

Les CFF et les tarifs de voyageurs = 50 Jahre SBB : immer besser, schneller, bequemer

Autor(en): **Favre, J. / Kradolfer, P.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1952)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775015>

Nutzungsbedingungen

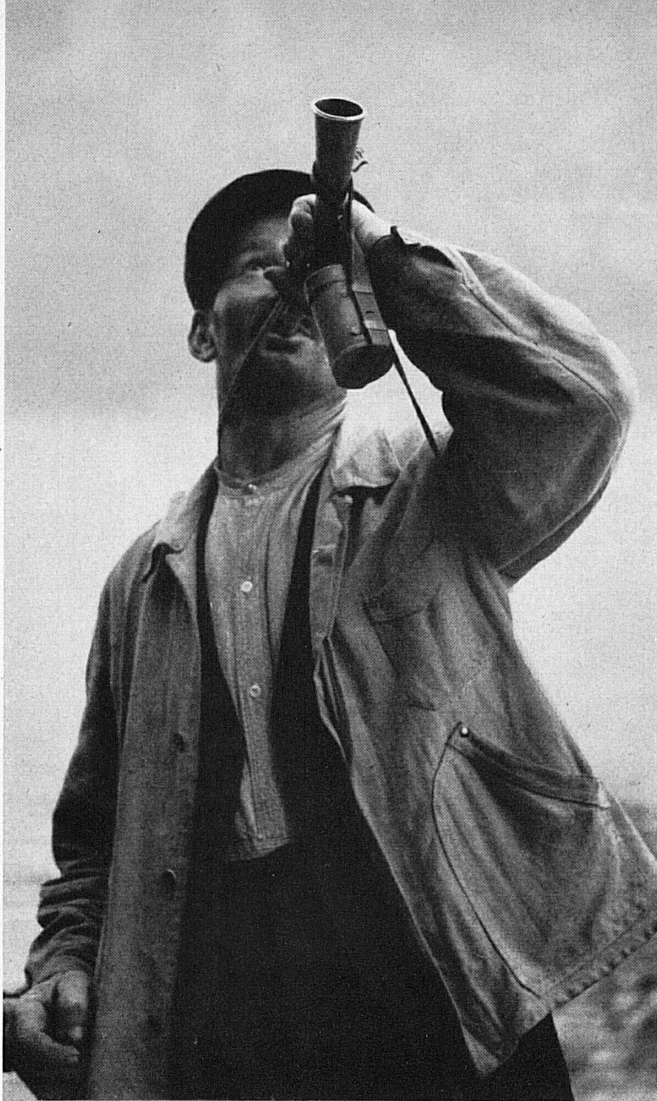
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



LES CFF ET LES TARIFS DE VOYAGEURS

Les jeunes CFF, dans le domaine des tarifs de voyageurs, avaient recueilli un héritage abondant, sinon en tout réjouissant. En dehors des billets ordinaires de simple course, il y avait les billets de retour valables 10 jours spécialement réduits. En outre, pour les besoins du trafic de vacances et d'excursions, différents types d'abonnements étaient en cours - les abonnements généraux à nombre limités de courses, les billets circulaires, les billets circulaires combinés et les billets collectifs pour sociétés et écoles.

Les autorités fédérales se montrant très optimistes quant aux perspectives financières de la nouvelle exploitation, firent un devoir aux CFF de faire du tarif le plus bas des chemins de fer privés, leur tarif normal. Le résultat fut que le billet de retour en 3^e classe ne coûtait qu'un quart de plus que le billet simple course. Il apparut bientôt que ce tarif était trop bas. Il fut augmenté en 1915. Les années 1914-18 et la première période d'après-guerre furent peu favorables aux CFF dont la force motrice était alors presque exclusivement la vapeur. Les frais d'exploitation montèrent sans cesse; en outre, le charbon devint de plus en plus difficile à obtenir. Les prix des billets de voyageurs durent être à plusieurs reprises relevés et une surtaxe pour les trains express fut instituée. On dut aussi suspendre les billets spéciaux pour le tourisme, pour réduire le plus possible le nombre des voyageurs et l'usage du matériel. Plus ou moins rapidement dans l'après-guerre, réapparurent les différents types de billets qui nous sont familiers. En 1918 fut créé l'abonnement pour demi-billets. L'année suivante on réintroduisit les tarifs réduits pour sociétés et écoles. En 1921, on émit à nouveau les billets circulaires, et une année plus tard les billets circulaires combinés. De même en 1922 réapparurent les abonnements généraux d'une validité de 15 et 30 jours. Les billets de retour à tarif réduit ne furent réintroduits qu'en 1924. Les CFF s'efforcèrent et s'efforcent toujours d'améliorer les tarifs en vue d'intensifier et de faciliter le trafic voyageurs. Un important effort dans ce sens fut réalisé par l'introduction d'une réduction de tarifs des billets ordinaires sur les grandes distances. Cette réduction, dans le règlement de 1922, était effective pour les distances à partir de 211 km; depuis 1948, elle joue à partir de 151 km, et dans une mesure plus forte à partir de 201 km. Fait à remarquer, en plus de cet échelonnement des tarifs, on supprima la surtaxe pour les trains express. D'autres points importants sont à noter sous le même rapport: l'introduction des billets de sport d'hiver en

Links oben und links: Eisenbahner - hier ein Streckenwärter... und Bahnpassagiere.

Ci-dessus et à gauche: Le chemin... et les passagers.

Photos: Froebel, Baumgartner



Dr. Rudolf Speich
Basel



Dr. Joseph Piller, Fribourg
conseiller aux Etats



Nationalrat Walter Bringolf
Schaffhausen



Reg.-Rat Dr. Max Gafner
Bern



Dir. Jakob Guyer
St. Gallen



Ing. Ettore Brenni
Mendrisio



Dr. h. c. Rodolphe Stadler
Pully



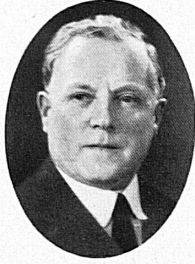
Nationalrat Robert Bratschi
Bern

VERWALTUNGSRAT DER SBB CONSEIL D'ADMINISTRATION CFF



Bundesrat Dr. h. c. Joseph Escher, Departementschef
Dr. h. c. Escher, conseiller fédéral, chef du département

DIREKTIONSPRÄSIDENTEN 1926-38 / 1940-51 PRÉSIDENTS DE LA DIRECTION



Dr. Henri Perret
conseiller national, Le Locle



Dr. h. c. Anton Schrafl
1926 - 1938



Dr. Wilhelm Meile
1940 - 1949



Ing. Cesare Lucchini
1949 - 1951



Victor Gautier
Genève



Dr. Ernst Jaggi
Brugg



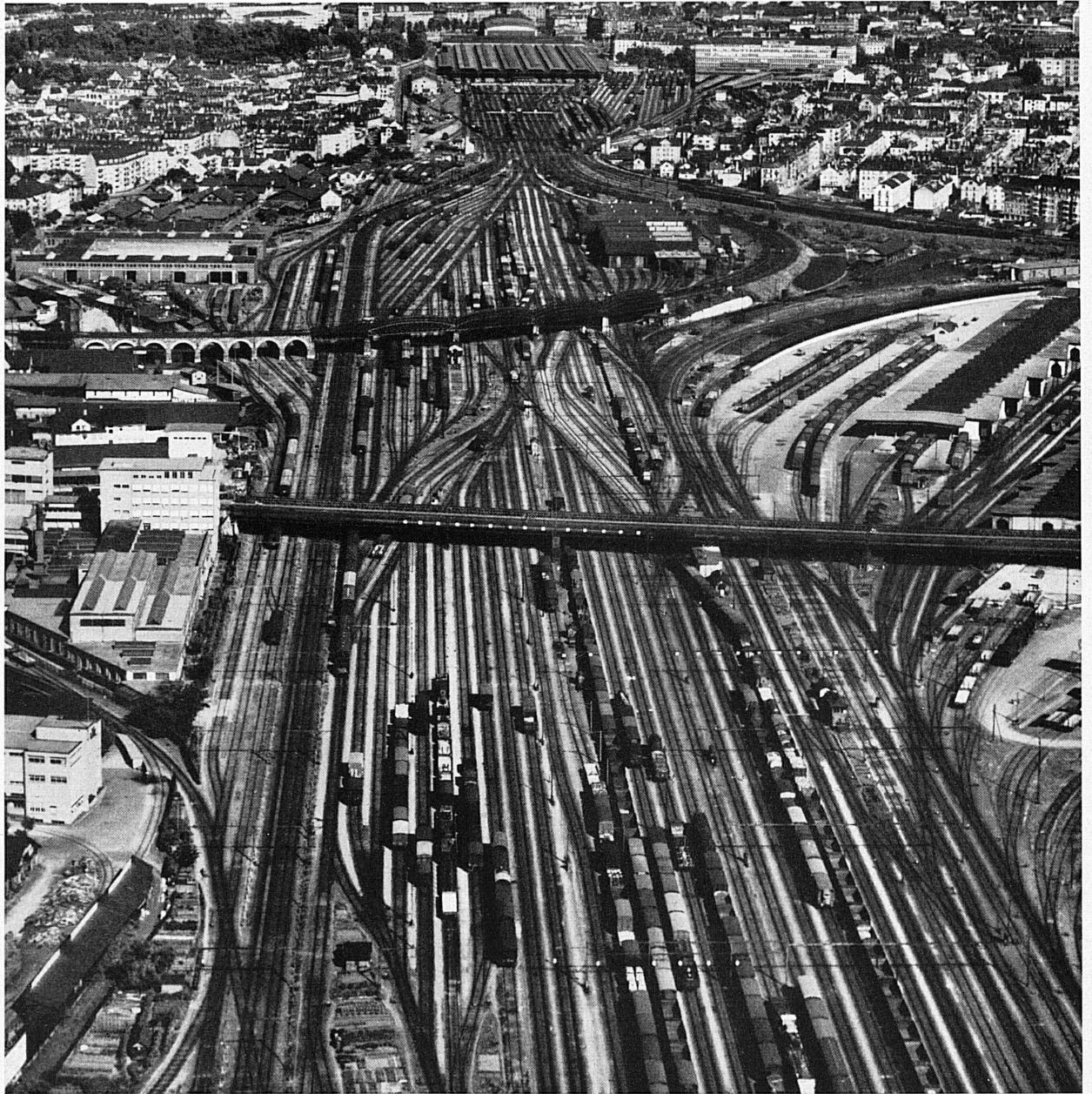
Nationalrat Vinzenz Winiker
Luzern



Dr. Erhard Branger
Chur



Dr. Heinrich Daeniker
Zollikon
Vizepräsident



Oben: Das Geleisefeld des Hauptbahnhofs Zürich, rechts Güter-, im Hintergrund Personenbahnhof.
Ci-dessus: Vue à vol d'oiseau de la gare de Zurich.



Nationalrat Dr. Paul Gysler
Zürich
Präsident



Dr. John Favre



Dr. Hugo Gschwind
Präsident



Ing. Paul Kradolfer

GENERALDIREKTION • DIRECTION GÉNÉRALE

Rechts: 3/3-Güterzugslokomotive der Jura-Simplon-Bahn. – Darunter: Aus der Anfangszeit des elektrischen Betriebes: Versuchslokomotive auf der Strecke Seebach-Wettingen.

A droite: Locomotive pour trains de marchandises du Jura-Simplon. – Ci-dessous: Locomotive électrique d'essai circulant de 1907 à 1909 entre Seebach et Wettingen.

1929, connus depuis 1933 sous le nom de billets du dimanche, la création de l'abonnement de vacances en 1940, la transformation de l'abonnement général de courte durée en abonnement général de vacances avec choix de jours d'utilisation générale, enfin, l'introduction des avantages pour familles. Ces abonnements de parcours qui favorisent le trafic d'excursions et de vacances sont encore complétés par d'autres destinés à faciliter les voyages d'affaires, l'accès au lieu de travail et à l'école. Les CFF n'ont pas seulement voulu répondre aux vœux les plus divers des usagers par la création de billets à différents tarifs. Ils ont ouvert dans les gares et souvent dans des bureaux en ville, des services de renseignements, où le public peut s'informer de tout ce qui concerne le voyage. Ils sont allés jusqu'à organiser eux-mêmes des voyages. C'est un fait nouveau que les fonctionnaires derrière le guichet ne se bornent plus comme autrefois à vendre des billets et des abonnements: ils conseillent la clientèle, suggèrent des itinéraires et des circuits, organisent et accompagnent des voyages de sociétés dans les diverses parties de la Suisse. Dans leur tâche, ils sont guidés et soutenus par le Service commercial de la Direction générale et les Bureaux commerciaux récemment créés auprès des Directions régionales. Ces services, à côté de l'établissement des tarifs, s'occupent en première ligne de toutes les questions qui concernent le trafic et les relations avec la masse des voyageurs.

J. Favre, directeur général

50 JAHRE SBB IMMER BESSER, SCHNELLER, BEQUEMER

Die SBB bleiben beim bisher Geschaffenen nicht stehen; sie sind bestrebt, mit der Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse Schritt zu halten. In baulicher Hinsicht besteht ein reicher Wunschzettel von Projekten auf kürzere und längere Sicht. Ihre Verwirklichung ist weitgehend durch die Finanzierungsmöglichkeiten bedingt. Bekanntlich dürfen die SBB für Neu- und Ergänzungsbauten laut Gesetz nur so viel verwenden, als jeweils ordentlicherweise im Anlagekapital abgeschrieben wird. Mit den so verfügbaren Mitteln sollen einmal unsere großen Durchgangslinien vollständig auf Doppelspur ausgebaut werden. Zum Teil in Verbindung damit, zum Teil zur Verbesse-

rung der Verhältnisse auf bestehenden Doppelspuren sind der Umbau und die Erweiterung verschiedener kleinerer Bahnhöfe vorgesehen. Im weiteren werden die SBB nach Möglichkeit überall dort mit-helfen, wo die Kantone Niveau-übergänge beseitigen wollen. Außer diesen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, die auf dem normalen Weg finanziert werden können, harren noch eine Reihe von ganz großen Werken der Verwirklichung, so der Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich mit seinen ausgedehnten Nebenanlagen und die Erweiterung des Personenbahnhofs Bern. Für diese Bauvorhaben muß die Finanzierung im Verein mit dem Bund und den interessierten Kantonen und Städten auf neuen Wegen gesucht werden.

Beim Betrieb sind nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten ebenfalls verschiedene Verbesserungen geplant. So ist für den Personenverkehr vorgesehen, die Schnellzüge durch Ausrüstung mit Leichtstahlwagen noch leichter zu gestalten und in vermehrtem Maße so zu bilden, daß sie mit Streckengeschwindigkeiten bis 125 km/h geführt werden können. Mit solchen Zügen sollen auch neukonstruierte Güterwagen geführt werden können, um zu ermöglichen, dringliche Wagenladungsendungen, wie Blumen, verderbliche Lebensmittel, Rennpferde usw., rasch zu befördern. Im weiteren wird angestrebt, die Haltezeiten auf Zwischenstationen dadurch zu kürzen, daß geeignete Umschlagsmittel für den beschleunigten Ein- und Auslad von Gepäck-, Expreß- und Eilgutstücken eingesetzt werden. Sodann wird gesucht, für den Abonnementverkehr von Zürich und Umgebung Wagen mit größerem Fassungsvermögen zu bauen, um ohne Verlängerung der Züge mehr Reisende befördern zu können.

Im Güterdienst soll der Haus-Haus-Dienst durch vermehrten Einsatz von Behältern verschiedener Art sowie von Straßenrollschemeln, ferner durch Erleichterung des Baues von Verbindungsgleisen weiter verbessert werden. Zur Erleichterung der Manipulation der Gutstücke und damit zur Verminderung der Beschädigungs-gefahren werden die Umschlagsmittel immer mehr vervollkommen und teilweise motorisiert werden. Neben Verbesserungen, die zur Rationalisierung beitragen, aber nach außen nicht direkt in Erscheinung treten, wird das kommende Frühjahr den Einsatz von modernen Triebwagen mit Reisenden- und Gepäckabteilen bringen, die den Betrieb von Zügen, die notwendig sind, aber keine großen Frequenzen aufweisen, zu verbilligen gestatten.

P. Kradoffer, Generaldirektor

Rechts: Schwere elektrische Schnellzugslokomotive mit vier Trieb- und drei Laufachsen.

A droite: Locomotive électrique lourde pour trains directs, à quatre essieux-moteur. Photo: Tîèche

