

## Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Motion des Herrn Nationalrat Dinkelmann betreffend Wiedererstellung des allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplans.

(Vom 20. Mai 1904.)

---

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen nachstehend über die Motion des Herrn Nationalrat Dinkelmann betreffend Wiedererstellung des allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplans Bericht zu erstatten.

Behufs Klarlegung der heutigen Sachlage sei uns gestattet, einen kurzen Rückblick auf die Entstehungsgeschichte des genannten Fahrplans zu werfen.

Von wem die erste Anregung zur Erstellung eines allgemeinen Plakatsfahrplans ausgegangen ist, konnten wir nicht feststellen. Aus ältern Korrespondenzen ist lediglich zu entnehmen, daß anläßlich der Behandlung des bundesrätlichen Geschäftsberichtes vom Jahre 1883 in der Bundesversammlung einer offiziellen Darstellung der Fahrpläne gerufen wurde und daß ungefähr um die gleiche Zeit in einer Eisenbahnkonferenz dem Gedanken eines einheitlichen Plakatsfahrplans Ausdruck gegeben wurde.

Mit Schreiben vom 28. Januar 1888 hat das Eisenbahndepartement den Bahn- und Dampfschiffverwaltungen einen Ent-

wurf zu einem allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplan zur Einsichtnahme und Vernehmlassung übermittelt. Im zitierten Schreiben war einleitend bemerkt:

„Nachdem die Eisenbahnverwaltungen den vor einigen Jahren kund gegebenen Gedanken, einen den Dienst aller schweizerischen Linien umfassenden Plakatsfahrplan zu erstellen, nicht weiter verfolgt, haben wir uns veranlaßt gesehen, jenen Gedanken wieder aufzunehmen, und sind in Verfolgung desselben bei dem Entwurfe eines die sämtlichen Eisenbahnen und Dampfschiffe umfassenden Plakatsfahrplans angekommen.“

Im weitem waren sodann die Dimensionen des Plakats besprochen (Höhe ungefähr 135 cm. und Breite 220—225 cm.), und es anerbote sich das Departement, gewünschtenfalls das Plakat zu erstellen und den Verwaltungen die nötigen Exemplare zum Kostenpreise abzugeben.

Der vom Departement aufgestellte Entwurf beliebte dem Eisenbahnverbände nicht, und es hat die Präsidialverwaltung des Verbandes unterm 25. Februar 1888 sich diesbezüglich wie folgt ausgesprochen:

Ein allgemeiner Plakatsfahrplan für sämtliche schweizerischen normal- und schmalspurigen Tal- und Bergbahnen und die Dampfschiffunternehmungen erhalte Dimensionen in Breite und Höhe, welche denselben zum vornherein als unhandlich und unpraktisch und mit Rücksicht auf die daran zu stellenden Anforderungen sozusagen als unbrauchbar erscheinen lassen. Bei Herabdrückung der Dimensionen selbst nur auf das Format des badischen, württembergischen, elsässischen, sächsischen Plakats oder auch auf das einer preussischen Eisenbahndirektion würde bei der Fülle des Stoffes die Schrift so klein, daß sie unleserlich wäre, womit der Zweck, als einziges Plakat zur Ausgabe gelangen zu können, verfehlt wäre.

Das nach dem vorliegenden Entwurfe in Aussicht genommene Format erreiche  $2,32—3,075 \text{ m}^2$ . Auf vielen Stationen der Hauptbahnen und den meisten Stationen der Nebenbahnen, der Spezialbahnen, der Dampfbootanlegestellen und auf den Dampfbooten selbst, in den öffentlichen und Privatbureaux wäre ein solcher Raum zum Anschlagen gar nicht vorhanden, und da, wo er erhältlich gemacht werden könnte, würden die obersten Felder wegen deren Entfernung vom Auge nicht mehr gelesen werden können, oder es müßten die untersten Felder durch Hinunterücken des Plakats auf eine ebenfalls unzulässige Tiefe herabgedrückt werden. Die ganz großen ausländischen Plakatsfahrpläne

als der französischen Mittelmeerbahn, der französischen Ostbahn, der italienischen Mittelmeerbahn, welche letzterer z. B. nur 2,144 m<sup>2</sup> Raum gegen zirka 3 m<sup>2</sup> des Entwurfs des Departements einnehme, seien schon bei den bessern Verumständungen in den großen Bahnhöfen sehr schwierig zu placieren, und es sei sehr umständlich und mühevoll, davon Gebrauch zu machen, resp. Angaben herauszusuchen und abzulesen.

In den Gasthöfen und auf den öffentlichen Anschlagbrettern würde man das vorgeschlagene Format nirgends anbringen können. Die Lokalbevölkerung aller Linien würde sich wenig befriedigt finden über ein riesengroßes Plakat, in dem sie die für sich näher liegenden nötigen Angaben nur schwierig und mit Mühe heraussuchen, beziehungsweise finden könnte.

Der allgemeine Fahrplan würde hiernach trotz seiner Größe und Fülle die Spezialpläne der einzelnen größeren und kleineren Verkehrsanstalten nicht entbehrlich machen, in welchen sich, wie vorbemerkt, die lokale Bevölkerung für ihre Bedürfnisse am besten orientiere, und welche auch dem Nahverkehr angenehmer dienen.

Für die Zwecke eines weitem Reisepublikums, welches sich für weiter gehenden Verkehr im Inland und nach dem Ausland orientieren möchte, werde ein Konglomerat von Fahrplänen einzelner Routen und Bruchstücken von Routen, wie solche auf die einzelnen Bahnverwaltungen fallen, auch nicht dienen, da jede Übersichtlichkeit und Klarheit der Darstellung in dieser Richtung mangle.

Da somit der vorgeschlagene Gesamtplan weder in einer noch in anderer Richtung den Verhältnissen noch Bedürfnissen entspreche, so seien die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbands nicht in der Lage, das Unternehmen durch Übernahme von Kosten zu unterstützen, und glauben, demgemäß auch von Abgabe anderer Vorschläge oder Einzelbemerkungen Umgang nehmen zu sollen.

Die nicht dem Eisenbahnverband angehörigen Verwaltungen haben sich zum Entwurfe des Departements durchwegs zustimmend ausgesprochen, einige der Touristenbahnen immerhin unter dem Vorbehalt, die separate Ausgabe der Fahrordnungen für ihre Unternehmungen doch fortzusetzen. Auch ist von einzelnen derselben darauf aufmerksam gemacht worden, daß für kleine Stationen und andere Lokalitäten, wo die Affichierung üblich sei, das notwendig große Format des einheitlichen Fahrplans hinder-

lich sein dürfte. Das Departement hat dem Bundesrat über die damalige Sachlage Bericht erstattet, worauf der Bundesrat unterm 19. März 1888 das Departement beauftragte, die interessierten Unternehmungen zu einer Besprechung einzuladen, um Vorschläge über eine verbesserte Gestaltung des den Verwaltungen mitgeteilten Projektes entgegenzunehmen. Anlässlich der Sommerfahrplankonferenz wurde dann die Sache zur Besprechung gebracht, aber ohne Erfolg, indem die Bahnverwaltungen eine total ablehnende Haltung einnahmen, d. h. es ablehnten, weiter, als es bereits schriftlich geschehen war, zum Projekte sich zu äußern. Der Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements vom Jahre 1888 enthielt dann über diese Angelegenheit folgenden Bericht:

„Die Zerrissenheit des schweizerischen Eisenbahnnetzes repräsentiert sich fast nirgends so drastisch, wie in den Plakatsfahrplänen der einzelnen Gesellschaften, welche in allen möglichen Formen und Gestaltungen herausgegeben werden und höchst unübersichtlich afficiert sind. Sie treten schon in unsern Bahnhöfen und Stationen in den Hintergrund vor den einheitlichen Publikationen auswärtiger Verwaltungen; noch mehr aber selbstverständlich im Ausland, wo kein Interesse vorliegt, die schweizerischen Plakate dem Publikum besonders zugänglich zu machen. Wir haben den Gesellschaften vorgeschlagen, die Aufstellung eines Plakatsfahrplanes zu übernehmen, der die sämtlichen schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffkurse enthalten würde und an Stelle der Plakate der einzelnen Gesellschaften zu treten hätte, womit dann auch einem früher von einer Geschäftsprüfungskommission geäußerten Wunsch einer amtlichen Publikation der Kurse hätte genügt werden können, sind aber fast einmütigem Widerspruch begegnet, der darauf sich stützte, daß die bisherige Übung dem Publikum geläufiger sei und ein Gesamtplakat notwendig zu groß und damit unübersichtlich werden müßte. Da bei Besprechung der Angelegenheit anlässlich der Fahrplankonferenzen auch die Herren Vertreter der Kantonsregierungen der Neuerungen nicht das Wort redeten, so haben wir die Angelegenheit bis auf weiteres zurückgelegt.“

Hierüber hat sich die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates wie folgt ausgesprochen:

„Wie es scheint, sind die Versuche des Eisenbahndepartements, dem Durcheinander in den Plakatsfahrplänen ein Ende zu machen, gescheitert. Wenn wir auch begreifen, daß die Spezialbahnen, die Schmalspur- und Straßenbahnen, die Berg-

„bahnen u. dgl. m., die meistens für die Sommersaison und die Touristen berechnet sind, ihre besondern Fahrpläne in möglichst ansprechender Form herausgeben, so sehen wir doch nicht ein, welche Schwierigkeiten es bieten sollte, die Fahrpläne unserer großen Hauptbahnen mit durchgehendem Verkehr auf einem Plakat zu vereinigen, während dieser Modus dem Publikum das Auffinden der Anschlüsse und die Übersicht über die Hauptnetze ungemein erleichtern würde. Kann sich der Eisenbahnverband über diesen Punkt nicht verständigen, so wäre es unter Umständen eine dankenswerte Aufgabe des schweizerischen Eisenbahndepartements, einen solchen gemeinsamen Fahrplan zusammenzustellen und herauszugeben.“

In weiterer Verfolgung dieser Angelegenheit hat dann das Eisenbahndepartement ein neues Plakat entworfen und unterm 9. November 1889 den Verwaltungen zur Ansichtsäußerung mitgeteilt. In diesem Entwurfe waren die Bemerkungen des Eisenbahnverbands insofern berücksichtigt, als dessen ursprüngliche Breite von 220—225 cm. auf 170 cm. herabgesetzt war, was durch Weglassung der Dampfschiffskurse, sowie auch der Fahrpläne der außer direktem Anschlusse stehenden Berg- und Touristenbahnen erreicht wurde. Dabei war die Einteilung so getroffen, daß das Plakat in zwei gleiche Teile zerschnitten und so getrennt ausgehängt werden konnte. Der Eisenbahnverband hat den Entwurf zur Prüfung an eine Kommission überwiesen, welche dann ihre Ansichten in einem kurzen Protokoll niederlegte und hiervon dem Departemente Kenntnis gab. In diesem Protokolle war bemerkt, daß

1. der Fahrplan infolge des darin untergebrachten großen Materials unübersichtlich sei und daß daneben die Sonderfahrpläne der Gesellschaften nicht entbehrt werden könnten, insbesondere auch aus dem Grunde, weil nur in den letztern genügender Platz zur Anbringung der üblichen Bemerkungen, z. B. betreffend direkte Wagen u. dgl., vorhanden wäre;
2. die Verwaltungen einem allgemeinen Plakاتفahrplan den Vorzug geben würden, in welchem nur die hauptsächlichsten Routen und die auf denselben verkehrenden direkten Züge angegeben wären, d. h. einen sogenannten Routenfahrplan, für welchen Vorarbeiten des Verbands bereits vorhanden waren und dem Departemente zur Verfügung gestellt werden wollten.

Die Verwaltungen von drei kleinern Unternehmungen haben sich zum Entwurfe des Departements zustimmend ausgesprochen.

Das Departement hat alsdann die Angelegenheit dem Bundesrat unterbreitet, worauf dieser unterm 18. Februar 1890 nachstehende Verfügung traf:

„Der schweizerische Bundesrat,  
 „auf den Antrag seines Eisenbahndepartements,  
 „da sich ergibt:

„A. Nachdem die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes einem im Jahr 1888 ausgearbeiteten ersten Entwurf eines allgemeinen Plakatsfahrplanes eine Reihe von Einwendungen entgegengestellt haben, ist ein zweiter Entwurf, in welchem diesen Einwendungen soweit als möglich Rechnung getragen wurde, mit Schreiben des Eisenbahndepartements vom 9. November 1889 den sämtlichen interessierten 21 Verwaltungen zugestellt und sind diese ersucht worden, Abänderungsvorschläge, sowie gutfindende weitere Bemerkungen bis längstens Ende des Jahres 1889 geltend zu machen.

„B. Innert dieser Frist haben sich nur drei Verwaltungen, alle grundsätzlich zustimmend, vernehmen lassen. In einer am 29. Januar stattgefundenen Konferenz hat die vom Eisenbahnverband delegierte Abordnung erklärt, daß sie einem Gesamtfahrplan den Vorzug gäbe, welcher auf die Darstellung der hauptsächlichsten Reiserouten sich beschränken würde,

„beschließt:

„1. Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Entwurf eines allgemeinen Plakatsfahrplanes ist genehmigt. Die Anordnung desselben ist so zu gestalten, daß, übrigens ohne Abbruch am Inhalt, die von den Eisenbahngesellschaften bezeichneten Reiserouten soweit als möglich im Zusammenhang zur Darstellung kommen.

„2. Das Departement ist eingeladen, dafür zu sorgen, daß dieser allgemeine Plakatsfahrplan jeweilen auf Beginn der ordentlichen Fahrplanperiode, erstmals auf den 1. Juni 1890, in der erforderlichen Anzahl von Exemplaren zur Verfügung steht und den Eisenbahnverwaltungen abgegeben werden kann, welche im Verhältnisse des Bedarfs die Erstellungskosten zu vergüten haben.

„3. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, den allgemeinen Plakatsfahrplan in den Wartsälen und nach dem vorhandenen Bedürfnis auch in den Vorräumen (Hallen, Gänge)

„der Bahnhöfe und Stationen, an geeigneten, dem Publikum gut zugänglichen Stellen, anschlagen zu lassen. Jeder einzelnen Verwaltung ist unbenommen, neben dem allgemeinen auch den Sonderfahrplan der eigenen Gesellschaft auszuhängen. Dagegen tritt das allgemeine Plakat an die Stelle der Fahrplanpublikationen aller übrigen Bahnen, deren Züge im erstern angegeben sind.

„4. Zur Affichierung in ausländischen Bahnhöfen und Stationen dürfen von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen nur die allgemeinen Plakاتفahrpläne abgegeben werden.

„5. Das Eisenbahndepartement ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.“

Vom Departemente wurden in der Folge am Entwurfe noch einige Änderungen angebracht und sodann der allgemeine schweizerische Plakاتفahrplan, welcher das gesamte zusammenhängende schweizerische Eisenbahnnetz, mit Ausschluß der Bergbahnen, umfaßte, auf 1. Juni 1890 erstmals herausgegeben. Der Fahrplan bot also dem Publikum bereits bedeutend mehr, als die ständerrätliche Geschäftsprüfungskommission gewünscht hatte.

Im Geschäftsberichte pro 1890 wurde den Räten von der erstmaligen Herausgabe des Plakats Kenntnis gegeben.

Die Breite des Plakats (Doppelblatt) betrug damals 170 und die Höhe 138 cm., und es begegnete daher dessen Aushang in den meisten Stationen nur geringen Schwierigkeiten. Aber schon nach einem Jahre stellten sich größere Schwierigkeiten ein, indem gemäß einem Beschlusse der europäischen Fahrplan-konferenz vom Sommer 1891 an die in den Stationen auszuhängenden Fahrpläne nur noch in einer Höhe von 1 Meter im Maximum erstellt werden durften. Um den Aushang im Auslande zu sichern, mußte auch die Höhe des schweizerischen Plakاتفahrplanes auf 1 Meter herabgesetzt werden. Um den Inhalt desselben nicht zu beeinträchtigen, war man nun genötigt, das Format zu verbreitern, worauf die Breite des ganzen Plakats bereits 248 cm. betrug.

Da im Laufe der Jahre eine Reihe von neuen Haupt- und Nebenbahnlinien zur Eröffnung gelangten, mußte eine nochmalige Verbreiterung des Plakats vorgenommen werden, worauf die gesamte Breite 340 cm. betrug. Der Flächeninhalt des Plakats war also größer geworden, als derjenige des I. Entwurfs des Departements, welcher vom Eisenbahnverband angefochten und vom Bundesrat fallen gelassen worden war, und die Breite betrug nun genau das Doppelte der ersten Ausgabe vom Jahre 1890. Die

Kosten waren sukzessive von 50 auf 70 Rappen per Exemplar gestiegen. Um den Aushang zu erleichtern, wurde das Plakat in den letzten Jahren in 4 besondern Blättern zu je 85 cm. Breite gedruckt, womit der Grundsatz eines Gesamt plakats also bereits durchbrochen war.

Zufolge Vermehrung der Züge mußten in der letzten Zeit des Bestehens des Plakats die Fahrpläne einzelner Linien wegen Raummangel derart zusammengedrängt werden, daß die Orientierung zu wünschen übrig ließ.

Inzwischen hatten die Verwaltungen einiger Bergbahnen und einer Dampfschiffgesellschaft das Gesuch gestellt, daß ihre Fahrpläne in den allgemeinen Plakatsfahrplan aufgenommen werden möchten; wegen Raummangel konnte aber dem Gesuche nicht entsprochen werden, und aus demselben Grunde mußte man auf die Aufnahme der Fahrpläne einiger neu eröffneten Nebenbahnen verzichten.

Nach erfolgter Verstaatlichung von vier Hauptbahnen, welche auf mehreren Linien eine Vermehrung der Züge brachte und Eröffnung neuer Bahnlinien, worunter die Albulabahn, zeigte es sich, daß mit den vier Blättern des Plakatsfahrplans nicht mehr auszukommen war, und mußte man sich daher billigerweise fragen, ob angesichts der wesentlich veränderten Sachlage auf die fernere Erstellung des allgemeinen Plakats nicht verzichtet werden sollte.

Das Departement hat unterm 12. März 1903 über die Sachlage dem Bundesrat nachstehenden Bericht erstattet:

Wenn die neu eröffneten Linien berücksichtigt werden wollen, so müsse dem Plakate ein fünftes Blatt angefügt werden. Die Erstellung eines solchen Plakats erfordere eine solche Summe von Arbeit, daß dadurch ein Beamter während mehreren Wochen vollauf in Anspruch genommen sei, und dieses zu einer Zeit, wo der betreffende Beamte hauptsächlich für die Kontrolle des äußern Betriebsdienstes verwendet werden sollte.

Da erst nach endgültiger Bereinigung der Fahrplanentwürfe der Bahnen zur Erstellung des allgemeinen Plakats geschritten werden könne, sei es nicht mehr möglich, diese Arbeit so frühzeitig zu beenden, daß das Plakat auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens in den ausländischen Stationen ausgehängt werden könne. Auch habe das Plakat im Auslande an Bedeutung einigermaßen verloren, indem dasselbe von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, den belgischen und den italienischen Bahnen, weil mit einem hohen Eingangszoll belastet, längst refüsiert worden sei.



Da die französischen und die italienischen Bahnen die Fahrpläne nicht auf den gleichen Zeitpunkt wie die schweizerischen Bahnen ändern und das diesseitige Plakat eine Reihe von französischen und italienischen Anschlüssen enthalte, so müssen häufig Tekturen erstellt werden. Diese Tekturen würden aber erfahrungsgemäß nicht überall regelmäßig aufgeklebt, was dann zu Irrtümern führen könne.

Nachdem im Auslande bekannt sei, daß mehrere Bahnen in den Besitz des Bundes übergegangen seien, könne der Titel des schweizerischen Plakatsfahrplanes: „Schweizerische Eisenbahnen“, den Landesfremden zu der Annahme verleiten, daß alle im Plakate figurierenden Bahnen dem Bunde angehören oder daß überhaupt keine andern Bahnen in der Schweiz existieren.

Jedes Jahr entstehen neue Bahnen; man werde daher, die Beibehaltung des Plakats angenommen, einseitig einzelnen Unternehmungen die Aufnahme in das Plakat verweigern oder aber jedes Jahr mit der Vergrößerung des Plakats rechnen müssen.

Von den Transportanstalten des Berner Oberlandes sei in den letzten Jahren gemeinschaftlich ein Spezialfahrplan herausgegeben worden, und von den Bundesbahnen sei die Erstellung eines sogenannten Routenfahrplans in Aussicht genommen, in welchem die wichtigern Züge auf den schweizerischen Durchgangsrouten nebst den ausländischen Anschlüssen zur Darstellung gelangen sollen. Dieser Routenfahrplan werde den Reisenden, welche lange Strecken befahren, bessere Dienste leisten als der allgemeine schweizerische Plakatsfahrplan und werde sich namentlich zur Affichierung im Auslande eignen. Nebstdem werden die Bundesbahnen für die vier Direktionskreise besondere Plakatsfahrpläne erstellen, in welchen die Anschlüsse der Nebenbahnen Berücksichtigung finden sollen. Die Plakate der Bundesbahnen werden sehr viel Raum beanspruchen, und da deren Aushang auf dem ganzen Bundesbahnnetze nicht beanstandet werden könne, dürfte in vielen kleineren Stationen in Zukunft der nötige Raum für Aushang des allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplans fehlen.

Falls das allgemeine Plakat beibehalten würde, so wären also die Bundesbahnen an drei Plakatsfahrplänen beteiligt, was des guten schließlich doch zu viel wäre, wenn man bedenke, daß die Bundesbahnen an die Kosten des allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplans pro Saison über Fr. 2000 beizutragen hätten.

Seit dem Jahre 1890 haben die Kursbücher eine solche Verbreitung gefunden, daß das Bedürfnis eines die Mehrzahl der schweizerischen Bahnen umfassenden Fahrplans heute in geringerem Maße als vor Einführung des allgemeinen schweizerischen Plakاتفahrplans vorhanden sei.

Das Departement sollte von der mit der Erstellung des allgemeinen Plakats verbundenen Arbeitslast um so eher enthoben werden, als ohnedies die Behandlung der Fahrpläne von Jahr zu Jahr einen größern Zeitaufwand erfordere, seien doch in der Sommerfahrplankonferenz 1903 nicht weniger als 731 Traktanden zu behandeln gewesen, gegen 202 im Sommer 1890.

Wir haben unterm 16. März 1903 diesbezüglich folgenden Beschluß gefaßt:

„Der schweizerische Bundesrat,  
 „auf den Antrag seines Eisenbahndepartements,  
 „in Erwägung daß:

„a. die Bundesbahnen nebst den gewöhnlichen Fahrplänen  
 „einen Routenfahrplan erstellen werden, in welchem die Züge  
 „der wichtigern schweizerischen Durchgangsrouten mit den ausländischen Anschlüssen zur Darstellung gelangen sollen;

„b. in Folge Eröffnung von neuen Bahnlinien der allgemeine  
 „schweizerische Plakاتفahrplan, um auf Vollständigkeit Anspruch  
 „erheben zu können, demnächst in dem Maße vergrößert werden  
 „müßte, daß für dessen Affichierung in kleineren Stationen der  
 „Raum fehlen würde,

„beschließt:

„1. Der mit Beschluß vom 18. Februar 1890 (E. A. S. XI, 7)  
 „eingeführte allgemeine schweizerische Plakاتفahrplan ist künftig  
 „nicht mehr zu erstellen.

„2. Die Bahnverwaltungen werden ermächtigt, ihre eigenen  
 „Fahrpläne beliebig in den schweizerischen und in den ausländischen Stationen affichieren zu lassen.“

Dieser Beschluß wurde im Bundesblatt (Tarifanzeiger), in der Eisenbahnaktensammlung und im Handelsamtsblatt bekannt gemacht.

Zu einer vorherigen Begrüßung der Bundesversammlung, der Kantonsregierungen und der Bahnverwaltungen waren keine

Gründe vorhanden, denn das Plakat wurde nicht durch einen Bundesbeschluß ins Leben gerufen, die Vertreter der Regierungen haben im Jahre 1888 dem Projekte nicht das Wort geredet und die Bahnverwaltungen haben sich im gleichen Jahre zum Teil ablehnend verhalten.

Mit Eingabe vom 25. Juni 1903 stellte der Verband der Sekundärbahnen das Gesuch, daß der Bundesrat auf seinen Beschluß zurückkommen und anordnen möchte, daß der allgemeine Plakatsfahrplan auf 1. Oktober 1903 wieder erstellt werde.

Zur Begründung des Gesuchs war angeführt:

Die Verwaltungen der Nebenbahnen seien sehr überrascht gewesen, als sie vom Beschlusse vom 16. März Kenntnis erhielten. Nachdem der Plakatsfahrplan seinerzeit durch die Bestrebungen des Eisenbahndepartements und nach Überwindung mannigfacher und nicht unerheblicher Widerstände ins Leben gerufen worden sei und nachdem er die Anerkennung des Publikums gefunden und sich eingelebt hatte, wäre in weiten Kreisen eher erwartet worden, daß der Plakatsfahrplan durch Aufnahme der Dampfbootkurse eine oft gewünschte Erweiterung erfahren würde, als daß er von der Bildfläche verschwinde. Es sei auch vielfach mit Bedauern Beschwerde darüber geführt worden, daß der bundesrätliche Beschluß, der nicht nur die Bundesbahnen angehe, sondern die Interessen sämtlicher Bahnen der Schweiz, insbesondere aber alle Nebenbahnen berühre, zu stande gekommen sei, ohne daß den Beteiligten Gelegenheit geboten worden wäre, ihre Ansichten über die Vorteile eines solchen Fahrplans für die gesamte Bevölkerung und über die Wünschbarkeit der Beibehaltung desselben an zuständiger Stelle zur Kenntnis zu bringen und zu vertreten. Im Interesse aller derjenigen, welche die schweizerischen Eisenbahnen benützen, sowie der Eisenbahnen selbst und im Auftrage der am 6. Mai abgehaltenen Konferenz des Verbands schweizerischer Sekundärbahnen erlaube sich die Präsidialverwaltung, das Gesuch zu stellen, es möchte der Bundesrat auf seinen Beschluß zurückkommen und anordnen, daß der Plakatsfahrplan in Zukunft wieder erstellt werde.

Mit Eingabe vom 17. Juli gleichen Jahres hat der Regierungsrat des Kantons Bern namens der Verwaltungen der Emmentalbahn, der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Burgdorf-Thun-Bahn sich dem Gesuche der Sekundärbahnen angeschlossen.

Ein ähnliches Gesuch hat der Staatsrat des Kantons Neuenburg auf Anregung des Betriebschefs der Neuenburger Jura-

bahnen an das Departement gerichtet, und es hat die Regierung des Kantons Thurgau, auf Begehren des Verkehrsvereins Frauenfeld, in einer Eingabe betreffend die Winterfahrplanentwürfe sich ebenfalls zu gunsten der Wiedererstellung des allgemeinen Plakatahrplans ausgesprochen.

Andere Eingaben oder Klagen ab Seite des reisenden Publikums sind uns keine zugekommen; es dürfte dies zur Genüge beweisen, daß man sich in unserm Lande, von den Nebenbahnverwaltungen abgesehen, für die Sache nicht besonders interessierte.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen, mit bezug auf die Eingabe der Sekundärbahnen zur Vernehmlassung eingeladen, bemerkte in ihrer Rückäußerung vom 15. Juli 1903, daß sie auf 1. Mai gleichen Jahres für jeden Kreis einen Plakatahrplan mit Aufnahme zahlreicher Anschlüsse auch der schweizerischen Nebenbahnen und nebstdem einen Routenfahrplan über die direkten Zugverbindungen herausgegeben habe. Diese Einrichtung scheine beim Publikum im ganzen Beifall gefunden zu haben, wenigstens seien der Generaldirektion keine andern Stimmen zur Kenntnis gekommen. Diese Plakatahrpläne müßten auch beibehalten werden, wenn der allgemeine schweizerische Plakatahrplan wieder zur Ausgabe gelangen sollte, und zwar schon deshalb, weil derselbe in der bisherigen Form in bezug auf die Angabe der Anschlüsse und der direkten Wagenkurse die Fahrpläne der Bundesbahnen nicht gleichwertig ersetzen könnte.

Die Generaldirektion halte nun dafür, daß ein solches Verfahren des guten zu viel wäre, und es sei noch darauf aufmerksam zu machen, daß die Bundesbahnen den allgemeinen Plakatahrplan wegen Mangel an Platz in den meisten Stationen nicht aushängen könnten, denn die Plakate der Bundesbahnen allein haben zusammen eine Breite von 8,20 Meter.

Dagegen könnte die Ausgabe eines gemeinsamen Plakatahrplans aller Nebenbahnen, die mehr als rein lokale Bedeutung haben, zweckmäßig sein.

Der Bundesrat erachtete die Ansicht der Bundesbahnen als zutreffend, da dem allgemeinen Plakat, wenn dasselbe wieder erstellt werden wollte und auch nur das erweiterte zusammenhängende Eisenbahnnetz hätte enthalten sollen, mindestens ein weiteres Blatt angefügt werden müßte, womit dasselbe eine

Breite von 4,25 m. erreicht hätte. Die Plakate der Bundesbahnen und das allgemeine Plakat des Departements müßten zusammen eine Wandlänge von 12,45 m. überdecken, welche wohl nur in den wenigsten Stationen vorhanden wäre. Der Bundesrat konnte den Bundesbahnen nicht zumuten, bei jeder Fahrplanänderung über Fr. 2000 an die Kosten des allgemeinen Plakatsfahrplans beizutragen und auf das Aushängen der eigenen Plakate, welche letztere den Wünschen der ständerätlichen Geschäftsprüfungskommission entsprachen, zu verzichten, lediglich zu dem Zwecke, um den Nebenbahnen zu ermöglichen, ihre Fahrpläne mit denjenigen der Hauptbahnen auf einem gemeinsamen Plakate, in Wirklichkeit aber auf fünf Blättern verstreut, zu publizieren. Dieser Zweck hätte übrigens annähernd ebensogut durch Erstellung eines gemeinschaftlichen Plakats seitens der Nebenbahnen erreicht werden können; haben doch auch die Transportanstalten des Berner Oberlandes während mehrerer Jahre einen gemeinschaftlichen Fahrplan herausgegeben.

Der Bundesrat konnte aber auch keine Verpflichtung anerkennen, ein solches Plakat durch das Eisenbahndepartement erstellen zu lassen, zumal die betriebstechnische Sektion des Departements seit Jahren wegen steter Zunahme der Zahl der Unternehmungen und der Begehren zu den Fahrplanentwürfen bei jedem Fahrplanwechsel dermaßen in Anspruch genommen ist, daß es nur vermitteltst Zurücklegen anderer Geschäfte möglich wird, die Fahrpläne so frühzeitig zu genehmigen, daß letztere auf den vorgeschriebenen Zeitpunkt erscheinen können.

Wir haben demnach die Wiedererwägungsanträge unterm 7. August ablehnend beschieden, wobei wir es dem Ermessen der Verwaltungen der Nebenbahnen anheimstellten, ob sie selbst gemeinschaftlich einen Plakatsfahrplan erstellen wollten.

Wenn man uns heute vorhalten will, daß wir im letzten Jahre dasjenige umgestoßen, was wir im Jahre 1890 gutgeheißen haben, so müssen wir erwidern, daß wir grundsätzlich heute auf demselben Boden wie im Jahre 1890 stehen, wogegen wir allerdings den wesentlich veränderten Verhältnissen gebührend Rechnung getragen haben.

Der Entwurf des Departements vom Jahre 1888 wurde seiner Größe wegen vom Eisenbahnverband angefochten, worauf die Angelegenheit für einmal zurückgelegt wurde.

Die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates hat die Einwendungen des Eisenbahnverbands insofern als zutreffend an-

erkannt, als sie einem bedeutend reduzierten Plakate das Wort redete, welches nur die Fahrpläne der großen Hauptbahnen mit durchgehendem Verkehr enthalten sollte. Der Bundesrat ging weiter als die Kommission, indem er einem Plakate zustimmte, welches die Fahrpläne des gesamten zusammenhängenden schweizerischen Eisenbahnnetzes, ausgenommen die Berg- und Touristenbahnen, umfaßte, aber doch nur so groß war, daß dasselbe in weitaus den meisten Stationen anstandslos ausgehängt werden konnte.

Von allen schweizerischen Bahnen hatte damals die Nordostbahn den größten Plakatsfahrplan. Dessen Breite betrug 130 cm., diejenige des allgemeinen Plakats 170 cm.; es beanspruchten daher die beiden Plakate zusammen eine Wandbreite von 3 m., während heute mindestens 12,45 m. erforderlich sind. Der Bundesrat konnte sich damals ebensowenig als heute mit einem unbrauchbaren Plakate befreunden, und es ist derselbe der Ansicht, daß der Anregung der ständerätlichen Kommission vom Jahre 1889 vollständig entsprochen ist, nachdem die verstaatlichten Hauptbahnen einen zweckmäßigen Plakatsfahrplan mit Angabe der Anschlüsse der Nebenbahnen und außerdem noch einen namentlich für den Anschlag im Ausland sich eignenden Routenfahrplan erstellt haben.

Dem allgemeinen Plakatsfahrplan kommt heute beim schweizerischen Publikum bei weitem nicht mehr die Bedeutung zu, wie vor 10—15 Jahren, weil seither das Publikum sich an die Kursbücher gewöhnt hat. Man kann sich in einer beliebigen Station täglich davon überzeugen, wie wenig die Plakatsfahrpläne konsultiert werden. Aber auch im Auslande ist die Bedeutung des allgemeinen Plakats, und zwar vermutlich seiner Größe wegen, ganz erheblich zurückgegangen, denn während im Jahre 1890 noch 4002 Exemplare desselben an die ausländischen Verwaltungen abgegeben wurden, haben diese Verwaltungen im Jahre 1902 nur noch 2120 Exemplare bezogen. Von Baden, Württemberg und Bayern abgesehen, war denn auch in ausländischen Stationen der schweizerische Plakatsfahrplan nur selten zu finden. Gegenwärtig wird dem Vernehmen nach vom Auslande der Routenfahrplan der Bundesbahnen am meisten verlangt.

Bei dieser Sachlage muß man sich fragen, ob für die Bundesbehörde eine Verpflichtung bestehe, den Nebenbahnen zuliebe ein unbrauchbares und daher ganz überflüssiges Plakat zu erstellen. Der Bundesrat muß diese Frage entschieden verneinen, denn ge-

mäß Gesetzen und Verordnungen sind die Fahrpläne durch die Bahnverwaltungen zu erstellen. Im Jahre 1890 wurde das Plakat vom Eisenbahndepartement erstellt, weil die Bahnverwaltungen sich ablehnend verhielten und etwas wirklich Brauchbares geschaffen werden konnte. Heute hat das Plakat, wie wir nachgewiesen haben, nur noch geringen Wert, und es sind einzig die Nebenbahnen, welche dasselbe wünschen; dessen Erstellung sollte daher den Nebenbahnen überlassen werden.

Falls die Räte beschließen sollten, daß das Plakat durch das Eisenbahndepartement wieder zu erstellen sei, so würde die fernere Frage entstehen, wie weit man dabei gehen solle. Ohne Zweifel werden die Verwaltungen der Zahnradbahnen und vielleicht auch diejenigen der Dampfschiffunternehmungen die Aufnahme in das Plakat beanspruchen, und es könnten die Begehren wenigstens der Zahnradbahnen nicht wohl abgewiesen werden, indem einzelne Zahnradbahnen für den Personenverkehr größere Bedeutung haben als gewisse Schmalspurbahnen. Alsdann werden wir aber sicher zu einer Plakatbreite von 5 m. kommen, denn die bisherigen Berechnungen hatten die auf den Hauptbahnen eingetretene Zugvermehrung noch nicht berücksichtigt. Welche Summe von Arbeit ein solches Plakat erfordert, weiß nur derjenige richtig zu beurteilen, der in den letzten Jahren in der Sache gearbeitet hat, und es kann mit Sicherheit angenommen werden, daß dasselbe nie rechtzeitig erscheinen würde, weil dessen Fertigstellung erst nach Herausgabe der definitiven Entwürfe durch die Bahnverwaltungen an die Hand genommen werden kann. Ist dann das Plakat gemäß diesen Entwürfen berichtigt, so muß dasselbe erst noch zur Revision an alle Verwaltungen übermittelt werden, weil an den definitiven Entwürfen sehr häufig noch kleine Änderungen vorgenommen werden. Nach Rücksendung des Plakats durch die Verwaltungen kann schließlich der Druck beginnen.

Gemäß Verordnung betreffend die Behandlung der Fahrplänenentwürfe sind die definitiven Fahrpläne 10 Tage vor Inkrafttreten in den Stationen zur Einsicht des Publikums zu halten und bekannt zu machen; mit dem Versand des allgemeinen Plakats konnte aber noch nie rechtzeitig — in den letzten Jahren je-weilen erst 2—4 Tage vor Inkrafttreten desselben — begonnen werden, und in Zukunft müßten sich die Verhältnisse noch schlimmer gestalten.

Für den Fall, daß neben dem Plakat der Bundesbahnen das Eisenbahndepartement seinen allgemeinen Plakatsfahrplan wieder

herausgeben sollte, drängt sich im weitem die Frage auf, welchem der beiden Fahrpläne soll der Vorrang gegeben werden? Im Inland würde es schließlich noch zur Not angehen, die Bundesbahnen zu verpflichten, zuerst den allgemeinen Fahrplan und dann je nach den örtlichen Verhältnissen 1—2 Kreisfahrpläne auszuhängen. Sollte es jedoch den Bundesbahnen verboten werden, ihren eigenen Fahrplan ins Ausland zu senden? Das wäre unseres Erachtens ein moralischer Schlag gegen das erst geschaffene nationale Unternehmen, den der Bundesrat nicht verantworten könnte. Werden aber beide Plakate ins Ausland versandt, so ist es ganz sicher, daß das eine oder das andere, vielleicht auch alle beide, in den Papierkorb wandern.

Mit Rücksicht auf die durchgeführte Verstaatlichung glaubte der Bundesrat dem Eisenbahndepartement eine zum guten Teil zwecklos gewordene Arbeit abnehmen zu können, ohne irgend welche berechnigte Interessen zu verletzen. Denn einen positiven Wert eines solchen neben denjenigen der Bundesbahnen erscheinenden Plakates für diese oder jene Nebenbahn dürften auch dessen eifrigste Verteidiger schwerlich nachzuweisen in der Lage sein.

Wenn aber ein solcher reeller Wert wirklich vorhanden sein sollte, so müßte man auch die Beschwerden derjenigen Unternehmungen als berechnigt anerkennen, welche bisher wegen Raumangel nicht aufgenommen werden konnten und welche auch künftighin nicht berücksichtigt werden könnten. Es würde das dazu führen, daß die Zahnrad-, Drahtseil- und Straßenbahnen, sowie die Dampfschiffe für sich gleiches Recht und ihren Anteil auf die von Bundes wegen für einzelne andere Nebenbahnen gemachte Reklame beanspruchen würden.

Andererseits wollen wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß mit der Übertragung einer Arbeit in dem Umfange eines Gesamtplakats der Realisierung der in den Räten angeregten Vereinfachung des Eisenbahndepartements jedenfalls nicht Voranschub geleistet würde. Denn es ist heute schon zu bemerken, daß diese Arbeit ohne Personalvermehrung nicht bewältigt werden könnte.

Wenn die Räte es für angezeigt erachten, den Nebenbahnen ein besonderes Entgegenkommen zu beweisen, so sollte dieses jedenfalls nur in dem Maße geschehen, daß das Departement verhalten würde, ein Plakat der schweizerischen Nebenbahnen resp. der nicht verstaatlichten Bahnen zu erstellen. Damit würden



unnötige Kosten und Arbeiten vermieden, und es dürfte angenommen werden, daß ein solches Plakat, wenn auch nicht überall, so doch in den meisten Stationen nebst denjenigen der Bundesbahnen ausgehängt werden könnte. In ein solches Plakat dürften auch die Gotthardbahn, die Neuenburger Jurabahnen, die Bern-Neuenburg-Bahn, sowie die Zahnradbahnen aufgenommen werden, was eine Gesamtbreite von etwas über 2 m. ergeben würde. Die Frage, ob ein solches Plakat in 2 oder 3 Blättern erstellt werden sollte, bleibt noch offen. Der Titel desselben würde „Schweizerische Privatbahnen“ lauten.

Die Gotthardbahn hat indessen dem Departement mitgeteilt, daß sie auf die Einstellung ihres Fahrplans in ein solches Plakat keinen Wert lege, und daß die Angaben betreffend die Gotthardbahn in den Plakaten der Bundesbahnkreise II und III und im Routenfahrplan der Bundesbahnen genügen.

Einem solchen Plakate könnte wenigstens eine gewisse Existenzberechtigung nicht abgesprochen werden, obschon es ebensowenig als der bisherige allgemeine Plakatsfahrplan allen billigen Anforderungen des Publikums genügen würde.

Einige Schwierigkeiten dürfte dabei die Frage der Kostenverteilung bereiten. Daß die Kosten der ins Ausland zu versendenden Exemplare durch die am Plakate beteiligten Bahnen zu tragen wären, betrachten wir als selbstverständlich, wogegen man sich fragen muß, ob die Bundesbahnen verpflichtet werden könnten, für die Kosten der ihnen zum Anschlag zugewiesenen Plakate aufzukommen.

Wenn man dem Lande etwas wirklich Nützliches und Praktisches bieten und den Fahrplänen der schweizerischen Transportanstalten eine weitgehende Publizität sichern will, so muß zu der Erstellung eines offiziellen Kursbuches geschritten werden. Es erscheinen zwar in unserm Lande zahlreiche Kursbücher, aber es lassen dieselben in verschiedenen Richtungen zu wünschen übrig. Auch werden sie meistens zu spät und zudem nicht so häufig herausgegeben, daß die Interessenten von den im Laufe einer Fahrplanperiode eingetretenen Änderungen innert nützlicher Frist Kenntnis erhalten.

Es ist seit Jahren aus verschiedenen Kreisen die Erstellung eines solchen Kursbuches angeregt worden, und es sind die Postverwaltung sowie die Generaldirektion der Bundesbahnen schon

vor einiger Zeit der Verwirklichung dieser Anregung nahegetreten. Daß die Herausgabe eines solchen Publikationsmittels sich in unliebsamer Weise verzögerte, findet in dem Umstande seine Erklärung, daß die Generaldirektion durch Organisationsarbeiten stark in Anspruch genommen war. Gemäß neuern Mitteilungen gedenkt nun die Generaldirektion das Kursbuch auf den Sommer 1905 herauszugeben, womit dann wohl so ziemlich allen berechtigten Wünschen entsprochen sein dürfte.

Wir beantragen Ihnen, die Motion in dem Sinne zu erledigen, daß der Bundesrat beauftragt wird, die Generaldirektion der Bundesbahnen und die Postverwaltung zu veranlassen, auf den Sommer 1905 gemeinschaftlich ein offizielles Kursbuch herauszugeben.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 20. Mai 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Comtesse.**

Der I. Vizekanzler:

**Schatzmann.**



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Motion des Herrn  
Nationalrat Dinkelmann betreffend Wiedererstellung des allgemeinen schweizerischen  
Plakatfahrplans. (Vom 20. Mai 1904.)**

|      |                  |
|------|------------------|
| In   | Bundesblatt      |
| Dans | Feuille fédérale |
| In   | Foglio federale  |

|       |      |
|-------|------|
| Jahr  | 1904 |
| Année |      |
| Anno  |      |

|        |   |
|--------|---|
| Band   | 3 |
| Volume |   |
| Volume |   |

|        |    |
|--------|----|
| Heft   | 21 |
| Cahier |    |
| Numero |    |

|                     |     |
|---------------------|-----|
| Geschäftsnummer     | --- |
| Numéro d'affaire    |     |
| Numero dell'oggetto |     |

|       |            |
|-------|------------|
| Datum | 25.05.1904 |
| Date  |            |
| Data  |            |

|        |         |
|--------|---------|
| Seite  | 586-603 |
| Page   |         |
| Pagina |         |

|         |            |
|---------|------------|
| Ref. No | 10 020 985 |
|---------|------------|

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.