

National

Der neue Verkehr.

Gotthardverbindungen.

M. Ein neues Beispiel dafür, wie man es nicht machen muß, haben die Bundesbahnen bei der Festlegung der neuen Nachtverbindungen via Gotthard geliefert. Der Vorentwurf sah einen zuschlagsfreien Nachtschnellzug auf der Strecke Luzern-Chiasso und zurück vor, der dann im ersten Entwurf, der öffentlich aufgelegt wurde, in einen beschleunigten Güterzug mit Personenbeförderung umgewandelt war. Als nachher Italien offenbar geneigt schien, die Nachtverbindung in Chiasso nach und von Mailand abzunehmen, kam man in Bern auf diese Lösung wieder zurück und stellte die zuerst beabsichtigte wieder her, wobei man den Zug auf der Strecke Goldau-Chiasso und umgekehrt auf der Strecke Chiasso-Erfeld zuschlagspflichtig machte.

Dabei sind die Anschlüsse jämmerlich. Von Basel aus erreicht man den zuschlagspflichtigen Gotthardnachtzug in einem Personenzug, der mit Ausnahme der schönen Ortschaft Innersenec alle Stationen bedient und in Luzern von 9.22 bis 10.55 abends abfährt. In umgekehrter Richtung ist die Verbindung auf der Strecke Erfeld-Olden Personenzug mit Anhalt auf allen Stationen. Sie soll nicht dreiklassig geführt werden, also offenbar unter Ausschluß vierachsigen Materials. Ein Schlafwagen ist dem Zuge natürlich nicht beigegeben. Die ganze Fahrplangestaltung ist derart, daß an eine einzelnem anständigen Frequenz gar nicht zu denken ist, umso weniger, als die Zürcher Zufahrt ebenso stiefmütterlich behandelt wurde wie diejenige von Basel-Luzern. Entweder führt man einen rechten, dreiklassigen, durchgehenden Nachtschnellzug, zuschlagspflichtig und mit Schlafwagen oder dann aber gar keinen; im vorliegenden Falle hätte ein zweiter Tageschnellzug entschieden mehr Wert. Die Haltung der Bundesbahnen läßt sich nur daraus erklären, daß offenbar die Verhandlungen mit Italien noch zu keinem Abschluß geführt haben. Man hätte sie auch sehr viel früher beginnen sollen.

Auch die Lösung der Speisewagenfrage ist auf der Gotthardlinie alles andere als ideal. Es steht fest, daß die Tageschnellzüge Basel und Zürich-Chiasso an der Grenze schnellzugsmäßigen Anschluß nach und von Mailand haben. Gleichwohl läßt man nur einen internen Speisewagenturs laufen, obwohl den Bun-

desbahnen hätte bekannt sein können, daß die Internationale Schlafwagengesellschaft bereit gewesen wäre, einen Wagen Basel-Mailand beizustellen. Es ist nicht einzusehen, warum der letztere nicht bis Mailand sollte durchgehen können, verkehrt doch auch ein Speisewagen Lausanne-Mailand. Die Ungeschicklichkeit der maßgeblichen Instanzen in Bern bedingt eine Schädigung des längsten schweizerischen Parcours der Nord-Südrichtung. In die gleiche Kategorie gehören die ausländischen Anschlüsse oder vielmehr Nichtanschlüsse in Basel, und die ewige Verzögerung der Betriebsöffnung im Badischen Bahnhof in Basel.

Internationaler Güterverkehr.

M. Bei einer tarifpolitischen Besprechung, die vor einigen Tagen in Basel zwischen Vertretern der Badischen Staatseisenbahnen und der Bundesbahnen stattfand, wurde von deutscher Seite mitgeteilt, daß zwischen den zuständigen deutschen Behörden Erwägungen im Gange sind, die gegenwärtigen Bestimmungen über die Frachtzahlung im Auslande (Kurs von 81 Pfg. = 1 Franken; Verbot der Umladung) demnächst aufzuheben. Es komme in Frage, mit Rücksicht auf die Frachtzahlung in den Verkehren, für welche Marttarife bestehen, die Bundesratsverordnung selbst noch kurze Zeit bestehen zu lassen, dagegen die Währungsbestimmungen sobald als möglich aufzuheben.

Durch letztere Maßnahme werden die bestehenden deutsch-schweizerischen Tarife hinfällig, da die Umbehandlung (Umladung) eine billigere Fracht ergibt. Es wird daher die Neuberechnung direkter Tarife ins Auge zu fassen und für die neuen Tarife eine Form zu wählen sein, bei der die Schwankungen der deutschen Währung in den direkten Sätzen berücksichtigt werden können. Außerdem wird eine Vereinbarung darüber zu treffen sein, welche Maßnahmen für die Uebergangszeit bis zur Einführung dieser Tarife zu ergreifen sind.

Förderung des Reiseverkehrs.

Bereits kann man eine beträchtliche Zunahme des internationalen Reiseverkehrs feststellen und es wird nicht mehr lange dauern, bis sich der Fremdenstrom auch unsern Touristenorten wieder zuwendet. Unser Zustrom wird umso größer sein, je mehr sich unsere Eisenbahnen und die zur Förderung des Reiseverkehrs gegründeten Institutionen bemühen, eine lebhaft und wirksame Propaganda ins Leben zu rufen.

Neulich wurde ein Projekt ausgearbeitet, um unsere Propaganda in Italien zu erleichtern und zu fördern. Unsere südlichen Nachbarn besitzen eine neue Organisation, die unserem Lande ausgezeichnete Dienste leisten kann. Die große Schiffsahrtsgesellschaft Navigazione Generale Italiana, die ihren Sitz in Genua hat und in ganz Italien zahlreiche Filialen besitzt, ist großzügig reorganisiert worden. Die Navigazione Generale Italiana, die vor dem Sommer 1914 wegen der Konkurrenz des Norddeutschen Lloyd ihren Tätigkeitskreis nicht weiter ausdehnen konnte, hat während des Krieges sich auf den wirtschaftlichen Kampf der ersten Friedensjahre vorbereitet. Sie hat vor allem ihre Flotte bedeutend vermehrt und verfügt heute über Ueberseedampfer, die sich lähn neben die schönsten Einheiten der französischen, englischen und amerikanischen Handelsflotte stellen dürfen. Zudem hat diese Gesellschaft ihr Reklamewesen neu eingerichtet und ausgezeichnete Fachleute an die Spitze desselben gestellt. Wenn die Bundesbahnen sich mit der Navigazione Generale Italiana ins Einvernehmen setzen, ziehen sie daraus einen großen Vorteil; sie könnten sehr hohe Ausgaben für die Einrichtung von Spezialbureaus vermeiden und dazu noch einen wichtigen praktischen Erfolg gewinnen.

Bis in den Sommer 1914 haben die Bundesbahnen die Reklame in Italien fast ganz außer acht gelassen. Endlich hat man aber eingesehen, wie notwendig und rasch es ist, ein Land, das jährlich durch Millionen von Touristen aus allen Staaten besucht wird, nicht zu vernachlässigen.

Gegenwärtig sind über die grundlegenden Punkte für den in Aussicht genommenen Dienst Verhandlungen im Gange. In Italien kommen fortwährend viele Touristen an, und es besteht kein Zweifel, daß ihre Zahl von Tag zu Tag wachsen wird. Wenn wir richtig vorgehen, können wir unter ihnen eine gute Kundenschaft finden.

(„Independent.“)

Westküsten. Trotzdem fiel der Flug nur an vier Tagen aus. Die durchschnittliche Dauer des Fluges betrug: Dübendorf-Bern 55 Minuten, Bern-Lausanne oder umgekehrt 50 Minuten. Diese Resultate befriedigten, sodas am 28. April der offizielle Flugpostdienst aufgenommen werden konnte.

Der Flugplan wurde in Verbindung mit dem heutigen Eisenbahnfahrplan aufgestellt. Korrespondenzen, die aus irgend einem Grunde einmal nicht befördert werden können, erleiden gegenüber der gewöhnlichen Briefpost keine Verspätung. Hingegen wird durch die Flugpost eine große Beschleunigung erzielt. Mit einer einzigen Ausnahme konnte der Flug seit Mal immer durchgeführt werden. Die für Dübendorf-Lausanne angelegte Flugzeit von zweieinhalb Stunden reduzierte sich auf durchschnittlich 90 Minuten. Korrespondenzen, welche Dübendorf um 10 Uhr 30 mit der Flugpost verlassen, werden in Lausanne um 13 Uhr 30 bereits abgetragten. Ein Brief, der Lausanne um 14 Uhr 45 verläßt, wird in Zürich um 17 Uhr 30 bestell.

Trotz günstigen Bedingungen entspricht die Frequenz den Ausgaben nicht, was die Flugplandirektion beanstandete, probeweise Passagiere mit der Flugpost zu befördern. Die Tagen sind sehr niedrig angelegt, um weiten Kreisen die Ausführung eines Ueberlandfluges zu ermöglichen. Durchschnittlich wurden auf den halben Strecken Passagiere befördert. Anfanglich wurden pro Tag etwa tausend Briefe befördert; diese Zahl sank auf einen Durchschnitt von 250. Die aus den beförderten Briefen und Passagieren erzielten Einnahmen decken die Kosten bei weitem nicht.

Die Flugplandirektion wird sich aus diesen Gründen gezwungen sehen, die Flugpost Zürich-Lausanne aufzugeben, falls sie nicht eine Subvention erhält, die ihr gestattet, diese moderne Postbeförderung wenigstens ohne Verlust durchzuführen.