## Bericht

bes

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über die Einführung von Nachtzügen auf den Eisenbahnen der Schweiz.

(Vom 30. Juni 1865.)

## **Tit.**!

Durch wiederholte Schlugnahme ber Bundesversammlung ift ber Bundesrath eingeladen worden, fich für Ginführung von Nachtfurfen auf ben Gifenbahnen ber Schweiz zu verwenden. Diefe Schlugnahmen find unzweifelhaft durch die Wahrnehmung hervorgerufen worden, daß die Schweig in Bezug auf Die Bertehrserleichterungen, welche Die Gifenbahnen gewähren fonnen, noch ziemlich weit hinter andern Staaten guruffteht. Die Gifenbahnen vermeiben es, fo viel möglich, ihre Zuge über 10 Uhr Abends fahren zu laffen und fegen fie nicht gerne früher als 5 Uhr Morgens in Rurs. Go kommt es benn, bag bie legten Buge, Die von Bafel nach Lugern, Bern und Reuenburg und weiter nach dem Weften geben, in Olten und biejenigen, die von Zurich und bem Often fommen und nach ber gleichen Richtung fortgefest werben follten, in Aarau liegen bleiben. Der gleiche Uebelftand findet auch in umgekehrter Richtung ftatt. Wenn nun Berfonen und Waaren, barunter namentlich die Bostfendungen, ihr Nachtlager in Olten und Marau gehalten haben, fo konnen fie wohl bes Morgens fruh nach ihrer Bestimmung weiter geben, treffen aber in ben Sauptverkehrsftadten, wie Burich, Bafel, Bern, Lugern gu fpat ein, um von bort mit ben erften Morgenjugen ober mit bem erften Dampfboot weiter fpebirt zu werben.

Die Folge bieser Einrichtung ist, daß die Bostsendungen des Abends viel früher aufgegeben werben mussen als uothig ware, und daß sie des Morgens weit später an ihrer Bestimmung anlangen. Dieser Uebelstand macht sich besonders in den vom Zentrum weiter entsernten Städten fühls bar, wo die Postsendungen erst gegen 10 und 11 Uhr anlangen und um 1 oder 2 Uhr schon wieder abgehen sollten. Reisende aber, die eine weitere Streke zu befahren haben, benuzen diese Züge nur höchst selten, und gehen entweder mit frühern Zügen ab, oder warten auf den folgenden Morgen.

Dieser Unterbruch ber Kurse macht aber namentlich den aus dem Muslande her fommenden Reisenden, die in möglichst turger Zeit an ihre Beftimmung gelangen wollen, fowie ben auswärtigen Poftverwaltungen, bie fich gerne bes Tranfits burch Die Schweiz bedienen mochten, un= möglich, den Weg burch bie Schweiz einzuschlagen. Gin Beifpiel für mehrere mag genügen, diefen Uebelftand recht auffallend hervortreten gu laffen. Gin Reisender, ber von Frankfurt ober von Baris nach Mailand reisen will, kommt entweder am Morgen oder am Abend in Bafel an. Trifft er am Morgen in Bafel ein, fo findet er einen Bug, ber ihn bis Nachmittags 2 Uhr nach Lugern bringt. Hier muß er aber ben gangen Nachmittag und die gange Nacht warten, bis er feine Reise mit dem erften Dampfboot nach Fluelen und bem Gotthard fortsegen tann. Rommt er aber bes Abends mit bem Schnellzug an, fo muß ber Parifer Reifenbe in Bafel über Nacht bleiben, der Frankfurter Reifende fann noch bis Olten gelangen; ber Gine wie ber Andere fann aber erft am Morgen die Reife nach Lugern wieder fortfegen, muß dann aber bort noch einmal über Nacht bleiben, bis er ben Gotthardfurs benuzen fann. beffer geht es dem Deutschen, der über den Bodensee herkommt und in Chur über Racht bleiben muß, bis er feine Reife über ben Splugen fortfegen fann. Wir reben hier von ber Binter-Fahrtordnung. Im Commer, mahrend 4 oder 41/2 Monaten, steht die Sache etwas besser, weil es ber Boft möglich wird, bes Nachts über die Alpenpaffe zu fahren und zwei Kurfe auszuführen.

Untersuchen wir nun, wo der Fehler liegt, so tritt in erster Linie der Umstand hervor, daß auf den für die Schweiz gefährlichsten Konkurrenzrouten des Auslandes die Eisenbahnen dis an den Fuß der Gebirge vorgerüft sind, am Mont-Cenis dis Modane und Susa, am Brenner dis Junsbruck und Bozen. Wären wir gleichen Schrittes vorwärts gefahren, so wären am Simplon die Bahnen dis Brieg und Jsella ausgedehnt, am Gotthard dis Amsteg und Airolo, am Lukmanier dis Dissentis und Olivone, am Splügen dis Splügen-Dorf und Cleven. Wären wir nur so weit gekommen, so könnten wir schon mit gutem Erfolg die Konskurenz mit unsern Nachbarn bestehen, so lange wenigstens die Eisenbahnen nicht durch und über die Alpenpässe in Verbindung gebracht werden. Uber

Vergleichen wir nun die Kahrtordnung der Gizenbahnen in anderen Staaten bes Rontinents mit berjenigen ber Schweiz, so erblifen wir bort viel mehr Uebereinstimmung und punktlicheren Unschluß ber Rurfe, obschon auch dort mehrere Verwaltungen jum gemeinschaftlichen Zwete Sand bieten muffen. Gelangt man einmal auf bas europäifche Bahnnes, in Bafel &. B., fo bieten fich in allen Richtungen Sturfe bar, Die fchnell und ohne Unterbruch bem entferntesten Ziele zuführen, nach Marfeille, nach Paris und London, nach Bruffel, Samburg, Berlin und Petersburg. In anderer Richtung feben wir ebenfalls auf ben langiten Strefen birefte Schnellzuge, wie 3. B. von Paris nach Ungarn, Rufland, England, Spanien. Schweiz aber bleiben die großen europäischen Kurse meistens steken, und zwar nicht nur in ber Nacht, sondern auch bie und ba in ben Tage8= ftunden, namentlich in Aarau, Olten, Bern, Laufanne, Chur, fowie an andern Orten, wo die Buge auf bas Bebiet einer andern Bermaltung übergeben. Der wefentlichste Grund Diefes Uebelstandes ift in bem Abgange von Nachtkursen zu fuchen, benn sobald ein Kurs Die zehnte Abend= ftunde erreicht, fo hört er auf und beginnt erst wieder nach 7 Stunden Ruhe des Morgens 5 Uhr, mahrend anderwarts die Hauptkurse auch in ber Nacht fortgefest werden. Dieser Unterschied ift auf beiliegendem Kur8= plan, Beilage Rr. 1, anschaulich gemacht, in bem Die Nachtfurse roth angestrichen sind. \*)

Wir fügen auch ein Berzeichniß ber auf bem Kontinente bestehenben Nachtzüge bei. Es muß babei jogleich auffallen, baß die Schweiz in dem Neze der Staats- und Privatbahnen wie eine Dase sich auszeichnet. Wir dürsen freisich hiebei nicht unerwähnt lassen, daß in auswärtigen Staaten die Eisenbahnen entweder Staatsbahnen sind, oder daß die Staatseregierungen mittelst Subventionen oder Jinsengarantien sich einen maßzgebenden Einssluß auf Festsezung der Fahrtordnung gesichert haben, wozu den eidgenösssischen Behörden jede Kompetenz abgeht.

Hiezu fommt noch die Wahrnehmung, daß die Züge in der Schweiz auf lange Strefen viel mehr Fahrtzeit in Anspruch nehmen als anderswo, nicht so fast wegen des langsamen Fahrens, was freilich auch vorsommt, als wegen des öftern Anhaltens an den Stationen; die start bevölkerten Gegenden, durch welche die Eisenbahnen ziehen, lassen dies öftere Anshalten nicht leicht ausweichen. Einige Kantonsregierungen tragen aber das Ihrige gehörig bei, daß die Jahl der Anhaltstationen über Gebühr vermehrt werde. In neuester Zeit verlangen sie auch noch, daß die Schnellzüge Waggons 3. Klasse aufnehmen, was wieder den Schnellsfahrten ein neues Hinderniß entgegenstellt.

<sup>\*)</sup> Die angeführten Beilagen find nicht fur ben Druf bestimmt.

Die beiliegende Tabelle enthält die Uebersicht der Schnelligkeit, mit welcher die Schnellzüge in den Nachbarstaaten und in der Schweiz besfördert werden. Es ist überhaupt nicht zu verkennen, daß die Tendenzen, den Lokalinteressen zu genügen, die allerdings ihre Berechtigung auch haben, das Streben nach einem größern allgemeinen Verkehr über die Waßen in den Hintergrund drängen, und daß die vielen kleinen Gesellschaften, die zum allgemeinen größern Zweke mitwirken sollten, sich alzu sehr und alzu eigennüzig in ihrem Gebiete abschließen und sich nicht gerne zu kleinen Opfern herbeilassen, die dem Allgemeinen große Vortheile bringen könnten. Man strebt mit Necht nach Fusionen. Allein so lange diese nicht in größerm Maße zu Stande kommen, wäre es dringend nothewendig, daß die Förderung der größern und allgemeinern Interessen bes Publikums und zugleich der Gesellschaften auch zum Zweke der gemeinsschaftlichen Bestredungen gemacht werden und das Vertrauen in die Mögslicheit, diesen Zwek zu erreichen, mehr Boden gewinnen möchte.

Die geographische Lage ber Schweiz gewährt glüklicherweise ben Gifenbahnen den Bortheil, fich fur Berfonen und Baaren einen Tranfit Bugumenben, ber gegenwärtig großentheils noch unsere Grenzen umgeht. Man tann fich beffen auf beiliegender Tabelle überzeugen, in ber in einigen Hauptrichtungen die Entfernungen zwischen größern Verkehrsorten mit ber Kahrzeit, Die gegenwärtig Die Schnellzuge bedürfen, im Bergleiche mit ber Strefe und ber Fahrzeit, wenn ber Berkehr burch bie Schweiz vermittelt wurde, zusammengestellt find. Man erfieht aus berselben, baß ber Verkehr eines großen Theiles von Deutschland, von Holland und Belgien mit bem nördlichen Stalien auf die vortheilhafteste Beife durch bie Schweiz geleitet werden konnte; auch in der Richtung nach Lyon und bem sublichen Frankreich treten wenigstens fur Wurttemberg und Bayern erhebliche Bortheile zu Gunften des schweizerischen Transits hervor. Zum Theil konnte es felbst Naankreich in seinem Intereffe finden, seine Ber-Bringt man bindung mit der Lombardie durch die Schweiz zu suchen. ferner in Unschlag, daß fur Reisende wenigstens die Rurze ber Kahr= zeit nicht immer allein die Wahl der Route bestimmt, daß auch die gute Ginrichtung bes Dienftes, Die fchiklichen Abgangs= und Ankunft8= ftunden, die Berbindung verschiedener Reisezwefe, ja felbst bas Intereffante bes zu durchfahrenden Landes, einer Moute, Die nicht die furzere ift, eine erfreuliche Frequenz fichern konnen. Die Postverwaltung ware im Falle, hiefür bestätigende Beispiele aus Kurstabellen der Alvenpässe anzuführen und überhaupt nachzuweisen, daß es eigentlich richtiger ware, bei unfern Erörterungen nicht von Erwerbung eines neuen Tranfits, sondern vielmehr von Wiedererlangung eines früher schon beseffenen zu sprechen. mag auch die Thatsache hier erwähnt werden, daß die Einnahme vom Brieftranfit, die im Jahr 1850 noch Fr. 102,188 betrug, im Jahr 1864 auf Fr. 3,259 herabgefunken ift.

Soll nun aber ber beabsichtigte Zwek erreicht werben, so ist nicht nur bie Ginführung von Nachtkursen erforberlich, sondern auch Beschleunigung ber Schnellzuge und besonders bessere Uebereinstimmung unter ben verschiedenen Gesellschaften bei Festsezung der Fahrtordnung.

Die erste Unregung zur Einführung von Nachtkursen ist vom Ständerath durch die Schlußnahme vom 22. Juli 1862 ausgegangen, bahin lautend: "Der Bundesrath wird eingeladen, bis zur nächsten Sizung "Bericht und Vorschläge über Einrichtung von Nachtzügen im Innern "der Schweiz vorzulegen."

Diesem Beschlusse hat auch der Nationalrath, obschon die vorbe= rathende Rommiffion benfelben befampfte, beigeftimmt. Das Poftbeparte= ment hat baber bamit begonnen, bei auswärtigen Berwaltungen über bie Rentabilität von Nachtzügen Erkundigungen einzuziehen. Es liegen bies= falls die Antworten aus Frankreich, Belgien und ben fubbeutschen Staaten vor, die ziemlich übereinstimmend babin lauten, daß Nachtzuge auf langeren Linien gewinnbringend seien, auf Lokalkursen aber nicht. Zugleich hat bas Postbepartement Kursplane ausgefertigt, um nachzuweisen, wie auf die zwefmäßigste Beise und ohne fehr erhebliche Roften den waltenden Uebelständen begegnet werden konnte. Es schien rathsam, vorerst damit zu beginnen, die Nachtzüge im Zentrum ber Schweiz mit einer Kreuzung in Olten zwischen 9 und 10 Uhr einzuführen, um fie fpater nach bem Often und Westen fortzusezen; und ba bei biesem Plane gunachst nur bie Berwaltungen ber Nordost- und Zentralbahn als betheiligt erscheinen, fo wurde am 10. Februar 1863 an diefe die Ginladung zu einer Konferenz An dieser Ronferenz legten die Abgeordneten ber beiden Gifen= bahnverwaltungen einen abgeänderten Kursplan vor, nach welchem in Basel und Zürich die legten Abendzüge abgewartet werden follten, so daß Die Kreuzung der Züge in Olten nach 1 Uhr ftattgefunden hatte. Nach längern mundlichen und schriftlichen Unterhandlungen und nach wieder= holten Konferenzen ist bann am 24. Juni 1863 ein Bertrag zu Stande gekommen, beffen wefentlicher Inhalt barin beftund, daß bie beiben Ber= waltungen sich anheischig machten, die nach dem vorgelegten Plane cr= forberlichen Nachtzuge gegen eine jährliche Bergutung ber Postverwaltung von Fr. 400 per Bahnkilometer auszuführen.

Die Zentralbahn hätte bemnach eine Entschäbigung von 215 Kilosmetern  $\times$  Fr. 400 . . . . . . . . Fr. 86,000 bie Nordostbahn von 50 Kilometern  $\times$  Fr. 400 . . . , 20,000

zusammen Fr. 106,000

erhalten.

Die Nordostbahn ertheilte diesem Vertrage laut Schreiben vom 3. Juli 1863 ihre Zustimmung; der Verwaltungsrath der Zentralbahn verweigerte aber die Natisikation laut Schreiben vom 10. Juli 1863, so daß wir uns darauf beschräpten mußten, mit Botschaft vom 20. Juli 1863 der Bundesversammlung von dem Resultate der Unterhandlungen Kenntniß zu geben. In der Diskussion der eichenössischen Näthe rügte man an dem Kursplan, der dem Bertrage zu Grunde gelegt worden war, die übermäßig lange Fahrzeit der Züge, die des Nachts zwischen 11 Uhr und 5 Uhr die Hauptverkehrsorte im Zentrum der Schweiz hätten versbinden sollen, die ungunstige Ankunftszeit des Morgens früh, besonders für den Winter, und theilweise hatte man auch die unmittelbare. Fortsezung der Züge nach dem Osten und dem Westen der Schweiz verlangt. Zu einer Schlußnahme war die Sache, so wie sie vorlag, nicht reif.

Bei Fortsezung ber Unterhandlungen sprach sich ber Verwaltungs=rath ber Zentralbahn in bestimmter Weise über die Bedingungen aus, unter welchen ein Vertrag auf höchstens breijährige Dauer allein gutgeheißen werben könnte. Derselbe verlangt laut Schreiben vom 4. Mai 1864 und 19. Januar 1865:

- 1) bag bie Nachtzüge nicht auf bie Zentralschweiz beschränft bleiben;
- 2) daß der Berluft, welchen die Bahnverwaltung bei den Nachtzügen durch den Ueberschuß der Ausgaben über die Ginnahmen erleibe, durch einen wesentlichen Beitrag gedekt werde, und
- 3) daß für den Zeitpunkt, in welchem der Vertrag zu Ende gehe, die volle Freiheit der Bahnverwaltungen zur Erstellung der Nacht= zuge ausdrüklich anerkannt werde.

Um 16. Juli, bei Unlag ber Brufung ber Geschäftsführung bes Bundesrathes, beschloß alsbann ber Stänberath:

"Der Bundesrath wird eingeladen, die beförderliche Einführung "schweiz. Sisenbahmachtzüge mit allem Nachdruke anzustreben und barüber "ben eidgenössischen Räthen geeignete Borschläge zu hinterbringen."

Münbliche Besprechungen mit den Direktoren der Eisenbahnverwaltungen ließen indessen die Exfolglosigkeit der Unterhandlungen bei sofortigen neuen Konserenzen voraussehen, und es schien unersäßlich, vorerst eine Revision der Kurspläne in Verbindung mit den großen europäischen Eisenbahnzügen vorzunehmen und die statistischen Angaben zu überzeugenden Borlagen an die Bahnverwaltungen zu sammeln. Im Dezember 1864 waren wir daher noch nicht Falle, eine günstigere Sachlage der Bundesversammlung einzuberichten, als der Nationalrath die Einladung vom Juli 1864 wieder in Erinnerung brachte. Mit dem Beginne des Jahres 1865 sind albann die Unterhandlungen mit den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen wieder aufgenommen worden. Das Postdepartement hatte den frühern Kursplan, in der Absicht, die Fahrt der Nachtzüge zu beschleunigen und mit den größern europäischen Berkehrslinien in passende Conzidenz zu beingen, revidirt und den Bahnverwaltungen mit den vergleichenden Tableaux über die Länge und Fahrzeit der vers

schiebenen Konfurrenzlinien und ben Uebersichten über bie Nachtfurse auß= wärtiger Staaten über bie Schnelligkeit ber Zuge auf längern Linien in auswärtigen Staaten und ber Schweiz mitgetheilt.

In ben vorläufigen Konferenzen ber zunächst betheiligten Berwalztungen ber Zentralbahn und ber Nordostbahn erschien ber Abgeordnete ber Zentralbahn mit einem neuen Kursprojekt, das grundsätlich die frühern Borschläge des Postdepartements wieder aufnimmt, die Züge von den Hauptverkehrsorten im Zentrum der Schweiz früher abgehen und mit schnellerer Fahrzeit an ihre Bestimmung abgehen läßt, dann aber verlangt, daß die Züge gegen den Westen wenigstens des Nachts noch abgehen, um am frühen Morgen an der äußersten Grenze in Genf einzutreffen, wo sie mit dem ersten Zug nach Lyon in Verbindung geset werden können. Das Postdepartement hat noch einige Modisitationen anempfohlen und die Coinzidenzen mit den anschließenden europäischen Kursen hergestellt, und legt nun diesen Plan mit der Bezeichnung "Projekt Nr. 2" der Bundesversammtung ebenfalls zur Einsicht vor.

Man überzeugte sich bei diesen Vorberathungen bald, daß eine größere Konferenz, zu welcher auch noch die Gesellschaften der Westbahnen, der Bernischen Staatsbahn und der Vereinigten Bahnen beizuziehen waren, unerläßlich sei. Das Postdepartement ermangelte nicht, dem Direktorium der Westbahnen von den verschiedenen Projekten und den gesammelten Waterialen in einer Spezialkonferenz Mittheilung zu machen und die Mittwirkung zur Ginführung von Nachtzügen zu empfehlen.

Am 6. und 24. April 1865 fanden alsbann die größern Konferenzen statt. Das Resultat derselben läßt sich kurz gefaßt in nachstehenden Erskarungen darstellen.

Am wenigsten betheiligt erschienen bie Bereinigten Schweizerbahnen. Der Abgeordnete zeigte sich befriedigt, daß für einmal seine Gesellschaft für Einführung von Nachtzügen nicht in Anspruch genommen werde.

Der Abgeordnete der Nordostbahn, die bei den verschiedenen Prozzekten nur mit 22,7 Kisometer betheiligt ist, empfahl vorzugsweise das Prozekt Nr. 1, zeigte sich aber auch bereit, zu dem Prozekt Nr. 2 mitzuwirken.

Der Abgeordnete der Zentralbahn erklärte zum Bornhinein, dem Projekt Nr. 1, nach welchem der Zentralbahn eine Streke von 215 Kilosmetern Nachtzüge zufallen würde, nicht zustimmen zu können. Seine Instruktion verlange, daß die Last der Nachtzüge nicht beinahe ausschließlich auf die Zentralbahn gelegt werde, daß namentlich auch die Westbahnen partizipiren; dazu eigne sich vorzugsweise das Projekt Nr. 2. — Nach diesem Projekte würde die Zentralbahn nur mit 74,4 Kilometern bestheisigt.

Der Abgeordnete ber Bernischen Staatsbahn, die bei biesem Projekte nur mit ber Streke Bicl-Neuenstadt und eventuell mit der Berbindungssbahn Bern-Biel betheiligt erschien, auf einer Streke von 25,4, Kilometern zeigte sich bereit, zur Aussührung dieses Planes unter gleichen Bedingungen wie andere Gesellschaften mitzuwirken.

Die Abgeordneten ber Weftbahnen erklärten fich im Allgemeinen ebenfalls bereit, zur Ausführung von Nachtzugen Sand zu bieten, und zeigten fich geneigt, bas Projekt Mr. 2 anzunehmen, jedoch nur unter ber Bedingung, bag ihrer Gefellschaft Die Ausgaben bes Betriebes ber Nachtjuge vollständig vergütet werden. Da diese Gesellschaften ben Betrieb ihrer Bahnen burch einen Unternehmer ausführen laffen, fo hatten fie fich von bemfelben eine Berechnung ber Ausgaben einreichen laffen, Die einen Gefammtbetrag von Fr. 437,817 herausstellte, mas auf ben Bahn= filometer Fr. 2753 betragen wurde. Gine Reduttion biefer Roften burch Abzug einer entsprechenten Ginnahme wollten fich biefelben nicht gefallen laffen, weil fie behaupteten, daß ben Nachtzugen nur Die Reisenden und Waaren zufallen konnten, Die fich, im Abgang berfelben, ber Tagguge bedienen wurden, und daß eine Bermehrung durch den Tranfit nicht zu erwarten fet. Das Postbepartement erwiderte hierauf, die Bortheile ber Bostverwaltung erscheinen nur als einer ber burch bie Rachtzuge beabsichtigten Zwete, bie spatere Abgabe ber Poftgegenftande und Die fruhere Untunft an ihrem Bestimmungsorte, möglicherweise auch ein vermehrter Transit von auswärtigen Sendungen. Bei bem bermaligen Stande ber Posterträgnisse erachte aber basselbe, bag eine Leiftung von ben früher ftipulirten Fr. 106,000 Alles sei, mas billigerweise verlangt werden Ginen Hauptvortheil werde bas Publikum erlangen, bas nicht nur für seinen Brief= und Paketverkehr, sondern namentlich auch für ben Berkehr ber Reifenden eine schnelle und ökonomische Reisegelegenheit ge= Um meiften Mugen werben aber bie Gifenbahngefellschaften felbft aus ben Nachtzugen ziehen, indem durch bequemere und schnellere Trans= porteinrichtungen und durch schikliche Kombinationen mit den Morgen= und Abendzugen nicht nur eine Steigerung ber Frequeng im Innern ber Schweiz zu gewärtigen fei, fonbern baß fie fich auch einen größern euro= paifchen Transit zuwenden konnen, ber gegenwärtig noch bie Schweiz umgehen muffe.

Diese Erörterungen gaben Anlaß zu der Bemerkung, daß das Postbepartement gut gethan hätte, das Departement des Innern zu der Berathung beizuziehen, indem die Bundeskaffe in günstigerer Lage sich befinde, gemeinnüzige Werke zu unterstüzen, und daß der Bund zum Gebeihen der Eisenbahnen bei weitem noch nicht so viel beitrage als andere Staaten, denen hinwieder auch ein gebührender Einfluß auf Feststeung der Aurse und der Fahrtordnung ber Jüge zugesichert sei.

Bei diesem Stande der Sache blieb wohl nichts anderes übrig, als für einmal auf die Ausführung eines allgemeinern Planes zu verszichten und die Unterhandlungen abzubrechen.

5.5

Es blieb zwar wohl noch die Möglichkeit übrig, fich über eine theilweise Ausführung bes Planes im Bentrum ber Schweiz zu verftan= bigen, so daß die Nachtzuge, die gegenwärtig in Aarau und Olten liegen bleiben, noch bis nach Bafel, Burich, Lugern und Bern ausgebehnt worben Es wurden auch diesfalls nachträglich noch Versuche zu einer Berftandigung gemacht. Allein schon bas Direktorium ber Nordostbahn konnte keinen erheblichen Nugen in biefer partiellen Ausführung bes Planes finden und lehnte feine Mitwirfung burch Schreiben vom 6. Mai 1865 ab, und noch viel weniger zeigte fich bas Direktorium ber Zentralbahn geneigt, in biesfällige Borschläge einzugehen. Zulezt vereinigte fich noch ein Abgeord= neter ber Zentralbahn mit bem Boftbepartement, ihren Kommitenten ein Minimum von Berbefferung vorzuschlagen, barin bestehend, die legten Abendzüge in Olten noch bis Bafel und Lugern auszudehnen, und zwar nur für 41/2 Sommermonate, wofür bas Postbepartement eventuell eine Entschädigung von Fr. 4500 zusicherte. Aber auch diefer Borschlag wurde von bem Direktorium ber Rentralbahn verworfen. Dagegen ver= Dient es anerkennend erwähnt zu werden, bag die Bentralbahn bei Fest= fezung bes Sommerfahrtenplanes fich dazu entschloß, nach Ankunft bes legten Dampfbootes in Lugern einen Bahngug nicht nur bis Olten, fon= bern bis Bafel geben zu laffen.

Der Bundesrath bedauert, kein gunstigers Resultat seiner Bemuhungen berichten zu können. Früher ober später wird aber die Nothwendigkeit sich bennoch Bahn brechen, und sobald sich eine gunstigere Stimmung zeigt, ober ein gunstiger Anlaß sich darbietet, so werden wir nicht anstehen, das erwünschte Ziel neuerdings anzustreben; für einmal aber muffen wir uns darauf beschränken, der Bundesversammlung ohne weitere Anträge von dem Stande der Sache Kenntniß zu geben.

Genehmigen Sie, Tit., bei biefem Anlage bie Berficherung unferer vollfommenen Sochachtung.

Bern, ben 30. Juni 1865.

Im Namen bes fcweiz. Bunbesrathes, Der Bunbesprafibent:

## Schenk.

Der Rangler ber Gibgenoffenschaft : Schieß.

## Bericht des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über die Einführung von Nachtzügen auf den Eisenbahnen der Schweiz. (Vom 30. Juni 1865.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1865

Année Anno

Band 3

Volume

Volume

Heft 32

Cahier

Numero

Geschäftsnummer

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 13.07.1865

Date

Data

Seite 60-68

Page

Pagina

Ref. No 10 004 811

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.