Verkehr = Trafic

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **6 (1932)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

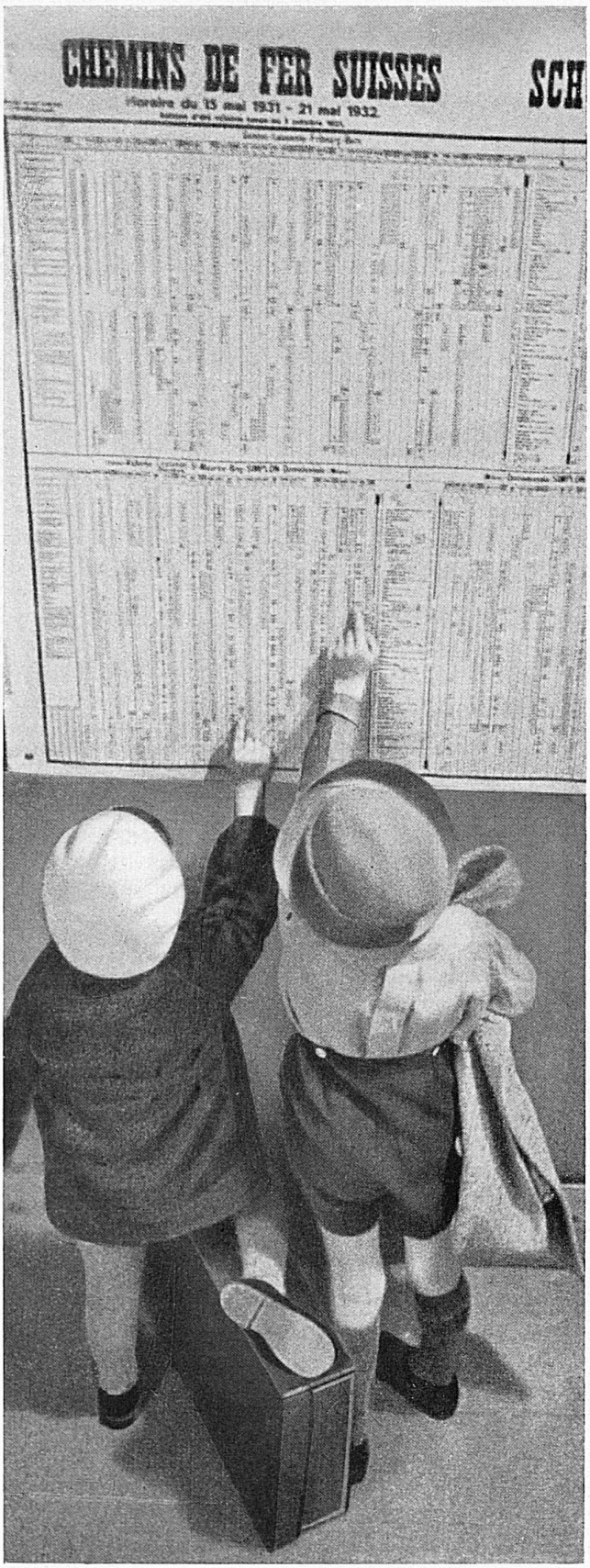
http://www.e-periodica.ch

La lecture de l'horaire n'est plus que jeu d'enfant

Jadis, le voyageur obligé de consulter les horaires-affiches et les indicateurs de divers chemins de fer européenne en arrivait tout naturellement à constater la multiplicité des signes utilisés pour indiquer, par exemple qu'un train comprenait un wagon-lits ou un wagon-restaurant, qu'il était mis en marche seulement le dimanche ou les jours ouvrables, etc. Lorsqu'il s'agissait d'attirer spécialement l'attention du public sur un train ne circulant que certains jours, on encadrait la colonne du train en cause d'un trait noir ou faisait précéder les heures de circulation d'une ligne pointillée ou ondulée. Quiconque n'avait pas étudié attentivement les instructions figurant en tête de l'horaire ne comprenait rien aux signes cabalistiques semés à profusion et aux innombrables annotations, souvent rédigées dans une langue étrangère. Les administrations de chemins de fer se rendirent compte que ces inconvénients gênaient considérablement les touristes et les hommes d'affaires et, lors de la Conférence européenne des horaires tenue à Vienne en 1928, elles chargèrent une commission spéciale d'étudier une uniformisation des horaires et des signes explicatifs. Cette commission, composée de représentants de toutes les administrations européennes, siégea à Vevey du 5 au 7 juin 1929, sous la présidence des chemins de fer fédéraux suisses, et élabora une liste de signes qui furent adoptés, après quelques retouches, par la Conférence de Varsovie (octobre 1929).

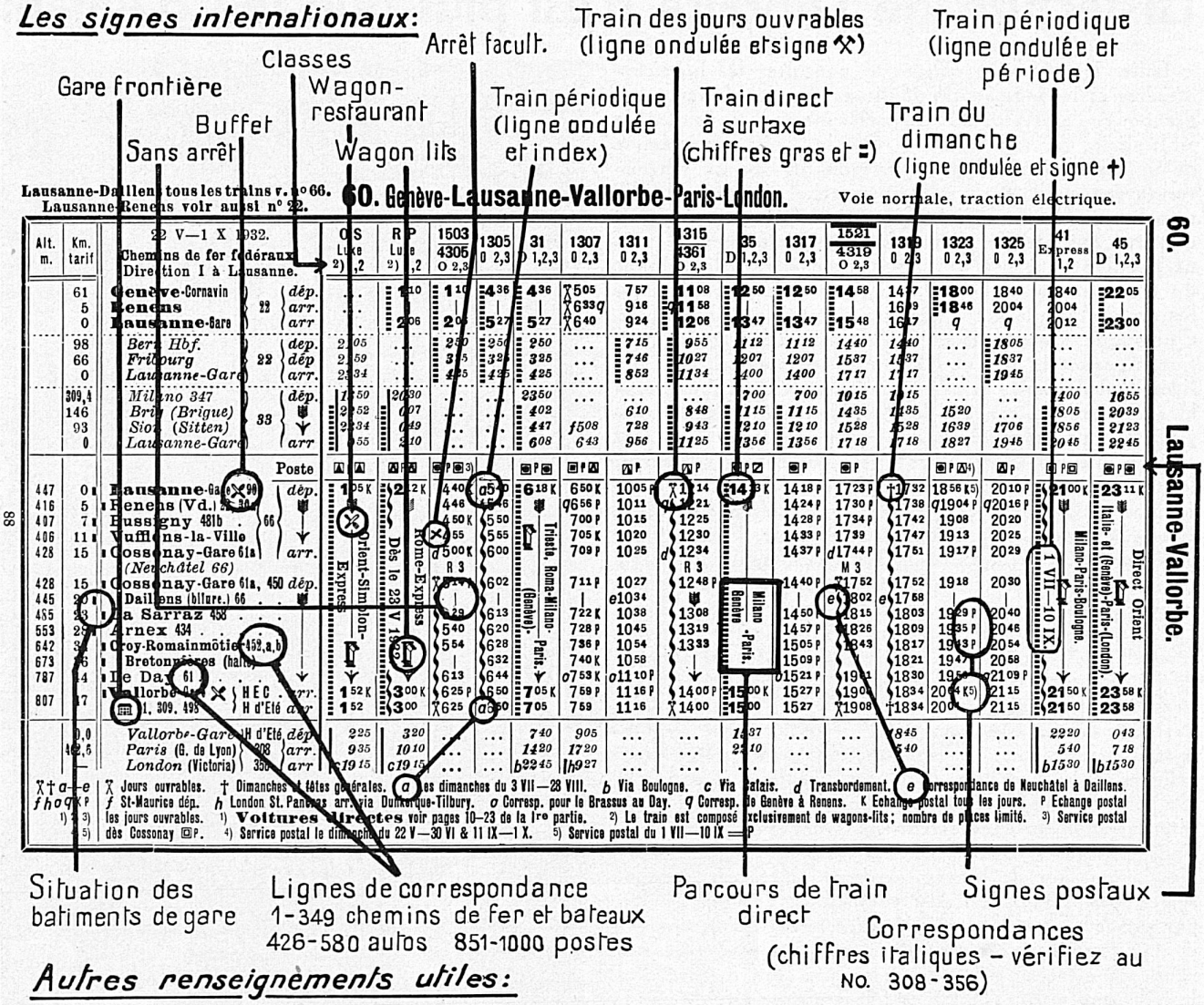
Il ne faisait pas l'ombre d'un doute que l'uniformisation immédiate et complète de tous les horaires-affiches et indicateurs était pratiquement irréalisable. On décida par conséquent que le nouveau code international de l'indicateur ne comprendrait que les signes intéressant tout particulièrement les voyageurs. La commission de Vevey s'efforça de choisir, comme signes, des images faciles à comprendre et adoptées déjà par plusieurs administrations. C'est ainsi qu'un couteau et une fourchette croisés indiquent qu'un wagon-restaurant est attaché au train ou qu'une gare dispose d'un buffet; une croix signifie que le train ne circule que le dimanche; toute gare frontière est signalée au moyen d'une maisonnette. Le nombre des signes internationaux actuellement usités se monte à 16. Il fut, d'autre part, décidé d'imprimer en caractères gras les trains directs à surtaxe et de tracer une ligne pointillée en regard de leurs heures de circulation. La commission de Vevey recommanda de placer le code international de l'indicateur en tête de l'horaire et de le traduire en une ou plusieurs langues. Chaque voyageur sera ainsi en mesure de consulter n'importe quel horaire, que celui-ci soit rédigé en roumain, en polonais, en suédois ou en français.

Dès le 15 mai 1930, une innovation très appréciée des voyageurs a été introduite dans les affiches et indicateurs suisses. Jusqu'alors, il était facile de confondre les signes, qui n'étaient, du reste, pas rangés systématiquement. Ils ont été remplacés par des lettres classées par ordre alphabétique, ce qui permet de retrouver rapidement leur signification. Enfin, les chemins de fer fédéraux ont décidé que l'édition de printemps de leurs horaires-affiches ne comprendrait plus que les trains circulant jusqu'au premier samedi d'octobre (changement d'heure en Europe occidentale), et que ceux qui circulent dès cette date au 14 mai figureraient dans l'édition d'automne. Toutes ces améliorations contribuent considérablement à faciliter la lecture des horaires.



A titre d'exemple, nous reproduisons ci-dessous une page de notre indicateur établie conformément au code international:

Les signes internationaux:



Autres renseignements utiles:

Il y a lieu de signaler encore que les horaires-affiches et les indicateurs officiels suisses comprennent une liste des voitures directes, wagons-lits et wagons-restaurants. Cette liste, destinée à orienter les voyageurs sur la composition de tous les trains directs, est établie de la manière suivante:

Train No	Wagons-lits et wagons-restaurants classe	Parcours	Numéro de la feuille de l'horaire d'affiche / Numéro du parcours
B. E.	1. 2.	Lyon - Genève - Bern - Zürich - Chur	I 1, VIII 107, XIII 221
	1.	Paris - Basel - Zürich - Chur	XIII 220, 221
	1.	Boulogne - Laon - Basel - Zürich - Chur	
1	1. 2. 3.	Lyon - Genève - Bern - Zürich - St. Gallen - München	I 1, VIII 107, XI 207, XII 214
	2. 3.	Zürich - St. Gallen - St. Margrethen	XI 207, XII 214
	✕	Zürich - St. Gallen - St. Margrethen (15. VI. — 9. IX.)	
7	1. 2. 3.	Milano - Chiasso - Zürich- St. Gallen - München	VII 101, XI 207, XII 214
	1. 2. 3.	Zürich - St. Gallen - München (1. VII. — 10. IX.)	XI 207, XII 214
	1. 2. 3.	Zürich - St. Gallen - Augsburg - Nürnberg - Dresden	
	1. 2. 3.	Genève - Bern - Zürich - Winterthur - Romanshorn	VIII 107, XII 209
93	1. 2.	Paris - Basel - Zürich - Buchs - Wien - Bucuresti	XII 214, XIII 220, 221
	3.	Paris - Basel - Zürich - Buchs - Wien-Westbf.	
	1. 2. 3.	Paris - Basel - Zürich - Buchs - Schwarzach - Beograd (ab 10. IX. nur 2. 3 Kl.)	
	1. 2.	Genève - Bern - Zürich - Buchs - Wien - Budapest	I 1, VIII 107, XII 214, XIII 221
	1. 2.	Zürich - Buchs - Wien-Westbf.	XII 214, XIII 221
	✕	Zürich - Buchs - Innsbruck	
	1. 2. 3.	Berlin - Basel - Zürich - Chur	XIII 220, 221