

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1947)

Heft: 1

Artikel: Les horaires

Autor: P.P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777280>

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: 13.03.2025

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

NEUERUNGEN AM GOTTHARD



Gotthardzug in Göschenen.
Le train du Gothard à Göschenen.

Verschiedene technische und bauliche Einrichtungen, die in jüngster Zeit geschaffen wurden oder vor naher Vollendung stehen, werden der Gotthardstrecke den Vorrang sichern, den sie als zugleich wichtigstes Glied des schweizerischen Bahnnetzes im Transitverkehr innerhalb unseres Kontinentes aufweist. Die bedeutsamste Neuerung ist ohne Zweifel das durchgehende zweite Geleise zwischen Arth-Goldau als dem nördlichen, Bellinzona als dem südlichen End- und Trennpunkt, das in wenig mehr als einem Jahr betriebsbereit sein wird.

LES HORAIRES

Le livre le plus répandu dans le monde est certainement l'indicateur des chemins de fer, bateaux et autres moyens de transport. Malgré qu'il soit introuvable sur les rayons des bibliothèques, il n'en est pas moins plus parcouru que bien des livres de renommée mondiale.

Cet ouvrage concrétise à l'usage du public voyageur le résultat de travaux et d'études innombrables et bien peu de gens se font une idée de la complexité du travail de préparation qu'il donne. Pour le public, c'est la toute-puissante administration qui l'établit en vase clos et selon sa fantaisie. En réalité, il n'en est rien et c'est après avoir pris un contact très étroit avec la vie réelle de la nation que les spécialistes des horaires font naître, circuler... et parfois mourir les trains.

C'est de leur naissance que nous allons parler ici très brièvement. L'horaire en vigueur au moment de l'étude sert de base pour la préparation du futur horaire. On cherche à l'améliorer en donnant si possible satisfaction à d'anciennes demandes du public, justifiées certes, mais qui n'ont pas pu être satisfaites pour des raisons techniques diverses. Car l'horaire doit satisfaire aux besoins économiques des populations: il est le pont qui relie le peuple au chemin de fer et aux autres moyens de transports publics.

C'est pourquoi les spécialistes des horaires suivent de très près l'évolution des courants du trafic des voyageurs. Modifications et transformations d'usines, développement du tourisme, concurrence avec les lignes étrangères, décongestionnement des grandes villes, évolution des écoles, des marchés, des grandes foires, etc., sont des questions à suivre de très près pour pouvoir adapter les trains aux besoins. Ajoutons en passant qu'une politique tarifaire très libérale complète et favorise le transport des ouvriers et des écoliers. Les constantes modifications qui interviennent aujourd'hui dans le régime des heures de travail des fabriques, commerces, administrations et écoles ne sont pas faites pour simplifier le problème des horaires, car on ne peut pas songer à modifier ceux-ci plusieurs fois par an.

Avant de publier l'avant-projet d'horaire suisse, une conférence européenne établit l'horaire des trains internationaux pour toute l'Europe. Là déjà apparaissent certaines difficultés, par exemple lorsque la marche de l'un ou de l'autre de ces grands trains rejoint celle des trains d'écoliers ou d'ouvriers de la banlieue des grandes villes. Ne croyez cependant pas que ces derniers soient sacrifiés. Au contraire, qu'il s'agisse de la banlieue de Paris, de Milan, de Lausanne, etc., la priorité leur est acquise, n'en déplaise aux grands seigneurs qui s'appellent Simplon-Orient-Express, Flèche d'Or, etc... c'est la démocratie du rail.

Une deuxième conférence réunit toutes les administrations des entreprises de transport de la Suisse. La poste, la douane et le Département des postes et des chemins de fer y sont également représentés. Là sont mises au net les correspondances aux gares de jonction, vrai casse-tête chinois, car il est impossible d'obtenir la perfection dans ce domaine, notre réseau ferroviaire étant l'un des plus denses du monde.

Alors, en décembre, le projet d'horaire est imprimé sous forme d'indicateur, puis soumis à une enquête publique par toutes les autorités cantonales du pays. C'est à ce moment-là que le public, et tout spécialement les intéressés au trafic (groupements des voyageurs de commerce, directions des usines, directions des écoles, etc.), doivent

Une conférence d'horaires élabore des marches de trains spéciaux.



**FOIRE SUISSE D'ÉCHANTILLONS
SCHWEIZER MUSTERMESSE**

Bâle
au 14 mai
1946

Basel
4. bis 14. IV
1946

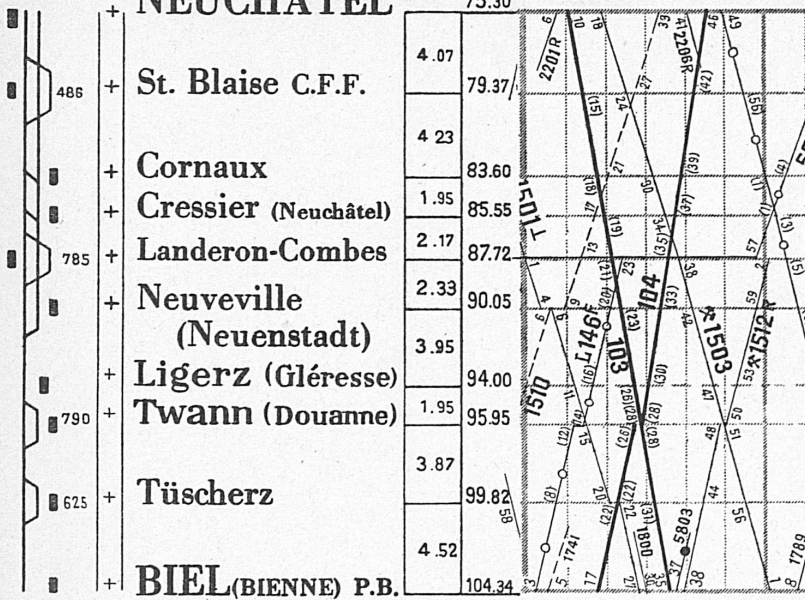
Trains supplémentaires - Entlastungszüge

Train	Lausanne	Basel	Basel	Zürich	Basel
1	10:00	11:00	11:00	12:00	13:00
2	11:00	12:00	12:00	13:00	14:00
3	12:00	13:00	13:00	14:00	15:00
4	13:00	14:00	14:00	15:00	16:00
5	14:00	15:00	15:00	16:00	17:00
6	15:00	16:00	16:00	17:00	18:00
7	16:00	17:00	17:00	18:00	19:00
8	17:00	18:00	18:00	19:00	20:00
9	18:00	19:00	19:00	20:00	21:00
10	19:00	20:00	20:00	21:00	22:00

Le résultat de certaines conférences d'horaires se traduit pour le public par des affiches qui l'incitent à visiter nos belles manifestations nationales.

intervenir auprès des autorités cantonales pour faire part de leurs critiques et de leurs vœux. Les cantons ont la mission de réunir et d'examiner les demandes qui leur sont présentées. Ils écartent celles qui ne leur semblent pas défendables, puis soumettent les autres aux administrations intéressées. Celles-ci prennent position, acceptent certaines demandes, en refusent d'autres en indiquant les motifs des refus. Les demandes restées en suspens peuvent être soumises au Département

NEUCHÂTEL



Ce petit fragment de graphique représente l'ensemble des trains qui circulent entre Neuchâtel et Bienna de 6 à 7 heures. A gauche on voit le tracé des voies principales et l'emplacement des gares (rectangles noirs). On voit que de Neuveville à Bienna la voie est simple. C'est pourquoi, sur ce tronçon, les lignes inclinées, qui représentent les trains, doivent nécessairement se croiser dans des gares, représentées par un trait horizontal. Ce n'est plus le cas entre Neuveville et Neuchâtel, ce tronçon étant à double voie.

Le genre de train (direct, omnibus, marchandises, facultatif, etc.) ressort du trait lui-même. C'est ainsi que le trait gras du train 104 désigne un direct, le pointillé du 1510 un omnibus, etc.

fédéral des postes et des chemins de fer pour examen et décision en dernier ressort. Cette procédure suisse est des plus démocratiques et correspond à l'importance des intérêts en jeu.

Une fois toutes ces instances passées — nous sommes en janvier-février — le projet définitif d'horaire est établi. Approuvé par le Département fédéral des chemins de fer, il sert alors de base aux spécialistes qui établissent les documents nécessaires à son application: horaires de service pour le personnel des locomotives, des gares et de la voie. Certains documents fixent les tours de service des locomotives et de leur personnel. Il faut établir soigneusement la formation des trains (voitures, fourgons, wagons-poste), les tours de service du personnel des trains, des gares et de la voie (gardes-barrières), etc., etc.

		104	
		Direct 2. 3.	
Catégorie et charge		BI	
Biel R B	40	—	
Biel P B	V 40	6.17	IV / 85
Tüscherz	III 85	6.22	
Twann	II 85	6.28	I / 90
Ligerz	I 85	(30)	
Neuveville	III 90	(33)	
Landeron	I 90	(35)	
Cressier	II 90	(37)	
Cornaux	II 90	(39)	
St. Blaise	I 90	(42)	
Neuchâtel	3 60-40 / 40	6.46	
Faisceau D 30		6.49	85

Voici l'horaire de service de ce même train direct n° 104. Nous y retrouvons certaines indications, les heures de départ, d'arrivée et de passage, comme sur le graphique. Ces indications sont à l'usage du personnel des locomotives, de celui des trains, des gares et de la voie (gardes-barrières). Ce document indique aux agents intéressés dans quelles gares le 104 devra croiser des trains venant en sens inverse (signe V). Il prévoit les dépassements de trains à marche plus lente dans les gares de la double voie (p. ex. du 5504 à Landeron). Ces indications sont impératives et de leur stricte observation dépend la sécurité des trains.

Toutes les études techniques d'horaires se font sur des documents appelés graphiques. C'est donc par le dessin qu'on fixe la marche des trains, seul procédé permettant un examen clair et rapide des problèmes à résoudre.

Si jamais un travail ressemble à la fameuse toile de Pénélope, c'est bien l'étude des horaires sur les graphiques. Il faut sans cesse défaire et refaire les projets d'horaires, chercher la perfection sans y atteindre jamais. Mais le public peut être assuré que les administrations font tout leur possible pour faire au mieux avec les moyens dont elles disposent. P. P.

km	SBB I — CFF I Lausanne	1504 2. 3.	1506 2. 3.	1510 2. 3.	104 2. 3.	1510 2. 3.
0	Biel (Bienna) ✕	ab		544	617	
5	Tüscherz	...	...	552		...
9	Twann (Douanne)	...	...	558		...
11	Ligerz (Gléresse) 30c.	...	...	601		...
15	Neuveville (Neuenstadt) 587a dp			609		
17	Landeron-Combes 587			613		
19	Cressier (Neuchâtel)	...	...	617		...
21	Cornaux			621		
25	St-Blaise CFF 593	...	...	627		...
29	Neuchâtel ✕			633	646	

Nous retrouvons ici notre train direct 104 dans l'indicateur à l'usage du public. Pour lui il suffit de savoir à quelle heure le train part de Bienna et quand il arrive à Neuchâtel, etc. La ligne pointillée à gauche des chiffres indique qu'il s'agit d'un direct à surtaxe. On ne peut que recommander de lire la signification des différents signes utilisés pour les horaires, signes standardisés. Combien de voyageurs ont manqué leur train pour n'avoir pas pris cette précaution élémentaire.