

(Die Rückkehr von der Sommerzeit zur mitteleuropäischen Zeit.) Auf der diesjährigen Winterfahrplanbesprechung, welche kürzlich in Stuttgart stattfand und an der außer den preussischen und deutschen Staatsbahnen die Vertreter österreichischer, ungarischer, sowie Schweizer Eisenbahnverwaltungen teilnahmen, hat man sich unter anderem auch mit der Frage des Ueberganges von der Sommerzeit zur gewöhnlichen (mitteleuropäischen) Zeit beschäftigt. Es handelt sich bekanntlich um die Ueberleitung der Fernzüge vom Sommerzeit in den Winterfahrplan, und zwar in der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober d. J. Bei dieser Zeitumwälzung müssen sämtliche Uhren eine Stunde zurückgestellt werden, so daß wir diese Stunde doppelt durchleben und der letzte September oder der erste Oktober danach 25 Stunden erhält, je nachdem man die Uhrenregulierung um 11 oder um Mitternacht vornimmt. Welche dieser beiden Möglichkeiten gewählt werden wird, kann die Eisenbahn gegenüber der erdrückenden Uebermacht sonstiger öffentlichen Uhren natürlich nicht entscheiden. Was die eigentliche Aufgabe der Eisenbahn in dieser Frage betrifft, die Verkehrsüberleitung, so hat man sich auf eine Reihe allgemeiner Grundsätze, nach denen die Fahrpläne in der Uebergangsnacht zu behandeln sein werden, geeinigt. Es wird danach, wie in der Nacht zum 1. Mai d. J., ein Teil der Fernzüge eine Stunde später abgelassen, ein anderer Teil so verzögert werden, daß die Züge schließlich mit den Zeiten des Winterfahrplanes übereinkommen, für andere Züge endlich wird ein besonderer Ausgleichsfahrplan aufgestellt werden. (Von dem in der ersten Ueberrassung aufgetauchten Universalvorschlage, alle Fernzüge in der Nacht eine volle Stunde auf der Strecke liegen zu lassen, ist man glücklicherweise gänzlich abgekommen.) Man ist überzeugt, daß der Zugverkehr sich ebenso glatt und pünktlich abwickeln wird, wie bei Einführung der Sommerzeit.