

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 55 (1982)

Heft: 5: Bluestwanderungen am Bodensee zwischen Rorschacherberg und Seerücken = A travers la région du lac de Constance = Escursioni primaverili lungo il Lago di Costanza = Rambles through blossom by the Lake of Constance

Artikel: Der neue Reise-Takt der SBB = La nouvelle desserte cadencée des CFF = Le FFS viaggeranno al vostro ritmo

Autor: [s.n]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774089>

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

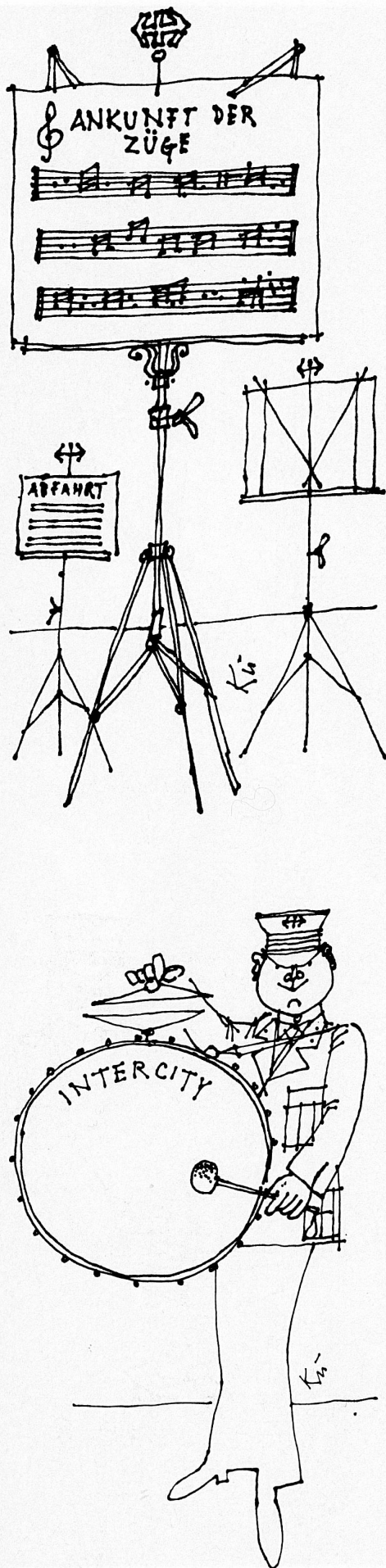
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 26.03.2026

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



Der neue Reise-Takt der SBB

Der 23. Mai 1982 bringt für die Benutzer der SBB und vieler Privatbahnen teilweise eine Abkehr von alten Fahrgewohnheiten. Für die Bahnen selber bedeutet der Tag so etwas wie eine Fahrplanrevolution: am 23. Mai wird der Taktfahrplan landesweit eingeführt. Er ersetzt den bisherigen Fahrplan durch ein wesentlich attraktiveres Gesamtangebot und soll dadurch mehr Reisende auf die Schiene locken. Der heutige Fahrplan ist historisch gewachsen und laufend verfeinert worden. Von ei-

ner gewissen Zugdichte an sind bei diesem System Verbesserungen aber nur noch beschränkt möglich. Neue Züge lassen sich kaum mehr organisch in das bestehende Gefüge einbauen. Ein noch verbessertes Angebot ist nur mit einem völlig neu aufgebauten Fahrplan möglich. Aus dieser Erkenntnis heraus haben die SBB im Einvernehmen mit den Privatbahnen und den PTT ein systematisiertes Konzept – den Taktfahrplan – entwickelt.

Was bringt der Taktfahrplan?

Die Idee des Taktfahrplanes ist nicht neu. Solche Fahrpläne mit festen Fahrintervallen sind vor allem im Nahverkehr verbreitet. Neu ist diese Systematisierung auf dem

ganzen Netz der SBB, wobei die Privatbahnen und die Reisepost weitgehend im Takt integriert sind.

Die wesentlichsten Merkmale des Taktfahrplans sind:

● Regelmässige Intervalle – leichtere Merkbarkeit

durch netzweite Systematisierung des Fahrplans. Die Basis bilden drei Zuggattungen mit festen Taktintervallen von ein oder zwei Stunden:

Intercity-Züge verbinden mit wenigen Zwischenhalten die grossen Zentren und die peripheren Landesgegenden, **Schnellzüge** bedienen mit mehr Zwischenhalten die Zentren mittlerer Grösse, **Regionalzüge** für den innerregionalen Verkehr sowie als Zubringer für die Intercity- und Schnellzüge.

Das Angebot richtet sich nach dem Verkehrsaufkommen der einzelnen Strecken. Auf den Hauptstrecken verkehren alle drei Zuggattungen, oder Schnellzüge und Regionalzüge, auf den Nebenstrecken Regionalzüge.

Zeitlich verschoben sind einzelne Züge in den Tagesrandstunden, oder wenn die Bedürfnisse des Berufs- und Schülerverkehrs oder der Postbeförderung dies erfordern.

Auf bestimmten Strecken verkehren Intercity- und Schnellzüge abwechselnd im Zweistundenrhythmus.

Auf anderen, schwächeren Strecken werden Schnellzüge alle zwei Stunden mit Verdichtung in den Hauptreisezeiten am Morgen, Mittag und Abend angeboten. Schliesslich fällt auf gewissen Strecken in verkehrsschwachen Tageszeiten hie und da ein Regionalzug aus. Die freigestellte Zeit wird für Unterhalt und Reinigung der Wagen genutzt.

Die Züge der gleichen Zuggattung folgen sich in regelmässigen Abständen und fahren in der Regel auf den einzelnen Bahnhöfen zu den gleichen Minuten ab. Intercity-Züge warten im Interesse der Pünktlichkeit grundsätzlich nicht auf verspätete Anschlüsse. Bei Schnell- und Regionalzügen gilt eine Wartezeit von fünf Minuten (bei Spätzügen gegebenenfalls mehr).

● Mehr Fahrgelegenheiten

Auf den meisten Strecken verkehren mehr Züge. Sie verbessern das Angebot über den ganzen Tag. Während der Hauptreisezeiten am Morgen und am Abend und zum Teil über Mittag verstärken wie heute Zusatzzüge das Angebot.

Mit dem neuen Fahrplan werden täglich rund 212 000 Zugkilometer angeboten. Das sind 37 000 Zugkilometer oder 21 % mehr als bisher. Davon entfallen rund zwei Drittel auf Intercity- und Schnellzüge und rund ein Drittel auf Regionalzüge.

● Mehr und bessere Anschlüsse

ermöglichen mehr gute Verbindungen mit meistens kürzeren Reisezeiten. (Frühzeitige Aufgabe von Reisegepäck ist deshalb besonders wichtig!) – Die Anschlüsse sind im Grundsystem für alle Züge symmetrisch.

Das heisst, dass alle Anschlüsse stets in beiden Richtungen vorhanden sind. Die jeweiligen Umsteigezeiten sind in Richtung und Gegenrichtung gleich oder unterscheiden sich nur unwesentlich.

Internationale Verknüpfung

Der Taktfahrplan ist in erster Linie ein nationales Konzept. Da jedoch der internationale Verkehr für unser Land eine bedeutende Rolle spielt, wurde er von Anfang an in die Planung einbezogen.

Dabei ist es gelungen, mit allen Nachbarbahnen gute Verknüpfungen der internationalen Züge und gute Anschlüsse zu erreichen. Der internationale Verkehr ist voll ins Taktgefüge integriert. Als Beispiel sei die Abstimmung des schweizerischen Taktfahrplans mit dem Intercity-Takt der Deutschen Bundesbahn in Basel genannt mit stündli-

chen Anschlüssen Richtung Zürich–Chur, Luzern–Gotthard, Biel–Lausanne–Genève/Wallis und zweistündlich mit Bern–Interlaken/Brig. Zudem wird das Netz der grenzüberschreitenden Intercity-Züge weiter ausgebaut. Ab 23. Mai 1982 verkehren 16 solche Zugpaare von und nach der Schweiz. Zu erwähnen ist hier auch die Verbindung Zürich–Wien; neben dem bisherigen «Transalpin» fahren zwei zusätzliche schnelle Tageszüge nach/von Wien, und eine vierte schnelle Tagesverbindung wird mit Umsteigen in Feldkirch angeboten.

Anpassung notwendig

Neben seinen unbestreitbaren Vorzügen bringt das neue Reisezugkonzept auch gewisse Nachteile. Die Fahrplankonstruktion wird starrer, was vor allem im Regionalverkehr spürbare Änderungen bringen kann. Im Berufs- und Schülerverkehr wird ein Abrücken von jahrealten Gewohnheiten in manchen Fällen unvermeidlich sein, ob-

schon auch das neue Angebot weitgehend auf die heute bevorzugten Zeitlagen ausgerichtet ist. Erfreulicherweise waren zahlreiche Firmen und Schulen bereit, ihre Arbeitszeiten und Stundenpläne anzupassen. – Die Bedürfnisse des Güterverkehrs können trotz des Mehrangebots im Personenverkehr voll gedeckt werden.

Finanzielle Erwartungen

Der Taktfahrplan erlaubt, die vorhandenen Mittel wesentlich rationeller einzusetzen. Das grosse Zusatzangebot kann daher mit bescheidenem Mehraufwand erbracht wer-

den. Jährlichen Mehrkosten von 43 Mio Franken stehen voraussichtlich wesentlich höhere Mehrerträge gegenüber.

Das neue Kursbuch

Das erste «Offizielle Schweiz. Kursbuch» erschien 1905 und wurde bis im Winter 1933/34 in der gleichen Präsentation herausgegeben. 1934 ging es als «Amtliches Kursbuch» in den Verlag der SBB über und wurde vollständig neu aufgebaut. Es ist in dieser Form noch bis 22. Mai 1982 im Gebrauch. Das Format des ab Sommerausgabe 1982 als «Offizielles Kursbuch» bezeichneten Fahrplans wird nur wenige Millimeter grösser; hingegen nimmt der Umfang um 400 Seiten zu. Das ist der «handgreifliche» Beweis für die Leistungsverbesserungen bei den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Für die Titelseite wurde eine Illustration von der Eidgenössischen Kommission für angewandte Kunst ausgewählt. Es ist vorgesehen, dass ein Künstler jeweils ein Sommer- und Wintersujet liefert.

Neu am «Offiziellen Kursbuch» sind

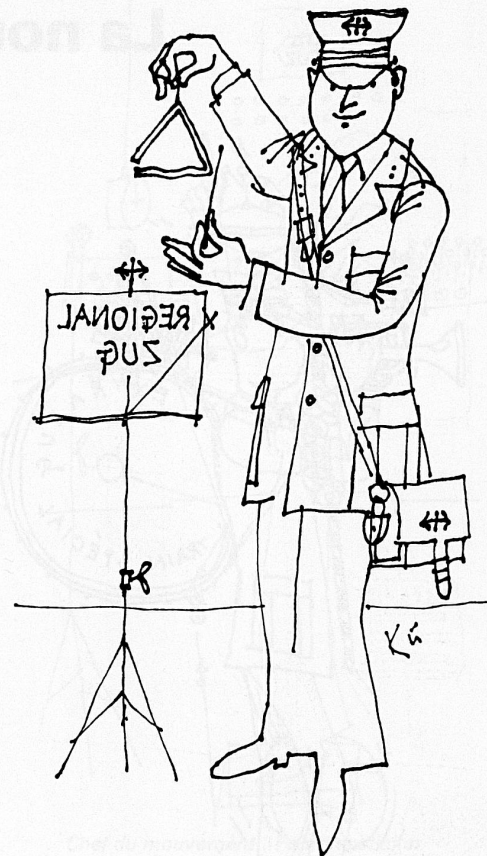
- ein abtrennbarer Lesestreifen (mit Zeichenerklärung) am Kursbuchumschlag;
- die übersichtlicher dargestellten Karten auf dem Kursbuchumschlag;
- regionale Karten am Anfang des Autoteils;
- eine neue Numerierung der Fahrplanfel-

der, nach Regionen gruppiert und mit der Möglichkeit, von den Bahnnummern die Schiffs- und Autonummern abzuleiten;

- in den Fahrplänen am Kopf der Zugspalte die Angaben über das Angebot (wie Speisewagen, Schlafwagen) und über Einschränkungen in der Benützung des Zuges (z.B. Gruppen, die nur beschränkt zugelassen sind);
- die Hinweise und Zeichen im Negativdruck auf der gleichen Seite erklärt, die übrigen Zeichen auf der Zeichenerklärung (Kursbuchumschlag oder Lesestreifen).

Als weitere Fahrplandrucke werden auf den Fahrplanwechsel am 23. Mai erscheinen: der Plakatsfahrplan ebenfalls in neuer, dem Stil des Kursbuchs angepasster Aufmachung; die Städtefahrpläne wie bisher für rund 50 Städte; neu geschaffen werden Fahrplanauszüge für einzelne Linien des Regionalverkehrs.

Das neue Kursbuch ist ab 8. Mai 1982 zum Preis von Fr. 8.50 an Bahnschaltern und am Kiosk erhältlich. Seine neue Gestaltung ist ein Zeichen dafür, dass mit dem Sommerfahrplan 1982 für das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ein neuer Zeitabschnitt anbricht.



Zeichnungen: Hans Kuchler SVZ

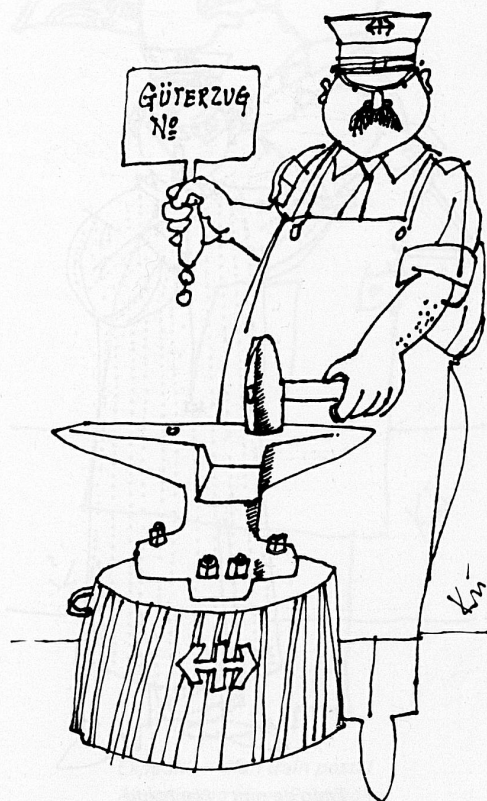
Abfahrtszeiten der Intercityzüge (A) und der Schnellzüge (B) in verschiedenen Schweizer Städten

Heures de départ rigides pour les trains Intercity (A) et directs (B): quelques gares à titre d'exemple

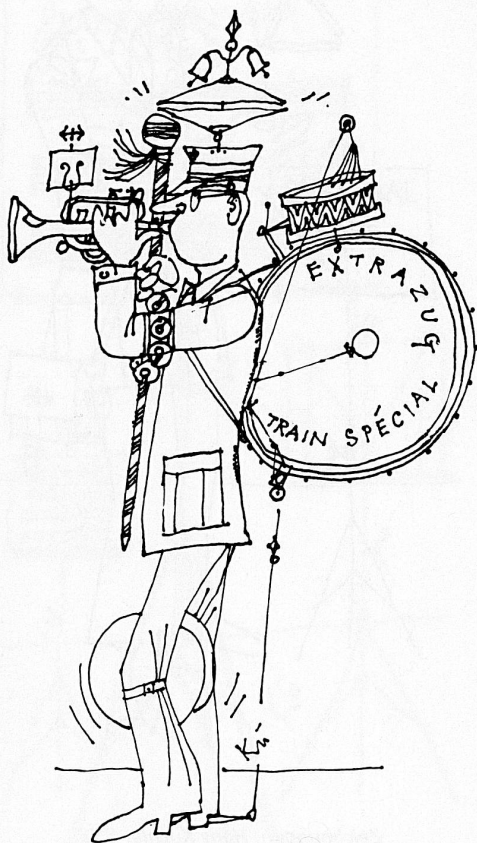
BASEL				BERN				GENÈVE	
nach	ZÜRICH	BERN	LAUSANNE	nach	BASEL	ZÜRICH	LAUSANNE	vers	LAUSANNE
A	58	56	59	A	45	41	16	A	57
B	54 33	46	15 18	B	45	50 23	34	B	46 26

LAUSANNE				ZÜRICH		
vers	BASEL	BERN	GENÈVE	nach	BASEL	BERN
A	41	32	24	A	57	00
B	10 10	9	49 29	B	57 09	25

	stündlich toutes les heures
	alle 2 Stunden toutes les 2 heures
	mit Umsteigen avec changement de train
	3x täglich 3 par jour



La nouvelle desserte cadencée des CFF



A partir du 23 mai 1982, les usagers des CFF et d'un grand nombre d'entreprises concessionnaires devront renoncer à certaines habitudes. Quant au chemin de fer, cette date marque un tournant décisif en matière d'horaire. Il s'agit de l'adoption des dessertes cadencées, qui seront appliquées sur l'ensemble du pays. L'ancien horaire sera ainsi remplacé par une offre nettement plus attractive qu'aujourd'hui, ce qui devrait engager le public à utiliser davantage le train. L'horaire actuel a été développé de façon empirique au fil des ans et sans cesse affiné.

Les innovations

L'idée d'une desserte cadencée n'est pas nouvelle. De tels horaires fondés sur des circulations se succédant à intervalles fixes, sont largement répandus, notamment dans le trafic à courte distance. Ce qui est nou-

Toutefois, lorsque les circulations atteignent une certaine densité, les possibilités d'amélioration deviennent très limitées et les nouveaux trains ne peuvent que difficilement être intégrés dans les graphiques. Seul un horaire entièrement restructuré permet alors une meilleure offre. Les CFF l'ont reconnu et ont élaboré, avec l'accord des chemins de fer privés et des PTT, un horaire systématique basé sur des dessertes cadencées.

veau, c'est que cette systématisation est étendue à l'ensemble du réseau des CFF et à une bonne partie des lignes des chemins de fer concessionnaires et des automobiles postales.

L'horaire cadencé présente pour l'essentiel les caractéristiques que voici:

● Intervalles plus réguliers – horaire plus facilement mémorisable

grâce à l'application sur l'ensemble du réseau d'un système fondé sur la circulation cadencée, au rythme d'une heure ou de deux heures:

de **trains Intercity**, qui relient les grands centres et les régions périphériques du pays, avec peu d'arrêts intermédiaires, de **trains directs**, qui desservent les centres de moyenne importance et s'arrêtent donc plus souvent, les **trains régionaux**, dont le rôle est d'assurer le trafic local ainsi que la collecte et la distribution des voyageurs des Intercity et des directs.

L'offre est conditionnée par le volume des transports de chaque ligne. Les trois catégories de convois – ou seulement les trains directs et régionaux – circulent sur les grandes lignes, alors que les lignes secondaires ne sont parcourues que par des trains régionaux.

Certaines circulations ont été modifiées durant les heures marginales et des dérogations ont été prévues pour le transport des abonnés et l'acheminement des envois postaux. Sur diverses lignes, la desserte horaire est assurée alternativement par les trains Intercity et directs. Sur d'autres parcours moins fréquentés, les directs ne sont proposés qu'une fois sur deux, mais la desserte est renforcée le matin, à midi et en fin de journée.

Les trains de même catégorie se suivent à cadence régulière et partent tous d'une gare donnée chaque heure à la même minute. Pour que la ponctualité des circulations soit garantie, les Intercity ne relèvent pas, en principe, la correspondance des trains en retard. Le délai d'attente a été fixé à cinq minutes pour les trains directs et régionaux, sauf en fin de soirée.

● Accroissement des possibilités de voyage

Les trains sont plus nombreux sur la plupart des lignes. L'horaire est donc bien étoffé tout au long de la journée. Comme aujourd'hui, des circulations supplémentaires sont prévues durant les heures de pointe du matin, du soir et parfois de midi.

Avec le nouvel horaire, quelque 212 000

trains-kilomètres seront proposés chaque jour à la clientèle, soit une augmentation de 37 000 ou 21 % de plus qu'à l'heure actuelle, dont deux tiers environ pour les trains Intercity et directs et un tiers pour les trains régionaux.

● Amélioration quantitative et qualitative des correspondances

Les correspondances ont pu être améliorées grâce à la qualité des liaisons et à l'écourtement des battements dans les gares. Les voyageurs auront donc intérêt à faire enregistrer leurs bagages plus tôt qu'aujourd'hui!

Les correspondances de tous les trains sont symétriques dans le système de base, c'est-à-dire qu'elles sont toujours assurées dans les deux sens, avec des battements identiques, ou presque.

Liaison avec l'étranger

Bien que l'horaire cadencé ait été conçu d'abord pour le pays, le trafic international, qui joue un rôle important pour le réseau suisse, a été intégré dès le début dans la planification.

Il a été possible d'établir ainsi de bonnes liaisons et d'excellentes correspondances avec les trains étrangers. Le trafic internatio-

nal est entièrement intégré dans les sillons horaires. A Bâle par exemple, les circulations cadencées des trains Intercity du Chemin de fer fédéral allemand sont en harmonie avec les trains partant chaque heure en direction de Zurich-Coire, Lucerne-Saint-Gothard, Bienne-Lausanne-Genève/Valais et toutes les deux heures à destination de



Train de nuit Nachtzug

Berne-Interlaken. En outre, le nombre des Intercity franchissant la frontière sera plus élevé qu'aujourd'hui, puisque seize paires d'Intercity sont prévues à partir du 23 mai 1982 au départ et à destination de la Suisse. Il convient de signaler que la liaison Zurich-

Vienne assurée par le Transalpin sera complétée par deux relations diurnes rapides avec Vienne. En outre, une quatrième liaison rapide est prévue chaque jour sur ce même parcours, avec changement de train à Feldkirch.

Autres habitudes

Si la nouvelle conception du trafic voyageurs offre des avantages incontestables, elle présente aussi un certain nombre d'inconvénients. La construction de l'horaire, plus rigide qu'aujourd'hui, peut entraîner en effet de sensibles modifications dans les dessertes, notamment dans les transports régionaux. Les abonnés (travailleurs et écoliers) devront renoncer le plus souvent à certaines habitudes acquises depuis long-

temps, bien que la nouvelle offre tienne largement compte des heures de travail. Fait réjouissant, de nombreuses entreprises et écoles se sont déclarées disposées à modifier leurs heures de travail et de cours. Par ailleurs, malgré une offre bien étoffée dans le service des voyageurs, il a été possible de satisfaire entièrement les besoins du trafic des marchandises.

Nouvelles recettes attendues

L'horaire cadencé permet d'utiliser les équipements existants de façon beaucoup plus rationnelle que par le passé. L'accroissement substantiel de l'offre est donc possible

à relativement peu de frais. Les coûts supplémentaires de 43 millions par an seront vraisemblablement compensés par l'augmentation des rentrées.

Le nouvel indicateur

Le premier «Indicateur officiel suisse» a paru en 1905. Sa présentation n'a plus varié jusqu'à l'hiver 1933/34. Dès 1934, le document, entièrement remanié, fut appelé simplement «Indicateur officiel» et devint une publication des CFF. Il sera encore en usage sous cette forme jusqu'à fin mai 1982.

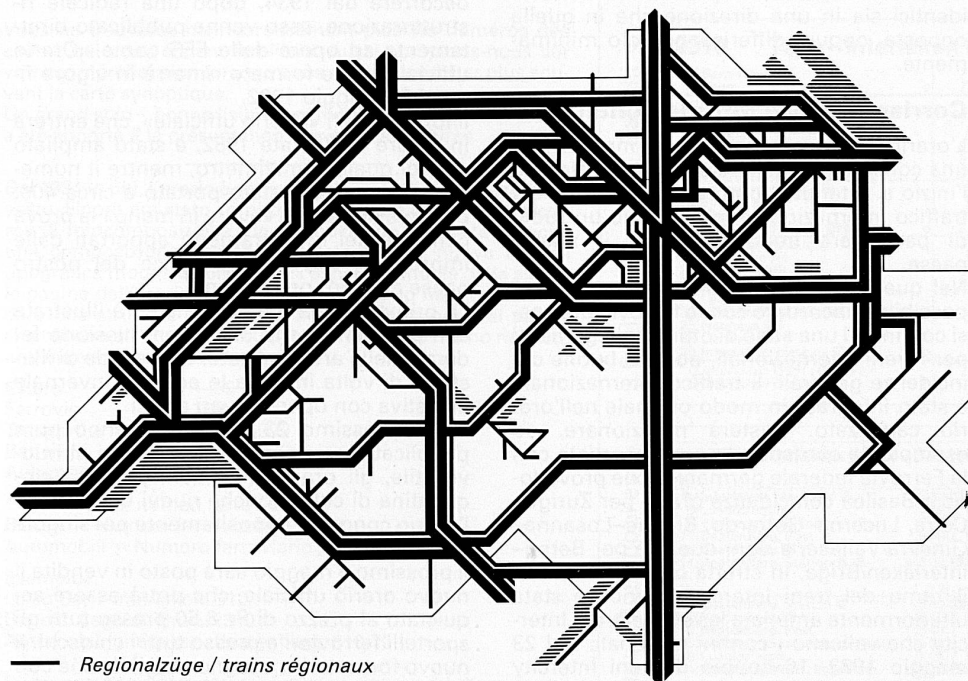
Si le format du document qui paraîtra pour les services d'été de 1982 ne dépassera l'ancien que de quelques millimètres, il contiendra en revanche 400 pages de plus. Ces feuillets supplémentaires constituent la preuve «palpable» en quelque sorte de l'accroissement des prestations fournies par les entreprises des transports publics en Suisse.

La Commission fédérale des arts appliqués a choisi l'illustration qui figurera sur la page de titre. Il est aussi prévu de faire chaque

fois appel à un artiste pour le sujet de l'édition d'été et d'hiver. L'indicateur, de présentation soignée, diffèrera nettement des documents publicitaires distribués gratuitement.

D'autres documents d'horaire paraîtront lors du changement du 23 mai 1982. Il convient de citer ici les horaires-affiches, dont la présentation sera en harmonie avec celle de l'indicateur, les horaires intervalles, qui concerneront comme jusqu'ici une cinquantaine de localités, et des extraits d'horaires pour diverses lignes régionales.

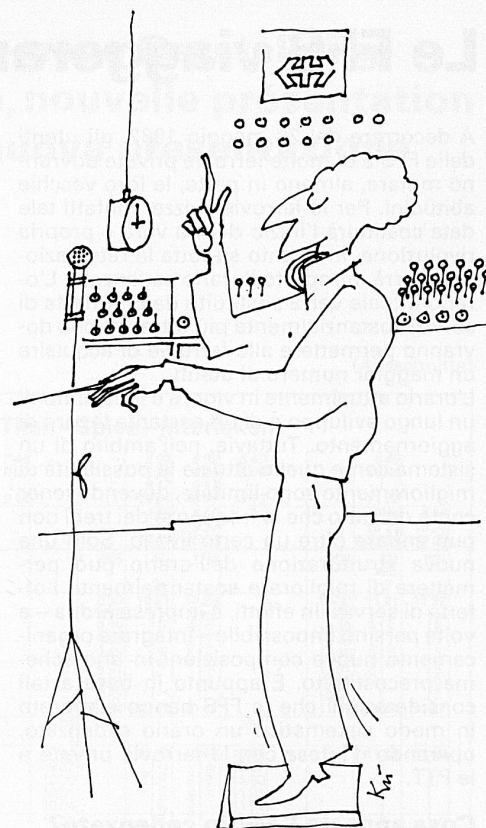
Le nouvel indicateur est en vente dès le 8 mai 1982 au prix de 8 fr. 50 dans les gares et les kiosques. Déjà par sa présentation, il montre que les entreprises suisses de transports publics innoveront avec les services d'été de 1982.



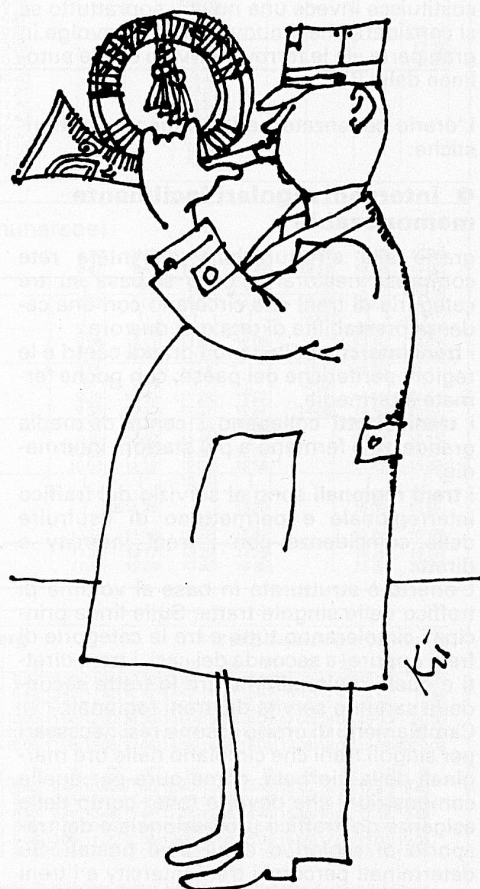
— Regionalzüge / trains régionaux

▬ Schnellzüge / trains directs + Regionalzüge / trains régionaux

▬ Intercity + Schnellzüge / trains directs + Regionalzüge / trains régionaux



Chef du mouvement Fahrplanleiter



Expédition d'un train postal
Abfertigung eines Postzuges

Le FFS viaggeranno al vostro ritmo

A decorrere dal 23 maggio 1982, gli utenti delle FFS e di molte ferrovie private dovranno mutare, almeno in parte, le loro vecchie abitudini. Per le ferrovie svizzere infatti tale data costituirà l'inizio di una vera e propria rivoluzione, in quanto su tutta la rete nazionale verrà introdotto l'orario cadenzato. L'orario attuale verrà sostituito da un'offerta di servizi sostanzialmente più attraenti che dovranno permettere alle ferrovie di acquisire un maggior numero di utenti.

L'orario attualmente in vigore è il risultato di un lungo sviluppo e di un costante lavoro di aggiornamento. Tuttavia, nell'ambito di un sistema come quello attuale le possibilità di miglioramento sono limitate, dovendo tener conto del fatto che la frequenza dei treni non può andare oltre un certo livello. Solo una nuova strutturazione dell'orario può permettere di migliorare sostanzialmente l'offerta di servizi. In effetti, è impresa ardua — a volte persino impossibile — integrare organicamente nuove composizioni in uno schema preconstituito. È appunto in base a tali considerazioni che le FFS hanno elaborato in modo sistematico un orario cadenzato, operando d'intesa con le ferrovie private e le PTT.

Cosa apporta l'orario cadenzato?

L'idea sulla quale si basa l'orario cadenzato non è nuova. Gli orari con intervalli fissi fra una corsa e l'altra sono già molto diffusi, in particolare nel traffico locale. L'estensione di questo sistema a tutta la rete delle FFS costituisce invece una novità, soprattutto se si considera che il nuovo ritmo coinvolge in gran parte sia le ferrovie private che le auto-linee delle PTT.

L'orario cadenzato ha le seguenti caratteristiche:

● Intervalli regolari facilmente memorizzabili

grazie alla strutturazione dell'intera rete compresa nell'orario. Esso si basa su tre categorie di treni che circolano con una cadenza prestabilita di una o di due ore:

i **treni Intercity** collegano i grandi centri e le regioni periferiche del paese, con poche fermate intermedie,

i **treni diretti** collegano i centri di media grandezza e fermano a più stazioni intermedie,

i **treni regionali** sono al servizio del traffico interregionale e permettono di usufruire delle coincidenze con i treni Intercity e diretti.

L'offerta è strutturata in base al volume di traffico delle singole tratte. Sulle linee principali circoleranno tutte e tre le categorie di treni oppure, a seconda dei casi, i treni diretti e quelli regionali, mentre le tratte secondarie saranno servite dai treni regionali.

Cambiamenti di orario si sono resi necessari per singoli treni che circolano nelle ore marginali della giornata, come pure per quelle composizioni che devono tener conto delle esigenze del traffico professionale e del trasporto di scolari o degli invii postali. Su determinati percorsi i treni Intercity e i treni diretti circoleranno alternativamente con una cadenza di due ore. Su altre tratte con un traffico più modesto saranno a disposi-

zione treni diretti ogni due ore, che verranno però intensificati nelle ore di punta mattutine, meridiane e serali.

I treni della medesima categoria si susseguiranno ad intervalli regolari e, in via di massima, partiranno dalle singole stazioni sempre alla stessa ora. Allo scopo di garantire la loro puntualità, i treni Intercity di regola non aspetteranno le coincidenze ritardate. I treni diretti e quelli regionali avranno un tempo limite di coincidenza di cinque minuti (eventualmente qualche minuto in più per i treni che circolano a tarda sera).

● Maggior numero di corse

Su gran parte della rete circolerà un maggior numero di treni, permettendo di migliorare l'offerta durante l'intera giornata. Nelle ore di punta del mattino, della sera e in parte anche a mezzogiorno, il servizio verrà ulteriormente rafforzato mediante treni complementari.

Il nuovo orario permette di offrire quotidianamente agli utenti all'incirca 212.000 treni/km, con un incremento quindi di 37.000 (pari al 21%) rispetto al livello attuale. Due terzi ricadono sui treni Intercity o diretti e un terzo circa sui treni regionali.

● Coincidenze più numerose e più convenienti

permetteranno di mettere a disposizione dei viaggiatori ottimi collegamenti più frequenti, con tempi di percorrenza in gran parte più brevi. (Per questo motivo è importante che il bagaglio accompagnato sia consegnato tempestivamente alle stazioni, in modo da garantirne la spedizione con il treno desiderato!) Il sistema di base prevede coincidenze simmetriche per tutti i treni, che saranno quindi sempre a disposizione in ambedue le direzioni. I rispettivi tempi di trasbordo sono identici sia in una direzione che in quella opposta, oppure differiscono solo minimamente.

Corrispondenze internazionali

L'orario cadenzato costituisce innanzitutto una concezione nazionale. Tuttavia, sin dall'inizio si è tenuto conto delle necessità del traffico internazionale, che svolge un ruolo di particolare importanza per il nostro paese.

Nel quadro della programmazione è stato possibile concordare con le ferrovie dei paesi confinanti una serie di ottimi collegamenti per i treni internazionali, nonché buone coincidenze generali. Il traffico internazionale è stato integrato in modo ottimale nell'orario cadenzato. Basterà menzionare, ad esempio, le corrispondenze concordate con la Ferrovia federale germanica che prevedono a Basilea coincidenze orarie per Zurigo-Coira, Lucerna-Gottardo, Bienne-Losanna-Ginevra/Vallese, e ogni due ore per Berna-Interlaken/Briga, in stretta correlazione con il ritmo dei treni Intercity. È inoltre stata ulteriormente ampliata la rete dei treni Intercity che valicano i confini nazionali. Dal 23 maggio 1982, 16 coppie di treni Intercity circoleranno da e per la Svizzera. In questa sede, va pure menzionato il collegamento Zurigo-Vienna; oltre all'attuale «Transalpino», circoleranno due altri treni quotidiani

in direzione e in provenienza da Vienna, mentre un quarto collegamento diretto quotidiano sarà offerto con trasbordo a Feldkirch.

Necessità di adeguamento

Oltre agli innegabili vantaggi, la nuova concezione del traffico viaggiatori comporta pure alcuni svantaggi. L'impostazione dell'orario è risultata più rigida, per cui si avranno sensibili cambiamenti soprattutto nel traffico regionale. Per quanto riguarda il traffico professionale e degli scolari, in alcuni casi dovranno essere abbandonate abitudini radicate da anni; occorre peraltro sottolineare che la nuova offerta di servizi tiene conto in larga misura degli orari attualmente preferiti dagli utenti. Un fatto rallegrante è che numerose ditte e scuole hanno dichiarato di essere disposte a modificare conseguentemente i loro orari di lavoro e di studio. Nonostante il miglioramento dell'offerta nel settore viaggiatori, le esigenze del traffico merci potranno essere interamente soddisfatte.

Aspettative finanziarie

L'orario cadenzato consentirà di sfruttare in modo sostanzialmente più razionale i mezzi a disposizione. L'offerta di servizi potrà essere accresciuta mediante un moderato incremento delle spese d'esercizio. All'aumento annuo di 43 milioni di franchi dei costi faranno presumibilmente riscontro maggiori entrate per importi sostanzialmente più elevati.

Il nuovo orario

Il primo «Orario ufficiale svizzero» fu pubblicato nel 1905 e continuò ad apparire nella medesima veste fino all'inverno 1933/34. A decorrere dal 1934, dopo una radicale ristrutturazione, esso venne pubblicato direttamente ad opera delle FFS come «Orario ufficiale»; tale formato rimarrà in vigore fino al 22 maggio 1982.

Il formato dell'«Orario ufficiale», che entrerà in vigore dall'estate 1982, è stato ampliato solo di qualche millimetro, mentre il numero delle pagine è stato portato a circa 400. L'utente potrà così «avere in mano» la prova concreta dei miglioramenti apportati dalle imprese di trasporto pubblico del nostro paese alle loro prestazioni.

La prima pagina di copertina sarà illustrata con un'opera scelta dalla Commissione federale delle arti applicate. Si prevede di illustrare di volta in volta le edizioni invernale ed estiva con opere di vari artisti.

Per il prossimo 23 maggio saranno pure pubblicati l'orario murale adeguato al nuovo stile, gli orari interurbani per una cinquantina di città, nonché nuovi estratti dell'orario concepiti appositamente per singole linee regionali.

Il prossimo 8 maggio sarà posto in vendita il nuovo orario ufficiale, che potrà essere acquistato al prezzo di Fr. 8.50 presso tutti gli sportelli ferroviari e presso tutti i chioschi. Il nuovo formato è un segno tangibile che con l'introduzione dell'orario estivo 1982 si apre una nuova epoca per i servizi di trasporto pubblici in Svizzera.

Seit 1934 erscheint das Kursbuch in gleicher Darstellung. Es wurde bisher von Hand gesetzt. Mit den neuen Lichtsatzverfahren ist es heute möglich, auch den komplizierten Kursbuchsatz herzustellen. Nachdem die neue Satztechnik das gewohnte Bild der einzelnen Kursbuchseiten ohnehin verändert, haben sich die Transportunternehmungen entschlossen, den Angebotskatalog von Grund auf neu zu gestalten. So sind alle Felder neu nummeriert:

Ausland	1-99
Bahnen	100-999
Seilbahnen	1000-1999
Schiffe*	2000-2999
Auto*	100...-999...

* Abgeleitet von den Bahnnummern:

Schiffe = Bahnnummer + 2000

Auto = Bahnnummer + 1-99

Beispiel:

Bahn Bern-Interlaken 310

Schiff Thunersee 2310

Auto Interlaken-Beatenberg 310.75

Die Ihnen vertrauten Feldnummern finden Sie leider nicht mehr. Wir bitten Sie um Verständnis, wenn Sie vorerst vermehrt auf der Übersichtskarte suchen müssen.

Für das Gestalten der Fahrplanfelder wurde grosser Wert auf eine gute Lesbarkeit und eine bessere Verständlichkeit gelegt.

La présentation actuelle de l'indicateur date de 1934 déjà. Il a jusqu'ici été composé à la main. Avec le nouveau procédé de photocomposition, il est devenu possible de confectionner également la composition compliquée des cadres de l'indicateur. La nouvelle technique modifiant de toute façon l'aspect habituel des pages de l'indicateur, les entreprises de transport ont décidé d'un commun accord de présenter le catalogue de leur offre sous une forme entièrement nouvelle. Dès lors, tous les cadres reçoivent la nouvelle numérotation:

Etranger	1-99
Chemins de fer	100-999
Entreprises de transport à câbles	1000-1999
Bateaux*	2000-2999
Automobiles*	100...-999...

* Dérivés des numéros des chemins de fer:

bateaux = numéro du chemin de fer + 2000

automobiles = numéro du chemin de fer + 1-99

Exemple:

Chemin de fer Bern-Interlaken 310

Bateaux lac de Thoune 2310

Automobile Interlaken-Beatenberg 310.75

Vous ne trouverez malheureusement plus les numéros des cadres qui vous étaient familiers. Aussi comptons-nous sur votre compréhension lorsque vous devrez consulter plus souvent la carte synoptique.

Un grand soin - bonne lisibilité et meilleure compréhension - a été apporté à la présentation des cadres-horaires.

Dal 1934 in poi, l'orario è sempre stato presentato nella stessa veste. Finora era stato composto a mano. Con il nuovo sistema di fotocomposizione, oggi è possibile approntare anche una composizione complicata. Dato che la nuova tecnica tipografica modifica comunque l'aspetto abituale delle singole pagine dell'orario, le imprese di trasporto hanno deciso di dare una struttura totalmente nuova al catalogo dei servizi che offrono all'utenza. Perciò, i quadri d'orario hanno ricevuto una nuova numerazione:

Estero	1-99
Ferrovie	100-999
Trasporti a fune	1000-1999
Battelli*	2000-2999
Automobili*	100...-999...

* Derivati dai numeri ferroviari:

Battelli = Numero ferroviario + 2000

Automobili = Numero ferroviario + Punto 1-99

Esempio:

Linea Bern-Interlaken 310

Battello Lago di Thun 2310

Automobili Interlaken-Beatenberg 310.75

Purtroppo non troverete più i numeri dei quadri d'orario che conosceste da tempo. Vi preghiamo di aver comprensione, per l'uso più frequente che dovrete fare della carta sinottica. Impostando i quadri d'orario, si è attribuita grande importanza alla facile leggibilità e ad una chiarezza migliore.

Neuer Fahrplan – neue Darstellung A nouvel horaire, nouvelle présentation Nuovo orario – nuova presentazione

(Ausschnitte)

►

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Ferrovia

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn

310

Bern

Münsingen

Thun

Spiez

Interlaken

Chemin de fer

Bahn