Neuerungen am Gotthard

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1947)**

Heft 1

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777279

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

NEUERUNGEN AM GOTTHARD

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.

Gotthardzug in Göschenen.
Le train du Gothard à Göschenen.

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.

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