

Trafic et exploitation

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1975)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

I. Trafic

Voyageurs

Durant l'exercice écoulé, la situation économique n'a cessé de se détériorer. Le niveau de l'emploi a baissé à vue d'œil, au point que le pays comptait à fin décembre 26 250 chômeurs complets et 136 600 chômeurs partiels. Le chiffre d'affaires du commerce de détail a fléchi, en termes réels, de 8 pour cent. Notamment par suite du départ de quelque 60 000 travailleurs étrangers, la population résidente de la Suisse a diminué, d'après les estimations, de 45 000 personnes, retombant ainsi à 6,33 millions. Pour les CFF, les recettes du trafic voyageurs ont reculé de 3,6 pour cent, ce qui dénote une relative stabilité du poste «déplacements» dans le budget de la clientèle. Les usagers du rail n'en sont pas moins devenus plus attentifs aux prix, ce dont témoigne une certaine désaffection pour la première classe de voiture. En dépit de la récession, le parc des véhicules à moteur privés a augmenté de 4 pour cent.

Les CFF ont transporté en 1975 au total 210,6 millions de personnes, soit 9 millions ou 4,1 pour cent de moins que l'année précédente. Le volume du trafic a décliné de 3,7 pour cent, pour s'inscrire à 7984 millions de voyageurs-kilomètres.

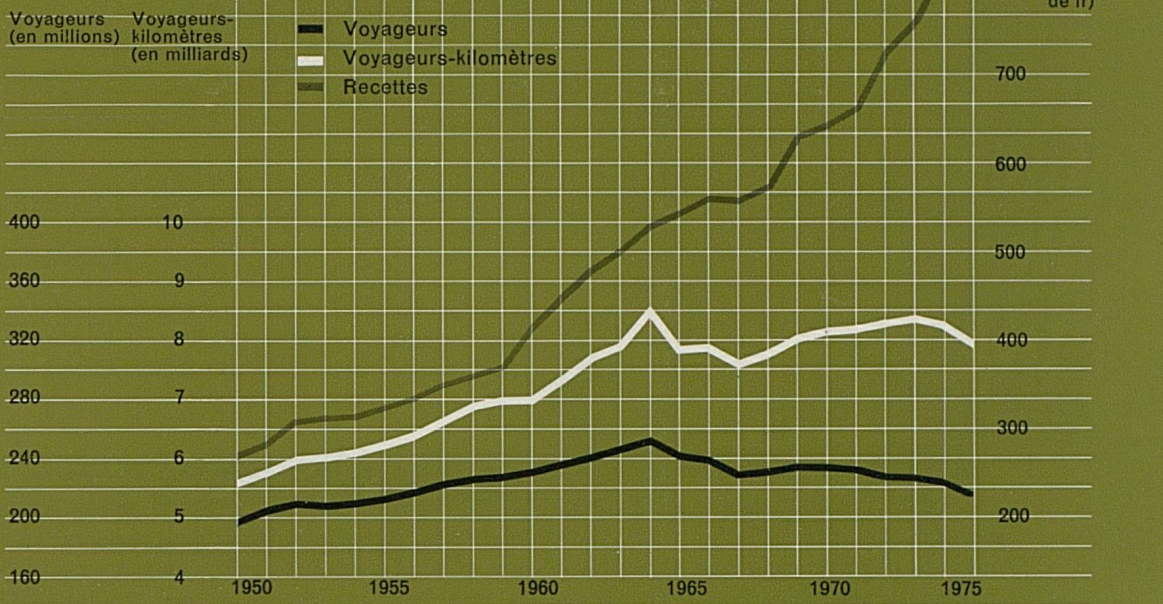
Les recettes correspondantes se sont chiffrées à 793,5 millions de francs. La baisse, de 3,6 pour cent en moyenne, a touché presque tous les secteurs. Elle a atteint 6,4 pour cent dans les ventes de billets pour voyages isolés et 2,7 pour cent dans celles d'abonnements de parcours. Seul le produit des abonnements pour touristes et hommes d'affaires a progressé, la différence d'une année à l'autre étant de 16,0 pour cent. Les sommes encaissées ont décliné de 2,4 pour cent dans le trafic intérieur et, ne serait-ce qu'en raison du départ de travailleurs étrangers, de 3,7 pour cent dans le service international.

Les bagages ont rapporté 12,9 millions de francs, soit 1,0 million ou 7,3 pour cent de moins qu'un an auparavant. Quant aux automobiles accompagnées, elles ont procuré au réseau une rentrée de 17,6 millions de francs, ce qui marque une progression de 0,9 million ou 5,8 pour cent. La fermeture prolongée des cols alpestres, au printemps, n'a pas été étrangère à ce résultat.

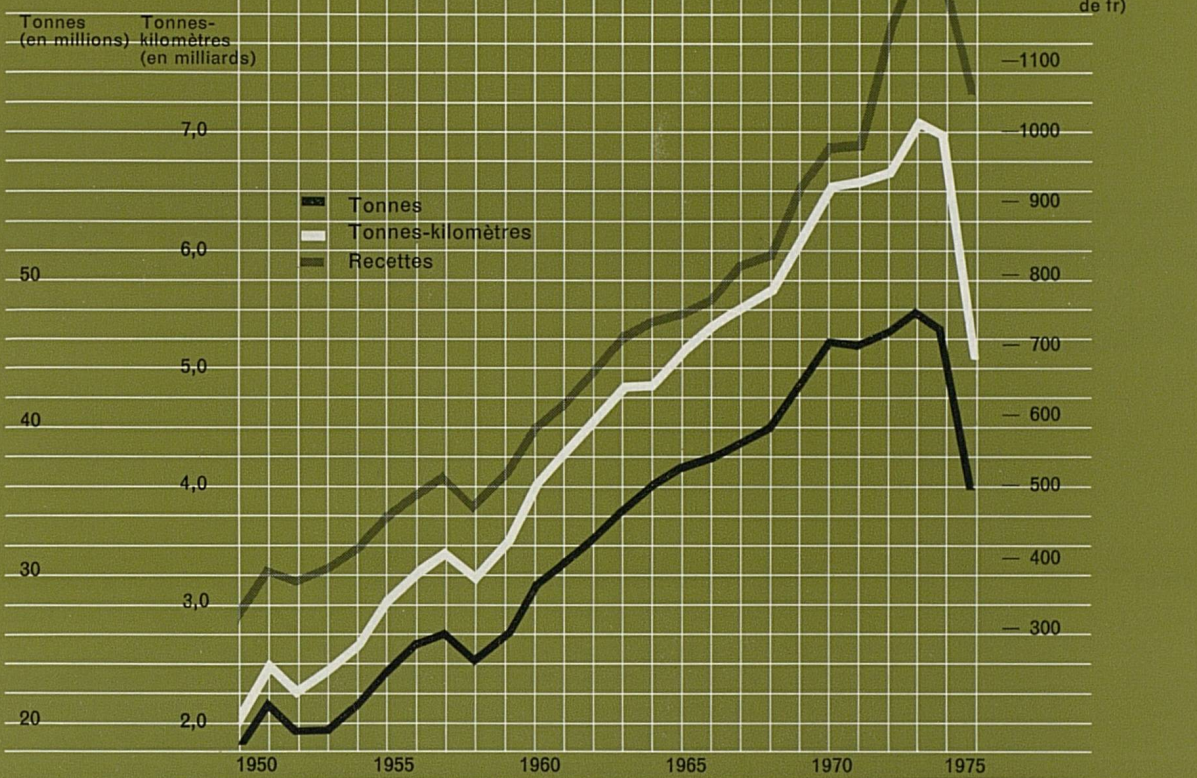
Marchandises

Sous l'effet de la forte dépression économique et d'une lutte toujours plus vive sur le marché des transports, les CFF ont vu leur activité ralentir sensiblement dans le secteur des marchandises. D'un exercice à l'autre, les pertes de trafic ont passé de 1,43 million de tonnes à 11,73 millions (-25,4%), et les 34,48 millions de tonnes restantes n'étaient même plus tout à fait comparables au résultat de 1963. Cette évolution se reflète évidemment dans les recettes, qui sont en retrait de 171,4 millions de francs (-14,0%) sur celles de 1974 et n'en représentent plus que 1056,1. C'est grâce au relèvement des tarifs du 1^{er} janvier 1975 qu'elles n'ont pas faibli dans la même proportion que les quantités acheminées. Les ententes tarifaires durent néanmoins tenir compte de l'avalissement général des prix de transport dû au libre jeu de la concurrence.

Trafic voyageurs



Trafic marchandises



La ventilation des tonnages par catégories de trafic donne le tableau suivant:

	1975	1974	1973	Variations en %		
	en millions de tonnes			1975-74	1974-73	1975-73
Trafic intérieur	14,80	19,52	20,11	- 24,2	- 2,9	- 26,4
- au départ des raffineries de pétrole	3,39	4,28	4,63	- 20,7	- 7,6	- 26,8
Importations	9,40	12,70	13,58	- 26,0	- 6,5	- 30,8
- par les ports rhénans	3,33	4,44	3,84	- 25,0	+ 15,4	- 13,3
- par les gares frontières	6,07	8,26	9,74	- 26,5	- 15,2	- 37,7
Exportations	2,07	2,49	2,25	- 16,7	+ 10,7	- 7,8
Transit	7,86	11,15	11,35	- 29,5	- 1,8	- 30,8

Selon les estimations, le déchet de quelque douze millions de tonnes subi par le rail en l'espace d'un an est imputable pour sept millions de tonnes au ralentissement de l'activité économique - dont à peu près un tiers dans les seuls secteurs du bâtiment et de l'énergie - et pour le reste à l'accaparement de nouveaux marchés par ses rivaux. L'expérience enseigne que, contrairement au terrain perdu par suite d'un fléchissement conjoncturel, les positions enlevées par d'autres transporteurs sont difficiles à reconquérir. Le tassement de la demande consécutif à une restructuration de l'économie (redéploiement) doit être, à moyen terme, passé à pertes et profits.

Le trafic intérieur est demeuré, avec 14,8 millions de tonnes, quantitativement le plus important pour les CFF. Sa diminution, de 4,7 millions de tonnes ou 24,2 pour cent, provient pour un tiers de celle des expéditions des raffineries de pétrole (- 0,9 million de t) et des cimenteries (- 0,7 million de t). La route n'en est pas moins parvenue à faire passer sa part de marché de 17 à 27 pour cent en ce qui concerne les produits pétroliers (+ 0,4 million de t) et de 51 à 53 pour cent pour ce qui est du ciment (malgré un recul de 0,6 million de t).

Naguère, l'acheminement des pondéreux était manifestement l'un des points forts du chemin de fer. L'offensive du camion, en particulier dans le transport des hydrocarbures, montre bien l'âpreté de la rivalité qui se développe entre la route et le rail.

Dans le mouvement des échanges avec l'extérieur, à une époque où le volume global des importations décroissait de 18 pour cent, la part du chemin de fer s'est allégée de 26 pour cent ou 3,3 millions de tonnes, tandis que celle du poids lourd ne s'est amoindrie que de 1,7 pour cent ou 0,14 million de tonnes. La quantité de marchandises à évacuer dans les ports rhénans, qui est aussi l'un des meilleurs indices de l'évolution des trafics ferroviaire et routier, a diminué de 0,74 million de tonnes (- 10%). Le premier a perdu en occurrence 1,12 million de tonnes (- 25%), alors que le second s'adjugeait un supplément de 0,38 million de tonnes (+ 13%).

Pour ce qui est des exportations, en baisse dans l'ensemble de 9,5 pour cent, le train en a véhiculé, relativement à 1974, 0,42 million de tonnes de moins (-16,7%) et le camion 40 000 tonnes de plus (+ 2,8%), assumant ainsi, dans le commerce extérieur, 45 pour cent des transports, contre 38 pour cent un an plus tôt.

Les CFF ont cependant essuyé leur plus gros revers, proportionnellement parlant, dans le transit international, où le recul a été pour eux de 29,5 pour cent, ce qui équivaut à 3,3 millions de tonnes. Dans le sens nord-sud, il a même atteint 38 pour cent. Le contingent de wagons fixé par l'accord européen de planification passé en 1974 avec les Chemins de fer italiens de l'Etat n'a été utilisé en moyenne qu'à raison de 57 pour cent par les CFF, contre 82 pour cent pour le Mont-Cenis et de 73 pour cent pour la ligne du Brenner. Dans le sens sud-nord, en revanche, le réseau suisse en est resté au bas niveau atteint précédemment.

L'évolution fâcheuse du trafic de transit est imputable au marasme de l'économie européenne et à l'aggravation des conditions de concurrence qu'il suscite sur le marché des transports. Le cours élevé du franc suisse

constitue en outre, plus que jamais, une incitation à emprunter les lignes et les routes de France et d'Autriche qui contournent notre pays. Une fois de plus, le camion est sorti gagnant de l'épreuve: la récession ne l'a pas empêché d'élargir sa part de marché. Alors qu'il n'acheminait en 1970 que 5,2 millions de tonnes ou un cinquième de l'ensemble des transports terrestres nord-sud et sud-nord, il a passé en cinq ans à 12,5 millions de tonnes, ce qui donne un taux de croissance annuel moyen de près de 20 pour cent.

II. Tarifs et ventes

Voyageurs

L'indice des prix de transport plafonne à 149 points depuis 1974 (base 100 en 1966), alors que celui des prix à la consommation s'est haussé de 159,5 points à 165,0 entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1975. Une telle disparité ainsi que l'état des finances des CFF auraient justifié à eux seuls un aménagement des tarifs en fonction du fort accroissement des charges d'exploitation. Un relèvement de 10 pour cent en moyenne avait été d'ailleurs envisagé pour le 29 octobre 1975 et même homologué par l'autorité de surveillance. Toutefois, au fil des mois, il est apparu difficilement compatible avec les conditions du marché, à un moment où la situation économique se dégradait encore. Les CFF ont donc proposé au Conseil fédéral de renoncer provisoirement à l'augmentation prévue, ce qui fut accepté.

Parmi les nombreux tarifs spéciaux offerts pour gagner des sympathies, tirer parti de la capacité de transport inutilisée et dégager de nouvelles ressources, trois innovations au moins méritent d'être citées. Il s'agit d'abord de la campagne des cartes journalières lancée au printemps. Cet abonnement général valable 24 heures a été émis durant 39 jours en tout, dans le courant du printemps et de l'automne. La formule, très bien accueillie par la clientèle, a procuré les recettes supplémentaires escomptées.

Un arrangement intitulé «Le flâneur suisse», créé avec le concours de Swissair, a été en vente du mois de mai à fin octobre. Il comprenait le trajet ferroviaire du domicile du voyageur à destination de Zurich ou Genève, un vol (aller simple) dans un avion gros porteur entre ces deux aéroports et le retour à domicile par chemin de fer. Cette campagne se poursuit durant le semestre d'hiver 1975-1976.

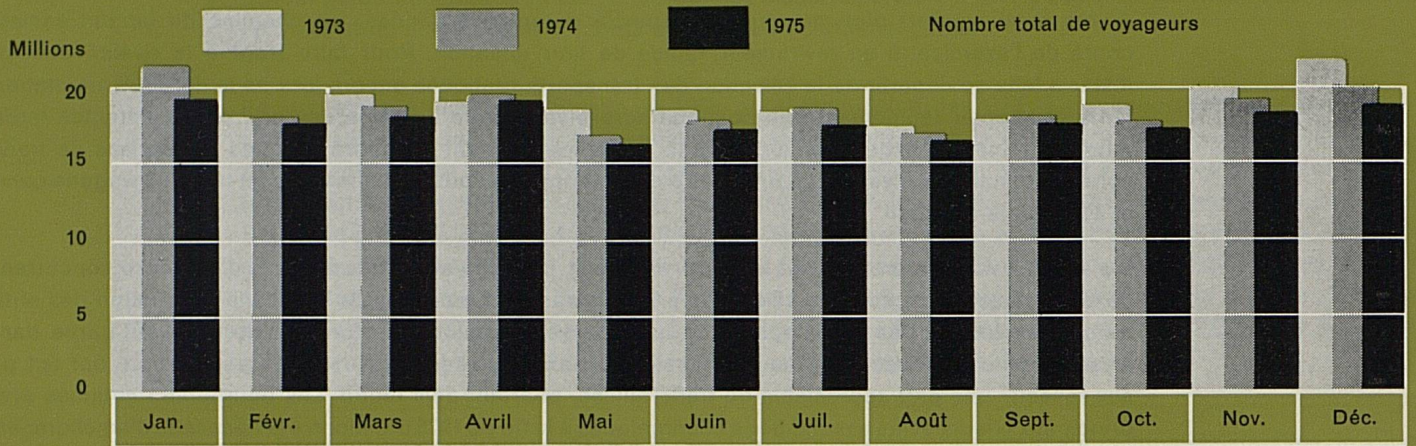
Le 1^{er} décembre, une pièce de légitimation annuelle permettant de retirer des billets à moitié prix est venue compléter l'abonnement mensuel réservé aux jeunes. A la même date, l'âge limite des bénéficiaires est passé de 21 à 23 ans.

Marchandises

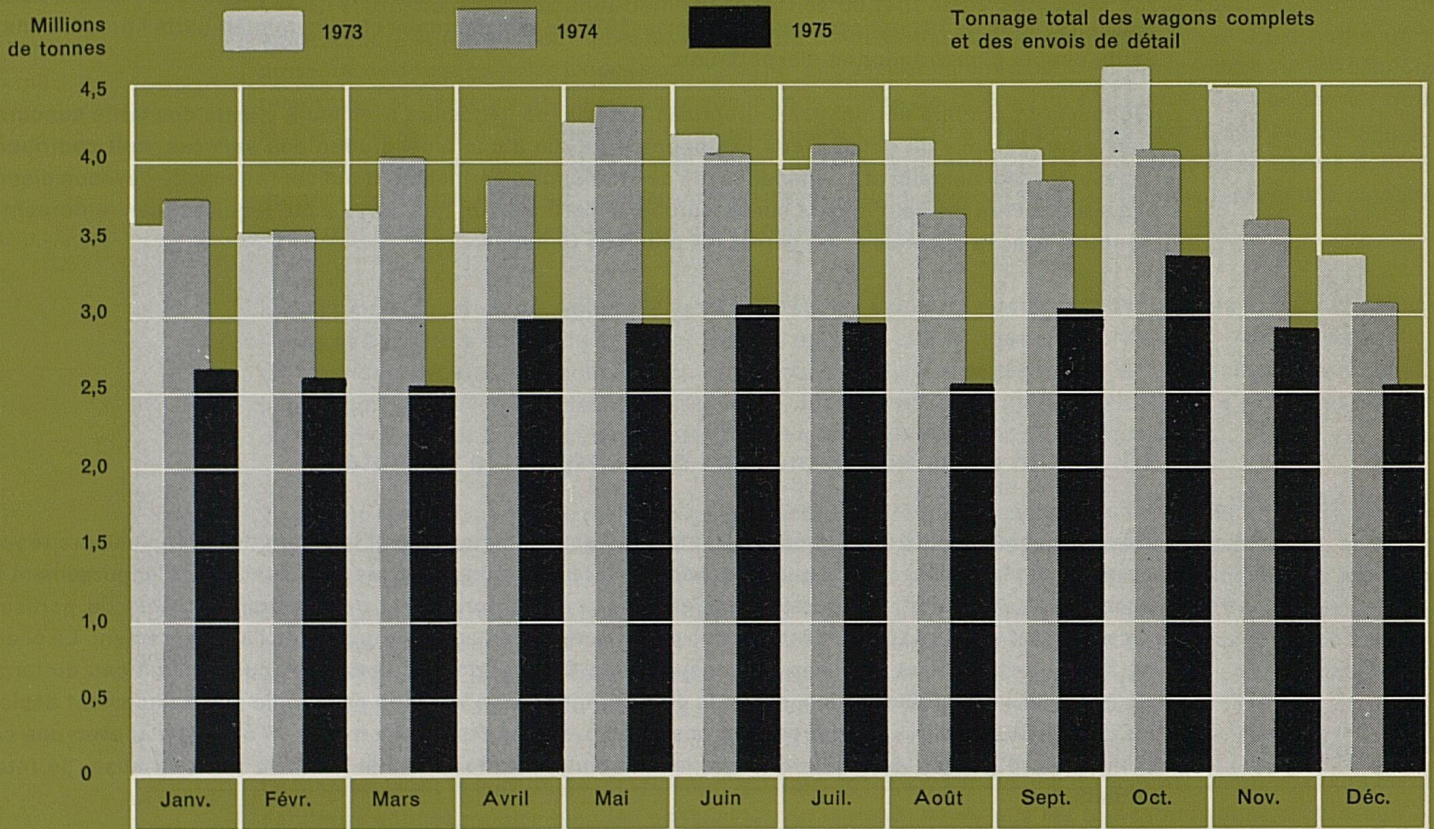
De nouveaux prix de transport sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1975 pour les marchandises. L'augmentation moyenne a été de 16 à 17 pour cent pour les wagons complets et de 23 pour cent pour les colis de détail. En raison de la détérioration rapide de la situation financière des chemins de fer, la préparation d'une nouvelle hausse pour 1976 avait déjà débuté pendant l'automne 1974. Les projets définitifs furent soumis également aux membres de la conférence commerciale. Toutefois, l'évolution économique demeurant confuse, les secteurs du commerce et de l'industrie représentés dans cet organisme désapprouvèrent l'application d'une telle mesure au 1^{er} janvier 1976. Devant cette attitude et compte tenu du recul ininterrompu du trafic, les CFF décidèrent, dès le printemps de 1975, de renoncer officiellement à la majoration prévue.

En revanche, diverses réformes administratives furent adoptées pour le début de 1976. Les nouvelles modalités d'expédition et de mise en compte nécessitées par le recours à l'ordinateur ont permis d'établir en matière

Trafic voyageurs



Trafic marchandises



de transport et de tarif des dispositions distinctes pour les wagons complets et les colis de détail. Les documents du trafic suisse ont été réédités sous une forme et une présentation plus accessibles à la clientèle.

Après avoir souffert d'un manque de capacité durant des années, les chemins de fer ont assisté, au cours de l'exercice, à un revirement rapide de leur situation. Pour faire front à la rivalité du camion, il leur a fallu se départir de la sélection des transports pratiquée encore lors de la dernière adaptation des tarifs et adopter rapidement une politique agressive dans le domaine des prix et des ententes tarifaires. Afin de freiner un exode accéléré vers la route, les CFF ont collaboré avec les entreprises de transport concessionnaires à diverses campagnes à court terme, les deux principales ayant trait aux wagons complets et aux envois de détail.

Il s'agissait dans le premier cas de parer le mieux possible aux effets fâcheux d'une âpre concurrence et de la récession. Les mesures sélectives prises les années précédentes lors de la conclusion des ententes durent être levées. Les taux applicables aux charges complètes ne furent majorés qu'en partie dans les arrangements pris avec les grandes firmes. Les prix et les services proposés par la route ont fait perdre aux réseaux une part appréciable du trafic suisse, pourtant déjà réduit. Les pourparlers entamés avec les principaux clients et les associations économiques à la fin de 1975 ont montré la nécessité d'améliorer encore les prestations et d'assouplir les prix par le biais des ententes pour maintenir, voire augmenter le pourcentage du rail.

A l'échelon international, les CFF se sont vu priver d'importants trafics non seulement par suite du fléchissement conjoncturel et de la forte réduction des tarifs routiers, mais aussi du fait de la valeur élevée de notre franc par rapport aux monnaies des pays qui offrent d'autres possibilités de passage. Les réseaux suisses ont alors réduit de 10 pour cent dès le 1^{er} janvier 1976 les prix de transit et leurs quotes-parts figurant dans les tarifs directs d'importation et d'exportation.

Depuis le 1^{er} octobre dernier, les entreprises ferroviaires négocient avec leurs clients des tarifs concurrentiels pour les colis de détail. Cette campagne, assortie d'une amélioration des services, doit contribuer à enrayer le recul du trafic et à ramener au rail des transports permettant d'utiliser la capacité devenue disponible. En vue d'un meilleur impact sur le marché, la participation des gares a été requise. Elles renforcent les contacts avec la clientèle et préparent les ententes tarifaires.

III. Le rail et les autres moyens de transport: le ferroutage

Dès la seconde moitié des années soixante, puis surtout entre 1970 et le milieu de 1974, plusieurs réseaux européens déploraient un manque de capacité sur leurs principaux axes marchandises. L'engorgement des lignes et la saturation des gares de triage, des points frontières et des embranchements de particulier provoquaient souvent l'immobilisation des convois, au détriment de la qualité de l'acheminement. Le chemin de fer, qui est pourtant le moyen de transport idéal sur les longues distances, perdit peu à peu du terrain. En fait, pour lui, travailler de la manière la plus conforme à sa vocation ne signifie pas uniquement déplacer les plus grandes unités de chargement possibles avec une résistance minimum à la roue et avec une consommation d'énergie des plus réduites; les besoins spécifiques de la clientèle méritent aussi de retenir l'attention.

Dans les grands courants de trafic, la concurrence effrénée et ruineuse doit désormais faire place à une véritable collaboration entre le rail et la route. Il importe cependant de veiller à ce que chaque partenaire

conserve une responsabilité et une liberté d'action suffisantes au niveau de l'entreprise. Cette forme de coopération est pratiquée aujourd'hui, encore modestement, dans le ferroutage. Il s'agit d'un système de transport combiné grâce auquel des véhicules routiers chargés ou vides empruntent le rail sur une partie de leur parcours après avoir été placés sur des wagons porteurs d'un type spécial. Le chemin de fer garantit l'horaire et un acheminement rapide au départ de certaines gares.

Le ferroutage a débuté en Suisse en 1968, sous l'impulsion des CFF. La collaboration avec les routiers professionnels et les maisons d'expédition privées établis dans le pays ou à l'étranger s'est concrétisée par la fondation de la firme HUPAC S.A., à Chiasso. Cette entreprise, dont les CFF ne possèdent qu'une faible partie des actions, s'occupe de l'acquisition et de la gestion des wagons de particulier utilisés en Suisse et dans les pays limitrophes. Elle exploite également, seule ou avec KOMBIVERKEHR AG en Allemagne ou NV TRAILSTAR aux Pays-Bas, les installations de transbordement de Bâle, Melide, Wohlen, Milan, Cologne, Mannheim, Neuss et Rotterdam. HUPAC S.A. signe les contrats de transport avec les camionneurs. Les CFF, qui ne sont pas liés par cette formalité, facturent leurs frais à HUPAC S.A., qui les ajoute aux autres charges d'exploitation dans les tarifs applicables aux camions.

Le ferroutage a connu un essor rapide ces dernières années, notamment sur la ligne Melide-Bâle de même qu'en direction de l'Allemagne, des Pays-Bas et de l'Italie. Alors que ce trafic ne portait que sur 3666 envois et 77 799 tonnes brutes en 1969, les chiffres de 8388 envois et 182 485 tonnes étaient atteints en 1972, puis ils ont passé à 13 045 envois et 303 124 tonnes en 1975 (7% de plus qu'en 1974).

Les CFF exploitent depuis août dernier un service de ferroutage particulier sur le court tronçon compris entre Altdorf et Airolo, pour délester la route du Saint-Gothard. Assuré pour le moment par huit wagons porteurs, de douze ou treize places seulement, le trafic hebdomadaire a oscillé d'abord entre 50 et 240 camions, remorques et tracteurs articulés, pour atteindre le chiffre de 2500 en fin d'exercice. Tant en janvier qu'en février 1976, de 770 à 780 véhicules furent acheminés. Ce service sera prolongé vers le sud au printemps; il englobera ainsi les rampes du Saint-Gothard sur toute leur longueur. Le succès de l'effort tenté pour dégorgier la route des Alpes sur les versants d'Uri et du Tessin dépendra encore des mesures complémentaires que prendront la Confédération et les deux cantons intéressés.

Il s'agit maintenant de développer le ferroutage sur les parcours existants et de l'étendre à d'autres grandes lignes et à d'autres points de jonction. Dans le système suisse appelé HUCKEPACK, l'entreprise routière est toujours le voiturier responsable de la marchandise envers l'expéditeur et le destinataire. Le chargement, le transport et le déchargement sont réglés par contrat avec une société distincte qui s'interpose entre les deux transporteurs et défend les intérêts des camionneurs vis-à-vis du chemin de fer.

Toute entreprise routière qui recourt régulièrement au ferroutage peut participer financièrement au système. Une telle collaboration facilite beaucoup la solution des problèmes communs. Les chemins de fer ont en outre l'occasion de véhiculer des envois dont ils auraient été privés autrement, en raison de leur technique de transport, de la nature de leurs services et de leurs tarifs. Les réseaux se bornent à transporter ces marchandises entre deux points de jonction en offrant des relations régulières, programmées et rapides, surtout de nuit. La desserte en surface est réservée aux poids lourds, mieux appropriés en l'occurrence, si bien que la clientèle, le chemin de fer et les entreprises routières y trouvent leur compte.

La manière dont le ferroutage s'est développé dans le transit sur la ligne du Saint-Gothard au cours de ces dernières années montre bien les possibilités du marché. Alors que les transports routiers nord-sud ont progressé depuis 1970, le transit ferroviaire a fléchi en Suisse, s'est stabilisé en Autriche et a légèrement augmenté sur la ligne française de Modane.

Les CFF espèrent assurer en 1990, par ferroutage, 10 à 15 pour cent de l'ensemble du transit nord-sud et une partie du trafic intérieur suisse du Saint-Gothard, ce qui représentera quelque 2,5 millions de tonnes au total. Cette artère ne permet cependant pas le passage des camions dont la hauteur aux angles extérieurs excède 350 cm (Modane 354 cm, Brenner 360 cm). Il faudra donc agrandir le plus possible, dans le sens de la hauteur, les tunnels ferroviaires si l'on veut atteindre cet objectif malgré l'achèvement de la route nationale 2, qui reliera alors directement Bâle à Chiasso par la nouvelle percée du massif alpin. Pour que le plus grand nombre d'entreprises suisses et étrangères adopte la formule combinée rail-route, il serait très utile que la Confédération aide financièrement, au début, celles qui doivent modifier le gabarit de leurs véhicules routiers.

IV. Exploitation

Tous les deux ans, l'horaire, qui concrétise l'offre dans le secteur des voyageurs, est adapté aux besoins du trafic dans la mesure du possible. Celui de 1975-1977, caractérisé par d'importantes innovations concernant surtout les trains directs, est entré en vigueur le 1^{er} juin. De ce moment date aussi la mise en exploitation de la ligne du Heitersberg, entre Aarau et Zurich, et des rames climatisées.

Malgré l'amélioration des prestations de trafic (exprimées en trains-kilomètres, elles ont augmenté en moyenne de 2,4% dans l'année), le nombre des voyageurs-kilomètres a fléchi de 3,7 pour cent. Au total, 8994 trains spéciaux et de dédoublement (1974: 8450) furent mis en marche, dont 3792 (3466) pour le service international et 5202 (4984) pour le trafic intérieur.

Les commandes adressées au centre de réservation électronique des CFF, à Berne, ont porté sur 1,6 (1,71) million de places, assises ou couchées.

Dans le secteur des marchandises, le mouvement de repli des transports, qui se poursuivait en fin d'année, et l'aggravation de la concurrence entre le rail et la route ont fait diminuer de 25,4 pour cent le tonnage confié au chemin de fer. D'où la nécessité de revoir et de réajuster systématiquement le volume de l'offre dans les horaires. Il en est résulté, par rapport à 1974, un recul de 10,1 pour cent du nombre de trains-kilomètres parcourus et de 11,5 pour cent des heures de train. Malgré la contraction du trafic, il n'était pas possible de réduire plus fortement les prestations sans risquer de nuire à la qualité des services proposés. Pendant toute l'année, un abondant matériel roulant inutilisé dut être garé. Parmi les wagons appartenant au chemin de fer, le nombre de ceux qui se sont trouvés dans ce cas a varié entre 3500 (novembre) et 10000 (pointe du 4 août), sur un parc de 26 000.

La détente intervenue dans l'exploitation a permis d'appliquer un vaste programme de mesures organiques soigneusement étudiées, en vue d'accroître la régularité et la rapidité des transports. Elles complètent judicieusement les dispositions d'ordre commercial et tarifaire.

Schweizerische Nordostbahn.

Vom 15. Mai 1856 an bis zur Eröffnung der Bahnstrecke Zürich-Derlikon.

Zürich-Romanshorn.

Von Zürich nach Romanshorn.

Stationen.	An der Stelle des Güterzuges am Sonntag.		Postzug III.	3 ug V.	3 ug VII.	3 ug IX.
	Güterzug I.					
	Morgens. Uhr. Min.	Morgens. Uhr. Min.	Morgens. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Abends. Uhr. Min.
Zürich (Posthof) . . . Abg.	4 15	5 51	8 —	1 10	4 56	8 12
Derlikon (Bahnhof) . . .	4 55	6 31	8 42	1 50	5 36	8 52
Wallisellen	—	+6 38	8 49	1 57	5 43	+8 59
Effretikon	—	6 56	+9 6	2 15	6 1	9 17
Kemptthal	—	7 4	9 14	2 23	6 9	9 25
Postwagen Anf. von Schaffhausen	—	—	8 40	—	—	—
Winterthur Anf.	5 45	7 14	9 23	2 32	6 18	9 34
Postwagen Abg. nach Schaffhausen	6 30	—	2 40	—	—	—
„ „ „ „ Uznach	—	—	—	—	—	—
Eisenbahn „ „ St. Gallen	6 5	7 25	9 32	2 38	6 25	—
Winterthur Abg.	6 —	7 24	9 28	2 37	6 23	—
Wiesenbangen	6 17	7 38	—	2 52	6 37	—
Jelikon	6 32	7 50	—	3 4	6 49	—
Anf. von Stein u. Diesenhofen	—	—	8 40	—	—	—
„ „ „ „ Stedern u. Constanz	—	—	7 50	—	—	—
Frauenfeld	6 46	+7 58	9 56	3 12	+6 57	—
Postwagen n. Stedern u. Constanz	—	—	—	3 14	—	—
„ „ „ „ Stein u. Diesenhofen	—	—	—	4 15	—	—
Felben	7 —	8 7	—	3 21	+7 6	—
Mülheim	7 15	8 17	—	3 31	7 16	—
Postwagen Abg. nach Constanz	7 40	—	—	—	—	—
Märstetten	+7 30	8 26	—	+3 40	7 25	—
Postwagen Anf. von Wyl	—	—	—	5 50	—	—
Weinfelden	7 44	8 34	10 23	3 48	7 33	—
Postwagen nach Constanz	—	—	—	7 40	—	—
„ „ „ „ Wyl	8 —	—	—	—	—	—
Würglen	7 58	8 42	—	3 56	7 41	—
Sulgen	8 11	8 50	10 33	4 4	7 49	—
Postw. n. Bichsel, Wetzli, Geroldau	8 30	—	—	4 3	—	—
Amriswil	8 35	9 7	—	4 21	8 6	—
Postwagen nach Arbon u. Kerschach	—	—	—	4 30	—	—
„ „ „ „ St. Gallen	8 35	—	—	—	—	—
Romanshorn Anf.	8 52	9 20	10 58	4 33	8 18	—
Postwagen nach Constanz	9 —	—	—	—	—	—
„ „ „ „ St. Gallen	—	—	—	5 —	—	—

Von Romanshorn nach Zürich.

Stationen.	3 ug II.	3 ug IV.	3 ug VI.	Postzug VIII.	An der Stelle des Güterzuges am Sonntag.	
					Güterzug X.	
	Morgens. Uhr. Min.	Morgens. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Mittags. Uhr. Min.	Abends. Uhr. Min.	Abends. Uhr. Min.
Postwagen Anf. von St. Gallen	—	—	—	—	—	—
„ „ „ „ Constanz	—	—	—	—	4 40	—
Romanshorn Abg.	—	6 35	11 7	3 —	4 50	5 55
Postwagen Anf. von Kerschach	—	—	11 —	—	—	—
„ „ „ „ Anf. von Constanz	—	6 30	—	—	—	—
„ „ „ „ St. Gallen	—	—	—	—	5 —	—
Amriswil	—	6 49	11 21	—	5 12	6 9
Postwagen Abg. nach St. Gallen	—	8 35	—	—	—	—
„ „ „ „ Anf. von St. Gallen	—	—	—	—	—	—
„ „ „ „ Anf. von Bichsel	—	6 50	—	—	5 50	—
Sulgen	—	7 6	11 37	—	5 37	6 26
Würglen	—	7 13	11 44	—	5 48	6 33
Postwagen Anf. von Constanz	—	—	11 35	—	—	—
„ „ „ „ Wyl	—	—	—	—	5 50	—
Weinfelden	—	7 21	11 51	3 34	6 —	6 41
Postwagen Abg. nach Wyl	—	8 —	—	—	—	—
Märstetten	—	+7 30	11 59	+3 40	6 13	6 49
Postwagen Anf. von Constanz	—	—	—	—	6 —	—
Mülheim	—	7 37	12 6	—	6 26	6 57
Felben	—	7 47	12 16	—	6 41	+7 6
Postw. Anf. v. Constanz u. Stedern	—	7 50	—	—	—	—
Frauenfeld	—	+7 58	12 26	4 4	+6 57	7 17
Postw. Abg. n. Stedern	—	—	3 14	—	—	—
„ „ „ „ Diesenhofen u. Stein	—	—	—	4 15	—	—
Jelikon	—	8 8	12 36	—	7 12	7 28
Wiesenbangen	—	8 25	12 52	—	7 37	7 45
Winterthur Anf.	—	8 35	1 2	4 36	7 52	7 55
Postwagen Anf. von Schaffhausen	—	8 40	—	—	7 5	—
Eisenbahn Anf. von St. Gallen	—	8 30	12 55	4 30	7 50	—
Winterthur Abg.	6 —	8 45	1 7	4 41	8 5	8 5
Postw. Abg. nach Schaffhausen	—	—	2 40	—	—	—
Kemptthal	6 12	8 56	1 18	4 50	8 21	8 16
Effretikon	6 22	+9 6	1 28	4 58	8 36	8 27
Wallisellen	+6 38	9 20	1 42	5 10	+8 59	8 43
Derlikon (Bahnhof) . . .	6 46	9 28	1 50	5 17	9 11	8 52
Zürich (Posthof) . . . Anf.	7 26	10 8	2 30	5 57	9 51	9 32

