

Luzerner Tagblatt.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Nro. 58.

den 9. März 1880.

für Luzern zum Abholen durch die Post	Abonnement:		
	jährlich	6 Monate	3 Monate
	Fr. 12.—	Fr. 6.—	Fr. 3.50.
	„ 12.80	„ 6.40	„ 3.40.

Inserate:
die einspaltige Zeile oder deren Raum 10 Gr.
für Wiederholungen 8 „
Inserate von 3 Zeilen und weniger 30 „

Dienstag,

Luzern-Immensee.

Indem wir heute auf die am letzten Freitag Abend im hiesigen Stadttheater stattgehabene Volksversammlung zurückkommen, um hierüber eingehender zu berichten, konstatieren wir zunächst, daß die Schätzungen über die Zahl der Teilnehmer ziemlich auseinander gehen. Wir haben von 6-700 gesprochen, das „Waterland“ spricht von 1000 bis 1200, Korrespondenten außerkantonaler Blätter schätzen die Menge auf 800 oder 1000. Die Zahl 800 dürfte der Wirklichkeit am nächsten kommen, wenigstens wird diese von Seiten behauptet, welche die Stammverhältnisse unseres Theaters genau kennen.

Wie bereits erwähnt, eröffnete und leitete Hr. Nationalrath Vonmatt Namens des Initiativkomite's die Verhandlungen, indem er seinerseits die Wichtigkeit des Kraftanbaus für die Stadt und den Kanton Luzern hervorhob, auf die sehr bedeutenden Subventionen derselben für das Gottthard-Unternehmen aufmerksam machte und im Fernern einige Wünsche auf diejenigen Seiten der obigenbenannten Frage, welche dann durch die Spezialkommission eine ausführlichere Beleuchtung fanden.

Hr. Oberstlt. Estermann gab Ausschluß über die Entscheidung und die seitige Arbeit des Initiativ-Komite's. Er sagte, das Komite sei durch die Unterredungen, welche dasselbe mit dem Direktorium der Gottthardbahn hatte, zu der vollsten Ueberzeugung gekommen, daß das letztere den rechtlichen Willen habe, die Linie Luzern-Immensee so bald, als es immer in seiner Macht liegt, auszuführen. Der Redner berührte auch die Konkurrenz, welche das Komite mit dem Direktor der Jurabahn, Hrn. Maril, hatte. Dieser äußerte damals den Wunsch, die Bürgerchaft der Stadt Luzern möchte gegenüber dem Stadtrat und der Regierung von Luzern in dieser Angelegenheit die Initiative ergreifen; der Kanton Bern werde die bei der Gottthardbahn-Vermählung zu unternehmenden Schritte selbstständig unterstützen, nur solle man ihm im Anfang keine Opfer zumuthen.

Hr. Stadtrat W. A. erklärte das Projekt der Eisenbahnlinie Luzern-Immensee. Die Bahn zweigt bei Immensee (in der Nähe des Gasthauses zum „Schloß“) von der Hauptlinie ab, gewinnt Küsnacht bei der sog. Uhl, läuft dann fast ununterbrochen dem See nach bis in's sog. Benzholz (Vordermegggen), wo sie sich ungefähr der neuen Weggerstraße nach zieht bis zum „Hotel Beauvoilage“ an der Halde; in einem Tunnel führt sie von dort nach dem Weg, welches auf einer Brücke überschritten wird, läuft bei der Zürcherstraße beim Hause des Hrn. Vuholzer in den Messegang ein, welchen sie in der Gegend verläßt, die Neuhof auf einer in Kurve gebauten Brücke überschreitet und unterhalb des Zuschauers in die bestehende Linie einmündet.

Bzüglich dieser Linie existieren zwei Varianten. Die erste besteht darin, daß von der Halde weg die Bahn nicht um die Stadt herum, sondern auf dem See mittels einer Dampfbrücke in den Bahnhof eingeführt würde. Die Kosten derselben wären auf Fr. 525,000 zu veranschlagen. Diese Variante wird indessen nicht mehr ernstlich in Betracht gezogen. Die zweite Variante besteht darin, daß das Weg nicht überbrückt, sondern à niveau überschritten wird; hierdurch könnte eine Ersparnis von etwa Fr. 50,000 erzielt werden. Ob diese Variante vielleicht beliebt wird, kann heute nicht gesagt werden.

Die Kosten der Linie sind veranschlagt, wie folgt: Unterbau Fr. 187,500, Expropriation Fr. 1,010,000, Unterbau Fr. 2,787,600, Oberbau Fr. 452,000, Hochbau Fr. 203,000, die übrigen Einrichtungen Fr. 131,800, zusammen Fr. 4,751,600. Hievon kommen die Bauzinsen während zwei Jahren im Betrage von circa Fr. 260,000, macht in runder Summe zusammen 5 Millionen Fr. (Für die Gebührensbeschaffung wird auch noch ein Posten ausgesetzt werden müssen. Die Reb.) Diese Kostenberechnung basirt auf den bei der Linie Immensee-Bruggen vorkommenden Ansätzen, auf welchen dann bekanntlich ein Abzug von 15% erzielt wurde. Es figurirt in denselben nur ein Posten, der nicht als ganz zuverlässig betrachtet werden kann: die Summe für die Expropriation. Immerhin sind auch hier die Ansätze

derart, daß man annehmen darf, dieselben werden nicht wesentlich überschritten werden.

Der Redner geht dann über zu den Längenverhältnissen derjenigen Zufahrtslinie zum Gottthard, deren Ausgangspunkt Basel ist und die bezüglich der Konkurrenz hier in Betracht fallen. Die Linie Basel-Ober- u. Nid-Aarau (Südbahn). Immensee hat 107 Kilometer; sie ist die kürzeste Linie von Basel nach dem Gottthard, konkurriert aber nicht direkt mit der Luzern-Immensee-Bahn. Basel (Südb.)-Brugg (Südbahn)-Immensee hat 110 Kilometer, Basel-Ober- u. Nid-Aarau-Röthli-Immensee 119 Kilometer, Basel-Ober- u. Nid-Aarau-Küsnacht-Immensee 111 Kilometer oder bei direktem Uebergang vom Untergrund nach der Halde, ohne in den Bahnhof einzufahren, 106 Kilometer.

Hr. Fürsprecher Jos. Berber referirt über die rechtlichen Verhältnisse. Er weist zunächst darauf hin, daß in Art. 1 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869, durch welchen das Gottthardunternehmen begründet wurde, die Linie Luzern-Küsnacht-Immensee- u. Gubio als ein Theil des Gottthardbahnnetzes bezeichnet ist. Auf Grund dieses Vertrages haben der Kanton und die Stadt Luzern zusammen eine Subvention von 1,800,000 Fr. übernommen und geleistet. Infolge der bekannten Katastrophe hat dann dieser Vertrag allerdings eine Veränderung erfahren, indem durch die Zusatzkonvention vom 12. März 1878 die sofortige Ausführung dieser Zweiglinie wie auch derjenigen von Zug nach Arth und von Gubio nach Lugano sistirt wurde. In Art. 3 Absatz 3 dieser Konvention heißt es nämlich: „Der Bau der Linien Luzern-Immensee, Zug-Arth und Gubio-Lugano wird bis zu dem Zeitpunkt verschoben, wo die Linie Immensee-Pino dem Betrieb übergeben sein wird.“ Aber im folgenden Absatz fährt die Konvention fort: „Wenn in der Zwischenzeit die Gottthardbahn-Gesellschaft sich in der Lage befinden würde, die eine oder andere dieser Linien zu bauen, so hätte sie dem schweiz. Bundesrathe einen Finanzantrag zu stellen, welcher die für die Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Hülfsmittel gänzlich unberührt läßt.“

Auf Grund dieser Bestimmung des Art. 3 Absatz 4 der benannten Konvention ist die Linie Gubio-Lugano (Monte-Cenero-Linie) bereits in Ausführung begriffen.

Den Sinn dieser Bestimmung interpretirt der Präsident der internationalen Konferenz, Herr Bundesrath Dr. Herer, in der neuesten Sitzung (9. Juni 1877) laut dem offiziellen Verhandlungsprotokoll wie folgt: „Der Präsident konstatirt, daß alle Delegationen einig sind, die Ausführung der Zweiglinien Zug-Arth, Luzern-Immensee und Gubio-Lugano bis zur Eröffnung der Hauptlinie Immensee-Pino im Prinzip zu verschoben, ohne daß Jemand sich der vorerwähnten Ausführung irgend einer dieser Linien in dem Fall widersetzen würde, wo zu diesem Zwecke spezielle Mittel von den interessirten Regierungen oder auf irgend eine andere Art geliefert würden“ (sans que personne veuille s'opposer à l'exécution antérieure de l'une quelconque de ces lignes au cas où, dans ce but, des ressources spéciales seraient fournies par les contrées intéressées, ou de toute autre manière.)

Es handelt sich also einfach darum, ob die Gottthardbahn-Gesellschaft zum Bau der Linie Luzern-Immensee spezielle Mittel werde beschaffen können, welche die jeglichen, für den Bau der Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Mittel der Gesellschaft intact lassen. Ist sie dies im Stande, so hat sie dem Bundesrathe lediglich einen Finanzantrag zu stellen. Weitere Rechte, als diesen letztern zu genehmigen oder als ungenügend zu erklären, hat selbst der Bundesrath nicht. Der Protest, welchen seiner Zeit die Regierung von Zürich gegen die Priorität der Linie Luzern-Immensee erlassen hat, ist ein total unbedeutender; die Prioritätsfrage hinsichtlich der beiden Linien Luzern-Immensee und Zug-Arth ist nur dann vom Bundesrathe zu entscheiden, wenn die Gottthardbahn-Gesellschaft erst nach der Eröffnung der Linie Immensee-Pino in die Lage kommt, die eine oder andere dieser verschobenen Linien bauen zu können. In diesem, aber auch nur in diesem Fall findet Absatz 3 des Art. 3 der Zusatzkonvention vom 12. März 1878 Anwendung, welcher Ab-

satz lautet: „Nach der Eröffnung der Linie Immensee-Pino soll die Gottthardbahn-Gesellschaft den Bau der drei verschobenen Linien, sobald als ihre finanzielle Lage es gestattet, in Hand nehmen und ausführen. Der schweiz. Bundesrath hat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen.“

Der Redner konstatirt zum Schlusse, daß die Gottthardbahn-Gesellschaft ein sehr bedeutendes Interesse hat, die Linie Luzern-Immensee gleichzeitig mit der Hauptlinie Immensee-Pino in Betrieb zu setzen. Im gegentheiligen Fall, d. h. wenn die Züge der Gottthardbahn von Luzern weg über Röthli nach Immensee geführt werden müßten, hat die Gottthardbahn das gesammte Baukapital der Strecke Röthli-Immensee der Nordost- und Zentralbahn (als gemeinschaftlichen Eigenthümern der aargauischen Südbahn) mit 6% zu verzinsen und ihnen die Hälfte der Brutto-Einnahmen auf dieser Strecke zu überlassen. Was die Vergütung für die Befahrung der Linie Luzern-Röthli, welche der Nordostbahn gehört, betrifft, so sind bisherige Feststellungen noch nicht vorhanden, werden aber jedenfalls für die Gottthardbahn ziemlich oneros ausfallen. (Schluß folgt.)

Eidgenossenschaft.

Gottthardfeier. Der „Diritto“ in Rom veröffentlicht die Ansprache, welche Ministerpräsident Cairoli und der deutsche Gesandte v. Reubell an einem Bankett auf der deutschen Gesandtschaft zu Ehren des Gotttharddurchstichs gemacht haben.

v. Reubell brachte den lebhaftesten Dank Deutschlands gegen Italien aus, welches die Initiative ergriffen habe zu dem gewaltigen Werke, das zwischen Po und Rhein eine bequeme Verbindung eröffne, die Entfernung zwischen zwei durch ein drittes Volk, voll Kraft und Eifer such auf seine hundertjährigen Traditionen, seine Unabhängigkeit und Freiheit, bisher getrennten Völkern auf wenige Stunden abzurufen und eine Zukunft friedlicher und immer engerer moralischer und materieller Beziehungen zwischen beiden Ländern in Aussicht stelle. Es wäre ungerath, zu vergessen, daß Italien moralisch und finanziell den Hauptantheil an dem großen Unternehmen übernommen hat. Ein Gefühl des Dankes beweget daher den Redner, wenn er ein Hoch ausbringe auf den König von Italien.

Cairoli verbannt dem Vertreter der großen deutschen Nation, die mit Italien durch so viele Bande unumkehrbarer Anhänglichkeit verknüpft sei, den ausgedachten Toast. Das gegenwärtige Fest gelte nicht bloß der Wissenschaft, der Arbeit und dem Verkehr, sondern auch der heiligen Sache des Friedens, der die Anstrengungen aller Staatsmänner geweiht sind und die auch das letzte Ziel der italienischen Politik bilde. Wenn die Beziehungen sich enger gestalten, so stärke sich das Bewußtsein der Freundschaft und der Solidarität in Rechten und Pflichten unter den Völkern.

Der beste Glückwunsch, den der Redner gegenüber dem deutschen Gesandten, sowie auch gegenüber dem Gesandten der Schweiz aussprechen könne, sei die Hoffnung, daß der neue Schienenweg zwischen den drei Völkern die brüderliche Gefinnung und die natürliche Allianz in Arbeit und Verkehrsbeziehungen immer mehr kräftigen werde. An das ruhmgekrönte Deutschland und die arbeitsame Schweiz denke also der Redner, wenn er sein Hoch ausbringe auf den deutschen Kaiser und den schweizerischen Bundespräsidenten.

Luzern. Der 1870er Jahresbericht der hiesigen Dampf- schiffahrtsgesellschaft ist soden ausgehellt worden. Der Verwaltungsrath sagt darin u. A.:

„Mit dem hiesigen Rechnungsabsluß haben wir gleichzeitig auch das erste Decennium seit Bestehen unserer gegenwärtigen Vereinigten Dampf- schiffahrt- Gesellschaft des Vierwaldstättersees hinter uns. Es würde zu weit führen, auch nur auf die wichtigsten Vorgehensseiten unseres Unternehmens während dieser Periode zurück zu kommen; es genügt und, hievon mit Vergnügen konstatiren zu können,