

Bundesrathsbeschluß
betreffend
den Nachtzug Zürich-Genf.

(Vom 3. Mai 1889.)

Der schweizerische Bundesrath

hat

gestützt auf Art. 33 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, wonach diese verpflichtet sind, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrtenpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit zu führen;

nach Einsicht eines Berichtes seines Post- und Eisenbahndepartementes vom 30. April 1889 (s. Beilage),

beschlossen:

1. Es wird davon Vormerkung genommen, daß die Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn vorläufig versuchsweise und auf die Dauer der Sommerfahrplanperiode 1889 diejenigen Züge führen wird, welche den Anschluß der zwischen Zürich und Genf verkehrenden Nachtzüge

- 1) an die nach 4 Uhr Morgens von Culoz weggehenden Schnellzüge,
 - 2) an die zwischen 6 und 7 Uhr Abends vom Süden in Lyon eintreffenden Züge
- sichern.

2. Das unter dieser Voraussetzung von den Verwaltungen der Nordostbahn, der Centralbahn und der Suisse Occidentale-Simplon vorgelegte Projekt betreffend die Führung der Nachtzugsverbindung von Zürich nach Genf mit Abgang von Zürich um 7¹⁵, von Bern um 10⁵⁵ Abends und in Genf um 2⁴⁵ Morgens wird genehmigt.

3. Die Nordostbahn wird ersucht:

- a. den um 4³⁰ von Romanshorn abgehenden Personenzug 16,
- b. den auf 5²⁵ projektirten Personenzug 166 ab Schaffhausen — den erstern unter Festhaltung des Anschlusses von Zug 476 in Sulgen, den Zug 166 nöthigenfalls mit einem um 10 bis 12 Minuten frühern Abgang —

so rechtzeitig nach Zürich zu bringen, daß der Anschluß auf den um 7¹⁵ daselbst wegfahrenden Nachtzug gesichert ist, mit der Einladung an die Nordostbahn, die daraus folgenden Aenderungen namentlich für den Dienst zwischen Winterthur und Zürich dem Eisenbahndepartement mit aller Beförderung bekannt zu geben.

4. Die Nordostbahn wird eingeladen, den Zug 16 a (nach Aarau) nicht vor Ankunft des Zuges 18 in Zürich abzufertigen und den erstern alsdann mit einer der Fahrzeit des Zuges 8 a gleichkommenden Geschwindigkeit nach Aarau zu verbringen.

5. Die Centralbahngesellschaft ist eingeladen, den Zug N. O. B. 16 a in Aarau abzunehmen und entweder unmittelbar nach Olten zu führen oder denselben am Morgen zum Anschluß an ihren Zug 14 (ab 5⁰, in Bern 7⁴⁰) fahren zu lassen.

6. Die Centralbahngesellschaft ist eingeladen, zu prüfen, ob nicht künftig der Zug 112 (7²² ab Luzern) in Olten oder in Aarburg täglich zum Anschluß an den Nachtzug gebracht werden könne.

Bern, den 3. Mai 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht

des

eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements an den
schweizerischen Bundesrath vom 30. April 1889, be-
treffend den Nachtzug Zürich-Genf.

Tit.

Der Nachtzug vom Osten nach dem Westen der Schweiz wird gegenwärtig mit den nachstehenden Anschlüssen geführt:

1)	Von Wien (8 ¹⁵) her	über München	7 ¹⁵	} in Zürich 4 ³⁰
		und ab Romanshorn	2 ²⁵	
	von Stuttgart (6 ⁴⁵) her	über Schaffhausen	2 ³⁴	
2)	Von Wien (8 ¹⁵) her	über Buchs	3 ⁰⁵	} in Zürich 5 ⁵⁵
		ab Chur	2 ³⁰	
		„ Glarus	3 ⁵⁰	
3)		„ St. Gallen	4 ⁰	in Zürich 6 ²⁸
4)		„ Romanshorn	4 ²⁸	} in Zürich 7 ⁵³
		„ Schaffhausen	5 ²⁵	
5)		„ St. Gallen	5 ⁰⁵	} in Zürich 8 ³²
	von München (11 ³⁵) her	über Romanshorn	6 ¹⁴	
	von Stuttgart (1 ³⁰) her	über Schaffhausen	6 ⁴⁰	
		Zürich ab	8 ⁵⁰	
		Bern	12 ²⁰	
		Genf	6 ⁰	
		Genf ab	6 ²¹	Personenzug nach Lyon 12 ²⁹ und Marseille 11 ⁴⁹

(Zwei Anschlüsse in Zürich — von Konstanz und Wald her — sind von untergeordneter Bedeutung und kommen weiter nicht in Betracht.)

Unter der Voraussetzung, daß die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn den Nachtzug in Genf abnehmen werde, haben die beteiligten schweizerischen Gesellschaften in den Fahrplanprojekten für den Sommer 1889 den Nachtzug mit der folgenden abgeänderten Fahrordnung aufgenommen:

Zürich	ab	7 ¹⁵
Bern	an	10 ⁴⁷
	ab	10 ⁵⁵
Genf	an	2 ⁴⁵

die Nordostbahn allerdings dem Beifügen, daß sie der bisherigen Fahrordnung den Vorzug gebe und daß die Projektvorlage ihrerseits nur in dem Sinne geschehen sei, die neue Zugslage in ihren Konsequenzen ersichtlich zu machen. Diese Konsequenzen sind, daß der Nachtzug die oben unter Ziff. 4 und 5 genannten Anschlüsse verlieren und dagegen um 1 Stunde 35 Min. näher an die unter Ziff. 1, 2 und 3 verzeichneten Korrespondenzen gerückt werden wird.

Die Verwaltungen der Centralbahn und der Suisse Occidentale- und Simplon dagegen geben der abgeänderten Fahrordnung den Vorzug, indem sie anführen, daß mit dieser der Nachtzug eine ungleich erhöhte Bedeutung erhalten werde. Sie weisen darauf hin, daß die Nachtzüge zwischen dem Osten und dem Westen der Schweiz nur dann ihre volle Aufgabe zu erfüllen vermögen, wenn sie Mittellglieder einer nennenswerthen internationalen Verbindung seien. Dieser Charakter fehle denselben gegenwärtig; die um 8³² in Zürich eintreffenden Korrespondenzen seien nicht ersten Ranges; der französische Zug, an welchen man in Genf anschließe und um dessen Willen man auf die Fahrt Zürich-Genf (290 km.) über 9 Stunden verwenden müsse, sei ein langsam fahrender Personenzug, der zu höchst ungeeigneter Zeit in den Verkehrszentren Südfrankreichs anlange. Wenn der Nachtzug eine rechte Bedeutung haben solle, so müsse derselbe einerseits (in Zürich) möglichst an den Arlberg-schnellzug (Gruppe 2 oben) und anderseits (in Genf) an einen schnellfahrenden französischen Zug anschließen. Das letztere sei der Fall, wenn die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn den nach Projekt um 2⁴⁵ daselbst anzubringenden Zug mit einem — neuen — Zug bis 4⁰ nach Culoz fahre, von wo

um 4¹⁴ der Schnellzug nach Lyon (6⁵⁸),
Marseille (3²⁸),
und Paris (5⁴¹),
und um 5⁵⁶ ein Expresß nach Turin (5³⁵)

abgehen. Nachdem die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn sich bereit erklärt habe, den neuen Zug in dieser Weise nach Culoz zu führen, so müsse das geringere Interesse, welches in der Aufrechthaltung des Anschlusses für die Gruppen 4 und 5 in Zürich liege, zurückstehen, und könne übrigens mit etwelcher Beschleunigung die Zugsguppe 4 noch so rechtzeitig daselbst eintreffen, daß ihr der Anschluß an den um 7¹⁵ wegfahrenden Nachtzug gewahrt bleibe.

Mit dieser Abfahrt sei der weitere Vorthail verbunden, daß der um 8⁰ in Basel abgehende Gotthardzug mit den Anschlüssen

von Berlin 9⁴⁰
 „ Hamburg 10⁴⁰

ebenfalls direkte mit dem Nachtzug verbunden werden könne, womit für Norddeutschland eine neue Route durch die Schweiz eröffnet werde, welche der bestehenden Konkurrenzroute über Paris überlegen sei.

Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn hat gegen die Zusicherung der Schweiz. Centralbahn und der Suisse Occidentale und Simplon-Bahn, $\frac{3}{5}$ an einem allfälligen Defizit auf dem zwischen Genf und Culoz einzulegenden neuen Zug zu übernehmen, sich anboten, denselben versuchsweise für einmal im Sommer 1889 zu fahren und demselben direkte Wagen nach Basel oder Zürich mitzugeben. Sie ist ferner bereit, die Verbindungen auch in umgekehrter Richtung zu verbessern und wird zu diesem Zwecke auch zwischen Lyon und Ambérieux einen neuen (Schnell-) Zug verkehren lassen, mit Abgang um 6⁵⁹ in Lyon, welcher die um 6⁰⁶ und 6²⁷ aus dem Süden kommenden Züge noch aufnehmen und die mit denselben kommenden Reisenden und Briefe in Ambérieux dem wie bisher um 11⁴⁰ Pariser Zeit in Genf anlangenden Zug abgeben wird, welcher in dem um 12³⁰ daselbst abgehenden und um 9⁴⁹ in Zürich ankommenden west-östlichen Nachtzug Fortsetzung findet. Bisher hatten die nach 6⁰ aus dem Süden kommenden Züge keinen Anschluß mehr nach der Schweiz und blieben Reisende und Briefe bis am Morgen in Genf liegen, da der letzte Abendzug schon um 5⁴⁰ von Lyon abgefertigt wurde.

Die Vergleichung der Fahrordnungen in beiden Richtungen und unter Mitberücksichtigung der bisher genannten extremen Punkte zeigt:

Mit der
bisherigen
Fahrordnung:

Mit der
vorgeschlagenen
Fahrordnung:

I. Richtung Ost-West:

Ab Wien	8 ¹⁵	8 ¹⁵
„ München	6 ⁴⁵ und 11 ³⁵	6 ⁴⁵
„ Stuttgart	6 ⁴⁵ und 1 ³⁰	6 ⁴⁵
in Zürich	4 ³⁰ , 5 ⁵⁵ und 8 ³²	4 ³⁰ und 5 ⁵⁵
„ Bern	12 ²⁰	10 ⁴⁷
„ Genf	6 ⁰	2 ⁴⁵
„ Lyon	12 ²⁹	6 ⁵⁸
„ Marseille	11 ⁴⁵	3 ²³
„ Turin	11 ³⁰	1 ⁵⁸
„ Paris	4 ¹⁰	5 ⁴¹

II. In der Richtung von Westen nach Osten verändern sich die Abfahrtszeiten von:

	Gegenwärtig.	Künftig.
Marseille	8 ²⁰	10 ⁴⁵
Lyon	5 ⁴⁰	6 ⁵⁹

Nachdem vorher schon Schriftenwechsel stattgefunden, haben in der Fahrplankonferenz vom 23. April die Vertreter der Bahnverwaltungen die oben mitgetheilten Anschauungen wiederholt. Die Abordnungen der Regierungen von Thurgau, Schaffhausen und Zürich haben mit der Ansicht der Nordostbahn sich einverstanden erklärt und Thurgau und Schaffhausen eventuell als mindestens wünschenswerth bezeichnet, daß die eingangs unter Gruppe 4 erwähnten Züge vor Abgang des früher gelegten Nachtzuges nach Zürich gebracht und die Verfügungen des Bundesrathes darauf gerichtet werden, daß die Zugsguppe 5 am Abend jedenfalls noch bis Aarau resp. Olten und damit zum Anschluß an den Vormittags 7⁴⁰ in Bern ankommenden Zug geführt werden. Unter der letztern Voraussetzung wäre auch Aargau mit der Früherlegung des Nachtzuges einverstanden; Luzern verlangt für diesen Fall die tägliche Führung des Zuges 112 (Luzern ab 7²²) in der von der Centralbahn bloß für den Sonntag anerbotenen Fahrordnung, beziehungsweise den Anschluß desselben in Olten oder in Aarburg an den Nachtzug.

Für den Fall der Ablehnung der frühern Abgangszeit des Nachtzuges Zürich-Genf hatten die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen anerboten, die mit Abgang

in Chur	5 ⁴⁰ ,
„ Glarus	7 ¹⁸

vorgesehenen Spätzüge Nr. 88 Vereinigte Schweizerbahnen und Nr. 58 Nordostbahn auch noch in den Nachtzug aufzunehmen, welcher alsdann zwischen 9²⁰ und 9⁴⁰ in Zürich abzufertigen wäre, während die Abfahrt von Zug 88 in Chur auf 5¹⁰ und diejenige des Zuges 58 in Glarus auf etwa 7⁰⁵ vorgerückt werden müßte. Die Abgeordneten der Kantone Glarus und Graubünden haben indessen erklärt, daß nach ihrer Ansicht ein Interesse für diese Züge, Anschluß auf den Nachtzug zu erhalten, nicht bestehe, und daß sie die Anregung jedenfalls ablehnen müßten, wenn damit irgendwelche Früherlegung der Züge 88 und 58 verbunden sein sollte. Auch der Vertreter der Regierung von Zürich hält eine Aenderung in diesem Sinne nicht für nöthig oder wünschenswerth.

St. Gallen würde sehr wünschen, daß die Abfahrt des Nachtzuges in Zürich auf 8⁵⁰ fixirt bliebe, damit der künftig erst um 6⁰⁵ dort abgehende Zug Nr. 14 noch Anschluß erhalte; eventuell werde man sich mit dem Anschluß von Zug 12 (wie bisher 4⁰ ab St. Gallen) begnügen müssen, zumal damit der Vortheil einer kürzern Wartezeit in Zürich verbunden sei.

Die Abordnungen der Regierungen von Genf, Basel, Bern und nachträglich auch von Waadt dagegen sind mit aller Bestimmtheit für die Neuerung eingetreten. Es handle sich darum, dem internationalen Verkehr zwischen dem Osten und dem Norden einerseits und dem Westen anderseits einen annehmbaren und konkurrenzfähigen Weg durch die Schweiz zu öffnen und aus dem Zustand der Inferiorität herauszutreten, in welchem die schweizerischen Eisenbahnverbindungen in dieser Richtung sich befinden. Uebrigens werde die vorgeschlagene Neuerung auch vom Standpunkt des internen Verkehrs aus zu begrüßen sein, da sie eine weit annehmbarere Spätverbindung nach Bern, Lausanne und Genf abgebe, als der bisherige Nachtzug gewesen sei. Für die besondern Bedürfnisse der Ostschweiz mögen die Verwaltungen in der von den dortigen Kantonsregierungen eventuell gezeigten Art und Weise sorgen.

Gegenüber dem Verhalt der Nordostbahn, daß man mit dem Gewinn des Anschlusses nach Westen auf ebenso werthvolle Anschlüsse aus dem Osten verzichte, wurde daran erinnert, daß die Nordostbahn selbst früher diese letztern Anschlüsse als für den Abendverkehr über Zürich hinaus unerheblich bezeichnet habe.

Nachdem durch die Erklärungen der Herren Abgeordneten der beteiligten Kantonsregierungen der eventuelle Anschluß der letzten Züge ab Chur und Glarus an den Nachtzug beseitigt ist, bleibt nur die Frage zu erörtern,

ob man bei der gegenwärtigen Fahrordnung verbleiben oder die in den Fahrplanprojekten angegebene neue Fahrordnung acceptiren wolle.

Als im Jahr 1883, angesichts der bevorstehenden Eröffnung der Arlbergbahn, die Führung der Arlbergzüge über Zürich hinaus in Besprechung lag und die Forderung von Nachtzügen zwischen Zürich und Genf damit verbunden wurde, haben die Bahnverwaltungen und mit ihnen insbesondere auch die Nordostbahn jedem andern Vorschlag gegenüber darauf bestanden, daß nur solche Nachtzugsverbindungen lebensfähig seien, welche als Mittelglieder internationaler Schnellzüge einen neuen Verkehr anzuziehen vermögen, und es ist auf einen Vorschlag des Eisenbahndepartements, die Nachtzüge Zürich-Genf für einmal

von etwa 9⁰ Abends bis 5⁰ Morgens von Zürich nach Genf
und „ „ 10⁰ „ „ 6⁰ „ „ Genf „ Zürich
verkehren zu lassen, von der im Namen der interessirten Gesellschaften handelnden Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen vom 14. Dezember 1883 dem Eisenbahndepartement die folgende Antwort geworden:

„Bei Prüfung der Frage, in welcher Weise allfällig zwischen Wien und Paris beziehungsweise Marseille via Arlberg-Buchs-Zürich am zweckmäßigsten und im Vergleich zu der deutschen Route in konvenabelster Weise Schnellzüge geführt werden können, hat sich ergeben, daß sie circa 6 1/2 Uhr Abends von Zürich nach beiden Richtungen nach Basel und Genf abzugehen und im Rückweg von beiden Richtungen her circa 10 Uhr Vormittags in Zürich einzutreffen, beziehungsweise von dort nach dem Osten abzugehen hätten. Es würde sich also darum handeln, zwischen Bern und Genf eine Verbindung herzustellen, welche mit Abgang in Bern circa 11 Uhr Abends und Ankunft daselbst von Genf her etwa um 5 1/4 Uhr Morgens die ununterbrochene Fortsetzung nach und von Lyon und Marseille sichern würde. Damit würde zugleich eine nach unserer Ansicht weit zweckmäßigere Nachtzugverbindung zwischen der Ostschweiz und Genf geschaffen, als diejenige wäre, welche das Departement vorgeschlagen hat. Endlich würden mit dem von den Verwaltungen empfohlenen Zug entsprechende Verbindungen von Lindau und weiter hergestellt.“

Von diesem Standpunkt aus sind dann die Verbindungen Zürich-Basel und weiter geregelt worden, und es hat noch Niemand darüber

sich beklagt, daß der Abgang des Basler Schnellzugs von Zürich um 6³⁵ zu früh sei oder daß die Vernachlässigung der um 8⁵² in Zürich ankommenden Korrespondenzen ein erheblicher Mangel wäre. Auf demselben Standpunkt haben die Bahnen auch bezüglich der Richtung nach Genf beharrt und zwar 1883 mit dem Erfolg, daß, nachdem die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn die Herstellung der ununterbrochenen Schnellzugsverbindung ab Genf verweigerte, der Bundesrath die Angelegenheit für einmal wieder fallen ließ.

Als dieser infolge der Aufträge der Bundesversammlung im Jahre 1886 die Frage der Nachtzüge wieder aufnahm, begegnete er derselben Stellung der Eisenbahngesellschaften von Neuem, und es muß zugestanden werden, daß die nun den Bahnen zwangsweise auferlegten Nachtzüge wohl für den Postverkehr ausgiebig benutzt wurden, einen erheblichen Reisendenverkehr aber immer noch nicht aufweisen. Auch die öffentliche Meinung, zumal in der Ostschweiz, nahm im Sinne der Erstellung der von den Gesellschaften gezeigten Züge Partei. So ist u. A. in der „Neuen Zürcher Zeitung“ die folgende Einsendung zu lesen gewesen:

„Die Seidenindustriengesellschaft des Kantons Zürich hat sich seit Jahren bemüht, es dahin zu bringen, daß zwischen Zürich und Lyon eine Eisenbahnverbindung über Nacht zu Stande komme, damit die großen Käufer von Paris, London und New-York, die so oft nach Lyon gehen, Veranlassung finden, gleichzeitig unsern Platz zu besuchen. So lange sie nur am Tage zwischen den beiden Plätzen fahren konnten, besuchten sie Zürich nur je das dritte bis sechste Mal, weil sie volle vierundzwanzig Stunden ganz verloren durch die Reise hieher oder von hier nach Lyon.“

„Nun haben wir endlich, Dank der Energie des Hrn. Bundesrath Welti, diese Nachtzüge bekommen, aber leider sind sie, anstatt für unsere Industrie, gegen dieselbe eingerichtet. Zwar kann der Käufer wohl Abends 5⁴⁰, da seine Geschäfte für den Tag so wie so zu Ende, Lyon verlassen und Morgens 9⁴⁹ in Zürich eintreffen, also, wenn's pressirt (und diesen Leuten pressirt's immer!), um zehn Uhr an die Geschäfte gehen, aber in umgekehrter Richtung paßt der Nachtzug ihm durchaus nicht. Er muß nämlich bis 8⁴⁵ Abends in Zürich sitzen. Das ginge noch an; ein Geschäftsmann weiß sich immer zu beschäftigen, aber er kommt erst um ein Uhr Nachmittags in Lyon an. Was will er dann noch anfangen, besonders im Winter? Veranlassung zu diesen Zeilen gab uns ein bedeutender Käufer, der kürzlich hier war und uns die ironische Bemerkung machte: „Ihr Schweizer seid doch schlaue Leute, Ihr gebt Euch ungeheure Mühe, Nachtzüge einzurichten, sorgt dann

aber ja dafür, daß wir Käufer erst nach Lyon gehen, da kaufen und, wenn wir nach Zürich kommen, keine rechte Lust mehr haben, viel zu erwerben. Wir können ja gar nicht anders reisen; denn der Nachtzug von hier nach Lyon ist für uns so zu sagen absolut unbrauchbar.“

„Da das Wohl und Wehe der Seidenindustrie nicht bloß die Fabrikanten, sondern, wie männiglich bekannt, das ganze Land berührt, so erscheint es uns sehr gerechtfertigt, diesen Nothschrei um bessere Einrichtung des Nachtzuges nach Lyon an die Adresse der Kantonsregierung und die Bundesbehörden hiermit ergehen zu lassen.“

Aehnliche Bemerkungen wurden dem Eisenbahndepartement auch brieflich gemacht; dasselbe hat sich aber darauf beschränken müssen, zu konstatiren, daß die gewünschten Verbesserungen von dem guten Willen einer auswärtigen Verwaltung abhängen. Und der Bund selbst hat der unangenehmen Thatsache der ungenügenden Frequenz der Nachtzüge dadurch Rechnung getragen, daß er im Jahr 1887 der am meisten belasteten Gesellschaft der Suisse-Occidentale und Simplon-Bahn eine Subvention zusprach, welche im laufenden Jahre noch mit Fr. 50,000 ausbezahlt wurde.

Das Departement glaubte, die Gelegenheit, welche in neuerer Zeit sich bot, zu Verhandlungen mit der Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn im Sinne der Verbesserung der Anschlüsse von und nach Südfrankreich benutzen zu sollen, und es war sich dasselbe, als diese Verhandlungen zu dem gewünschten Ziele führten, allgemeiner Zustimmung gewärtig. Das Departement war wirklich sehr überrascht, nun hören zu müssen, daß vom Standpunkt des internen Verkehrs aus Einsprache erhoben wurde.

Das Departement ist indessen ferne davon, dieser Einsprache jede Berechtigung abzusprechen. Es ist ja gewiß richtig, daß ein Abgang eines Sammelzuges von Zürich um 8⁵⁰ in der Richtung nach Genf manchen Interessen dient, und daß jede Aenderung dieses Dienstes einmal bestehende Gewohnheiten stört. Nur da hält das Departement die Einsprache nicht für begründet, wo diese darauf gestützt wird, daß die Aufrechterhaltung der Korrespondenz für die Gruppe 5 gleichwerthig wäre der Verbesserung, welche mit Benutzung der von der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn anerbietenen Verbesserungen erzielt werden können, sofern diese den Anschluß an Züge ersten Ranges gestatten, was jene nicht sind, die um 8³² in Zürich anlangen.

Dagegen gesteht das Departement der Forderung Berechtigung zu, daß die Züge der Gruppe 4 vor Abgang jeden Nachtzuges nach

Zürich gebracht werden, und daß der letzte Zug nach Aarau-Olten nicht vor Ankunft der Gruppe 5 von Zürich abgefertigt werden soll. Ebenso wäre es wünschenswerth, daß Zug 112 (ab Luzern 7²²) nicht bloß am Sonntag, sondern täglich, und zwar in Olten oder in Aarburg, zum Anschluß an den Nachtzug gebracht wird. Die Centralbahn wendet aber ein, daß dieser Zug damit dem Güterdienst entfremdet werde, dem er in erster Linie zu dienen bestimmt sei, und es wird wenigstens für dießmal dieser Einrede Rechnung getragen werden müssen und übrigens auch können, da Zug 10 a (ab Luzern 4⁴², in Olten 6²⁸) einen guten Anschluß an die um 8³⁰ und 9³⁴ in Bern anlangenden Züge und damit auch an den Nachtzug hat.

Wir resümiren:

Durch die Zugeständnisse der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und die in den Fahrplanentwürfen der Nordostbahn, Schweizerischen Centralbahn und Suisse-Occidentale- und Simplon-Bahn für den Sommer vorgeschlagene Fahrordnung des Nachtzuges Zürich-Genf ist das Programm erfüllt, welches in den Jahren 1883 und 1886 von den Bahnverwaltungen als Grundlage für einen sowohl mit den Interessen des Verkehrs als mit denen der Gesellschaften im Einklang stehenden Nachtzug aufgestellt worden, und das damals nur deßhalb nicht zur Ausführung gelangt ist, weil die Weigerung der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, durch Einlegung neuer Züge die erforderlichen Fortsetzungen ab Genf zu sichern, entgegenstand. Die Abfahrt des Zuges nach Genf um 7¹⁵ (statt 6^{1/2} Uhr) darf, und die Verbindung dieses Zuges in Olten mit dem Gotthardzug muß als eine erhebliche Verbesserung bezeichnet werden.

Für die Bedürfnisse des Lokalverkehrs kann durch Modifikation der Züge Nordostbahn 16, 166 und 16 a Vorsorge getroffen werden.



Bundesrathsbeschluß betreffend den Nachtzug Zürich-Genf. (Vom 3. Mai 1889.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1889
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.05.1889
Date	
Data	
Seite	790-800
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 374

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.