimat wieder sehen oder kennen lernen möchten und die nicht immer die Gelegenheit wahrnehmen, um in die Schweiz zu kommen. Unsere regelmässigen Gäste bleiben uns dagegen treu; zu ihnen kommt diesen Sommer ein aussergewöhnlicher Zuwachs vom Norden her per Bahn, Auto und Faltboot. Trotzdem ergaben sich bis jetzt keine Stauungen, indem sich der Strom von den tiefer gelegenen Plätzen bald in alle Täler und Höhen hinauf verteilte. Nun ist auch für unsere Kurorte der Zeitpunkt für Feste und sportliche Veranstaltungen gekommen. Kein Tag vergeht, der nicht einen Tennis- oder Golfwettkampf auf seinem Programm hätte. In den nächsten Wochen sollen folgende offiziellen Tourniere des schweiz. Lawn-Tennis-Verbandes durchgeführt werden:

Am 15. August in Caux (Palace)
Grindelwald (Chalet Sonnenberg)
Mürren (Grand Hotel)
Oberhofen (Hotel Moy)
St. Cergue (Hôtel de l'Observatoire)
St. Moritz (Palace)
Engelberg

Am 19. August auf dem Bürgenstock

Am 22. August in Champéry
Luzern
Flims (Waldhaus)
Interlaken
Schinznach-Bad
Zermatt (Hotels Seiler)

Am 29. August in Genf
Bern (Tennis Sporting Club)

Am 5. September in Lausanne (Club des Sports)

Am 12. September in Montreux (Grand Hôtel)
(Westschweizerische Meisterschaft)

Am 19. September in Lugano
(Internationale Meisterschaft der Schweiz)