

Suzerner Tagblatt.

Neunundzwanzigster Jahrgang.

Nro. 107.

den 5. Mai 1880.

Abonnements:

jährlich	6 Monate	3 Monate.
fr. 10. —	Fr. 5. —	Fr. 2. 50.
Wochen	12. —	6. —
3. —	12. 80	6. 40
3. 40.		

Inserate:

die einpaltige Zeile oder deren Raum 10 Gs.
für Wiederholungen 8 „
Inserate von 3 Zeilen und weniger 30 „

Mittwoch,

Die Gegenkritik des „Waterland“.

(Fortsetzung.)

Außerordentlich viel Rüge läßt sich das „Waterland“ kosten, den Hrn. Pfarrer Keiser in Romooß zuzuschreiben. Die Richtigkeit des seiner Zeit von uns produzierten Briefes dieses Gemeindevorstandes von Romooß ist nicht bestritten, dagegen wird gesagt, die Sache für Hrn. Keiser in das günstigste Licht zu stellen. Gilt die Rüge nicht? Da Hr. Keiser selbst dem „Waterland“ zu seiner Diskutierung „private konfessionelle“ Mittheilungen gemacht hat, welche das Regierungsgeschäft nun richtig verwerthen, so sind wir gezwungen, uns mit diesem Herrn noch etwas einzulassen.

Hr. Keiser fungierte in den vierziger Jahren 3 1/2 Jahre lang als Vikar in Romooß und hielt sich damals fast stets in den Liberalen. Als er sich in Ötten, wo er mit der Bürgerkassette in einem besänftigten Krieg lebte, unmöglich gemacht, wurde er als Pfarrer nach Romooß versetzt, wo er es in kurzer Zeit dazu brachte, daß er in politischen und Gemeindegewaltigkeiten jedes Einflusses entbehrt. Hr. Keiser wäre vielleicht nicht wieder gewählt worden, wenn der Pfarrer nicht zum voraus erklärt hätte, er wolle fort. Es waren damals in Romooß gleichzeitig zwei Pfarrstellen zu besetzen: diejenige von Eggbergen, welche B. bis dahin innegehabt, und diejenige von Krähen-Gröbenberg. Hr. Keiser wählte nun die Sache so zu arrangieren, daß sich ein Exkommunikationskandidat R., dem ein Seminarjahr geschenkt wurde, für die Schule in Eggbergen meldete. Der Pfarrer lief von Haus zu Haus, um die Leute für die Bestätigung B.'s zu bestimmen, einigen Bürgern schrieb er zu diesem Zweck noch extra, der Kandidat R. wurde veranlaßt, selbst auch den Hausvätern nachzugehen. Dieses Treiben kam nun den Leuten zu viel vor; an der Gemeindeversammlung wurde zwar der Kandidat R. im zweiten Wahlgang mit einer Stimme Mehrheit an die Schule von Eggbergen gewählt, aber sofort darauf erhielt der Lehrer B. die Schule in Krähen-Gröbenberg, dem Pfarrer zum Traus, wie er selbst in seiner famosen Epistel an den Gemeindevorstand ganz richtig sagt.

Indessen gab Hr. Keiser das Spiel noch nicht für verloren. Er wählte nachträglich einige konservative Hauptlinge zu bestimmen, in einer Petition an den Erzbischofstrahl um Überberufung des „liberalen“ Lehrers B. nachzugehen. Der Erzbischofstrahl zog daraufhin beim Gemeindevorstand von Romooß Erundigungen über B. ein. Dieser antwortete, es sei früher öfters vorgekommen, daß B. sich betrunken habe und in diesem Zustande habe er manchmal sich Unwürdiges erlaubt, die nicht ganz am Plage gewesen seien; in neuerer Zeit sei dies aber weniger mehr vorgekommen. Was das „stille Betragen“ des B. betreffe, so wisse der Gemeindevorstand nicht von unpolitischen Handlungen desselben und es würde überhaupt schwer sein, dem B. etwas Derartiges nachzuweisen. Auf diese Auskunft hin fand der Erzbischofstrahl keinen plausiblen Grund vor, der Petition zu entsprechen. B. blieb Lehrer in Romooß und ist noch dort.

Mit dem von Pfarrer Keiser vorgeschlagenen Motio der „Leberlichkeit“ war es also nicht so weit her. In seiner Epistel an den Gemeindevorstand spricht der Pfarrer ausdrücklich von dem „radikalen“ B. und wir legen heute noch die selbe Uebersetzung, daß wenn B. konfessionell gewesen wäre, dem Pfarrer der Umstand, daß B. zuweilen zu stark in's Glas gucke, nicht halb so bedenklich vorgekommen wäre. Läßt sich ja auch vom „Aneipen“ sagen: Peccatur intra Jiacos muros et extra.

Zu weiterer Unterstützung unserer Behauptung, daß dem Pfarrer Keiser in seinem Verhalten gegen die Lehrerschaft politische Motive nicht fremd sind, ist folgendes zu erwähnen. Im Jahre 1871, als das gegenwärtige Regiment an's Ruder kam, wurde der sehr tüchtige Großrath Hans Portmann in Escholzmatt, der früher selbst Lehrer war, von der Regierungsrath nicht wieder als Schulkommissar gewählt. Er war bis dahin auch Präsident der Amtskonferenz gewesen und diese letztere glaubte das Recht zu haben, ihn trotz der Ablehnung als Schulkommissar wieder an diese Stelle berufen zu dürfen. Aber der Regierungsrath gestattete dies nicht.

Als dann die nächste Konferenz heranrückte, wurde in einer Vorankündigung beschlossen, den Bruder von Hans Portmann, Hr. Lehrer Baptista Portmann, zum Konferenzpräsidenten zu wählen. Konfessionarität wurde Hr. Pfarrer Rüttlimann in Entlebuch (selbst verstorben) als Kandidat aufgestellt. Am Konferenztag war schlechtes Wetter und die Romooßer Lehrer wollten daher nicht nach Escholzmatt gehen, wo die Konferenz stattfand. Da sie aber sahen, daß Pfarrer Keiser, der sonst nie eine Amtskonferenz besuchte, nach Escholzmatt reiste, so gingen sie ebenfalls dahin und gaben dann ihre Stimmen Hr. Baptista Portmann. Zu Hause schimpfte Vater Stadelmann sich bei der nächsten Gelegenheit an eine andere Schule wählen ließ: Hr. Keiser hat ihn tatsächlich vertrieben. Hr. Keiser Unterlehrer (gegenwärtig an den hiesigen Stadtschulen) fand sich bemogen, den Pfarrer um Ausstellung eines Zeugnisses zu ersuchen; dieses fiel so aus, daß die Schulkommission nachher für gut fand, das Zeugnis zurückzugeben und Hr. Unterlehrer ein anderes anzufordern.

Aus diesen Vorgängen mögen unsere Leser selbst ersehen, wie es mit der Behauptung des Hrn. Pfarrer Keiser steht, „er lasse jedem Lehrer seine Politik“. (Schluß folgt.)

Die Eisenbahnlinie Jmmensee-Luzern.

(Fortsetzung.)

Was die voraussichtlichen Betriebsergebnisse der Linie anbelangt, so hält es schwerlich, im vorliegenden wie in andern ähnlichen Fällen etwas Bestimmtes vorauszusetzen.

Die Linie bildet den Einsparpunkt zum Hauptstrange für das große, einem Halbtage nahe kommende Segment der westlichen Verkehrszone der Gotthardbahn, das seinen Mittelpunkt in Luzern hat, an welcher letztem Orte die folgenden Verkehrskräfte als allmentrende Zusätze zummentreffen:

- aus dem nordwestlichen Verkehrsgebiete die Linie Basel-Oten-Luzern (Eigentum der Schweiz, Centralbahn);
- aus dem westlichen Verkehrsgebiete der bernischen Jura- und Appenzeller Aemter die Schweiz, Westbahn die Linie Bern-Langnau-Luzern (Eigentum des Kantons Bern);
- aus dem südwestlichen Verkehrsgebiete — dem Touristen- und Arbeitergebiete des Berner Oberlandes — die Bern-Luzern-Bahn, welche auf Grund einer bernischen Staats-Subvention projektirt ist.

Die erstere dieser Linien konkurriert mit benennigen Verbindungssträngen zwischen Basel und Jmmensee, welche als Theilglied die neue Linie Olten-Poststutz-Jmmensee enthalten.

Die beschriebenen Distanz-Verhältnisse sind folgende:

1. Basel-Oten-Aarau-Jmmensee 107,178 Kilom.;
2. Basel-Brugg (Schönbühl)-Jmmensee 110,256 „
3. Basel-Oten-Luzern-Weggen-Jmmensee: direkt ohne Einspar in Bahnhof Luzern 108,571 „ mit Einspar in Bahnhof Luzern 111,571 „

Ein Vergleich der Längenerhältnisse unter 1 und 3 ergibt eine Differenz zu Ungunsten der Linie über Luzern nach Jmmensee von etwas mehr als einem Kilometer. Man sollte nun annehmen dürfen, die Schweizer Centralbahn finde ihr größtes Interesse darin, den Verkehr so lange und so viel möglich auf ihren eigenen Linien zu erhalten. Diese Gesellschaft ist alleinige Eigentümerin: bei der Linie Ziff. 3: Basel-Oten-Luzern auf 82 Kilom., 1: Basel-Oten-Aarau 63 während sie sich für den Rest der Weggenannten bis Jmmensee und für die Linie unter Ziff. 2 (Schönbühl und Schönbühl) mit der Schweiz, Nordostbahn zur Hälfte in die Eigenthumsrechte theilt.

Durch die Eröffnung des Eingangsthor der französischen Ostbahn-Gesellschaft in die Schweiz ist bekanntlich den bernischen Jura- und Appenzeller Linien in letzter Zeit ein ganz erheblicher Verkehr zugefallen. Ein guter Theil dieses Verkehrs wird den Weg zum Gotthard nehmen.

Ueberhaupt dürfte der an sich bedeutende Westverkehr nach dem Gotthard leicht größere Dimensionen annehmen, als gemeinlich vorausgesetzt wird. Die Eröffnung des Simplon-Tunnels, selbst wenn man von Zweifel an ihrem Zustandekommen abläßt, ist unter allen Umständen jenseitig noch

sehr wichtig und kann dem Gotthard immer nur einen Bruchtheil des Westverkehrs entziehen.

Die genannten Bahnen sind fast im ausschließlichen Eigenthum des Staates Bern. Alleiniger Eigentümer ist derselbe für die Linie Bern-Luzern. Auf letzterer wird daher der gesammte Westverkehr sich zuwenden, insofern es der Konkurrenzvertrag des Eigenthümers dieser Bahn mit der Centralbahn-Gesellschaft zuläßt. Diese Konkurrenz hat jedoch für unsern Fall keine Bedeutung, da, was nicht über Langnau geht, Luzern oder Olten zuzuführen und umgekehrt.

Der Schwerpunkt des Berner Verkehrs dürfte in der Zukunft der Verkehr über das Berner Oberland und in der Zukunft der Verkehrswege dieser Richtung gegenüber par excellence liegen. Der Ostverkehr der Weggen-Jmmensee-Linie wird wohl von demjenigen des übrigen Gotthardbahnnetzes im Durchschnitte nicht viel abweichen und gibt daher zu keiner weiteren Bemerkung Veranlassung.

Nehmen wir als Anhaltspunkt für den zu erwartenden Gesamtverkehr der Linie Luzern-Jmmensee das Schätzchen der Herren Koller, Schindler und Stoll, so finden wir daselbst eine Annahme von Fr. 48,000 als kilometerweisen jährlichen Brutto-Ertrag im Durchschnitt der ganzen auf 257 Kilometer Länge angelegten Gotthardbahn. Die Linie ist bei diesen Berechnungen in drei Sektionen von bezw. 62., 97. und 97. Kilometer Länge eingetheilt worden, wovon die erste und letzte Sektion die Epistellen umfassen. Es ist dabei bemerkt, daß wegen des größeren Ostverkehrs die erste (unsern Zweck umfassen) und dritte Sektion etwa Zweifeln einen etwas größeren kilometerweisen Bruttoertrag erhalten werden, als die zweite.

Nehmen wir als Anhaltspunkt für unsere Zusatzlinie trotz ihrer prinzipieller Charakter nur etwa die Hälfte treffend, jenseitig Fr. 25,000 pro Jahr und Kilometer, so bleiben wir um Fr. 5000 unter der andererseits früherer Annahme von Fr. 30,000 und glauben damit den in günstigen und ungünstigen Sinne seit Mitte der 60er Jahre veränderten Umständen gebräuchlich Rechnung getragen zu haben.

Die Zürich-Jug-Luzern-Bahn hatte im Jahre 1876 eine kilometerweise Brutto-Einnahme von Fr. 23,053; es erscheint daher bei einiger Kenntnis der Verhältnisse auch von diesem Gesichtspunkte aus unsere obige Annahme von Fr. 25,000 für Luzern-Königsfelden-Jmmensee keineswegs als eine optimistische. Im gleichen Jahre betragen die gesammten Betriebsergebnisse der ersten Bahn pro Bahnkilometer Fr. 11,381. Hierbei sind 12.7% Entschädigung für gepöhlte, resp. mitbedeutende Strecken inbegriffen; ohne solche betragen die Betriebsergebnisse der Bahn nur Fr. 9986.

Insofern die Gotthardbahn-Gesellschaft im alten Bahnhofs Luzern eine ähnliche Entschädigung zu leisten haben wird, wäre es unrichtig, dieselbe nur auf das Stück Luzern-Jmmensee von 17. Kilometer Betriebslänge und nicht auf das gesammte Bahnnetz oder doch wenigstens auf solches zu beschließen. Man wird somit nicht weit fehl, wohl aber doch genug gehen, wenn man die kilometerweisen Betriebskosten (die Konzessionen zc. enthalten, um dies zu erwähnen, keinerlei ausnahmsweise, den Betrieb etwa erschwerende Bestimmungen) für die Strecke Luzern-Königsfelden-Jmmensee auf Fr. 10,500 pro Jahr ansetzt. Dies ergäbe einen kilometerweisen Reinertrag von Fr. 14,500 pro Kilometer oder für die ganze 17. Kilometer lange Linie Fr. 252,300, welcher selbst wieder zur Verzinsung eines Kapitals von Fr. 5,046,000 hinreichte.

Dergestalt ist der Umfang der Verpflichtungen der Gotthardbahn-Gesellschaft in Bezug auf Luzern-Jmmensee.

*) Wirtschaftlichberechnung für die Gotthardbahn auf Grundlage des kommerziellen und technischen Standes vom März 1865. (Fortsetzung folgt.)

Eidgenossenschaft.

Wanderzahl. Die Zolleinnahmen im Monat April betragen Fr. 1,542,082, oder Fr. 185,894 mehr als im April 1879. Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis 30. April Fr. 5,418,510, oder Fr. 410,290 mehr als in derselben Periode des vergangenen Jahres.