Herrn Schiffmann, Bibliothekar, Hofgaß Luzern.

Luzerner Tagblatt.

Dreißigster Jahrgang.

Abonnements:

	Jährlich	6 Monate	3 Monate
für Luzern zum Abholen	Fr. 10.—	Fr. 5.—	Fr. 2.50
„ Bringen	„ 12.—	„ 6.—	„ 3.—
durch die Post	„ 12.80	„ 6.40	„ 3 0

Inserate:
die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 10 Cts.
für Wiederholungen . . . . . 8 „
Inserate von 3 Zeilen und weniger . . 80 „

Samstag, Nro. 231. den 1. Oktober 1881.

Nebikon-Willisau oder Wauwil-Willisau.

Unter obigem Titel bespricht ein Korrespondent im „Vaterland" in mehrern Artikeln die neuesten Eisenbahn-Bestrebungen im Hinterland und zwar in einer Weise, welche uns nöthigt, darauf hier und in den Spalten des Luzerner „Vaterland" zu erwiedern.

Zuerst berührt der Korrespondent eine schmalspurige Straßenbahn nach dem System Lutz, was uns den klaren Beweis leistet, daß derselbe auf ein Gebiet gerathen ist, von dem er sehr wenig versteht. Ein Bahnsystem Lutz existirt überhaupt nicht, zudem hat Hr. Lutz nie für schmalspurige Straßenbahnen, sondern mit einer gewissen Hartnäckigkeit nur für Normalspur gesprochen; auch sein Projekt für die Seethalbahn beruht wohl schwerlich zum Vortheil des Unternehmens auf dieser Grundlage.

Für die Schwachheiten des Systems der 50er Jahre sind wir nicht verantwortlich und wenn wir uns bestreben, in Verbindung mit dem gegenwärtigen Regiment theilweise wieder gut zu machen, was damals vernachläßiget wurde, verdienen wir gewiß keine Vorwürfe.

Der Korrespondent tadelt in einem historischen Rückblick die frühere Thätigkeit des Komites, welche keinen Erfolg aufzuweisen hatte, und bemerkt, daß nichts als Kosten, große Kosten aus ihren Arbeiten resultirten. Schwerlich hat er selbst zu diesen Auslagen beigesteuert. Uebrigens glauben wir uns erinnern zu können, daß nicht Kosten für Bahnstudien „Zentralbahn-Willisau-Wohlhausen" den Gemeinden zur Last gefallen sind, es haben vielmehr die Gründungsaktien für die sogenannte Jura-Gotthardbahn einige Auslagen verursacht.

Der angeblich so gut orientirte Korrespondent erwähnt, daß Hr. Lutz seiner Zeit von den Trümmern des alten Eisenbahnkomites begrüßt worden sei; wir erlauben zur Berichtigung beizufügen, daß gerade der Komite-Präsident, dem vorher für seine Thätigkeit, für seinen Eifer, seine Reisen und Konferenzen ein Lorbeerkranz gewunden wird (wir anerkennen mit dem Einsender seine großen Verdienste in Eisenbahnfragen des Hinterlandes) jene Versammlung präsidirt hat. Diejenigen, welche als Trümmer des frühern Komites ein Kompliment erhalten haben, mögen sich dafür selbst bedanken. Thatsache ist, daß gerade diejenigen, welche man mit diesem Ausdruck kritisiren will, damals nicht Mitglieder des alten Komites, ja zum Theil sogar landesabwesend waren, nun wahrscheinlich den Fortgang der Vorarbeiten in letzter Zeit am meisten gefördert haben.

Indem wir jetzt ebenfalls einen geschichtlichen Rückblick auf das, was in neuerer Zeit, in den letzten 2—3 Jahren, in Eisenbahnsachen gearbeitet wurde, zurückwerfen, erlauben wir uns der Wahrheit gemäß auf Grund der vorhandenen Protokolle in Kürze folgende Mittheilungen zu machen.

Vor zirka 2½ Jahren war in der „Neuen Zürcher-Zeitung" zu lesen, daß eine Firma Dreifuß & Komp. sich um die Konzession für Bau von Straßenbahnen in der Schweiz beim h. Bundesrath bewerbe; zu den in Aussicht genommenen Linien gehörte auch diejenige Nebikon-Willisau-Wohlhausen.

Das Komite unterließ nicht, im Gefühl seiner Pflicht Alles zu thun, was unsern Bestrebungen günstig war, ohne Verzug mit obiger Firma in Beziehung zu treten.

Herr Lutz, technischer Gewährsmann der HH. Dreifuß & Komp., wurde dann auf den 25. März 1879 veranlaßt, im hiesigen Bürgersaal vor einer vom Komite einberufenen sehr zahlreichen Versammlung über seine Projekte zu referiren. Seine Mittheilungen gewannen wenig Beifall und Vertrauen, da er die ganze Angelegenheit zu oberflächlich behandelte und geäußerte Zweifel und Einwendungen nur mit Phrasen und Schlagwörtern beantwortete.

Nachdem nun Herr Lutz die Erstellung einer Straßenbahn mit Normalspurweite vorgeschlagen hatte und dafür den bisherigen Erfahrungen gegenüber einen ganz fabelhaft kleinen Kostenaufwand für den Bau der Bahn in Aussicht genommen hatte, kamen begründete Zweifel gegen die Zuverläßigkeit des Redners und die Richtigkeit seiner Mittheilungen zum Durchbruch. Man trug hauptsächlich auch deßwegen Bedenken, weil für eine Bahn mit normaler Spurweite die vorhandene Straße entfernt nicht breit genug und große Expropriationen nothwendig wären; daß unsere Kräfte für die großen Kosten einer Normalbahn zu schwach sind, weiß Jeder, der damals anwesend war.

Wenn man auch den Vorschlägen des Hrn. Referenten keine Sympathien entgegenbrachte, so war allgemein der Ansicht war, Hr. Lutz sei nicht der Mann, der uns helfen könne, nahm doch jeder Anwesende die Ueberzeugung mit nach Hause, daß wir auf bescheidener Grundlage eine unseren Verhältnissen entsprechende Straßenbahn bauen sollen und können.

Diese Versammlung bestätigte dann das bisherige Initiativ-Komite neuerdings und gab ihm den Auftrag, sich selber zu ergänzen, was denn auch unmittelbar nachher vollzogen wurde. Dasselbe besteht nun auch zirka 40 achtbaren Männern der verschiedenen Gemeinden des gesammten Hinterlandes; es sind darin alle möglichen Gewerbe und Berufe, sowie auch alle politischen Richtungen vertreten, denn, um Bestrebungen von so großer volkswirthschaftlicher Bedeutung zu einem guten Ende zu führen, bedarf es der Mitwirkung aller Bürger und aller Stände.

Am 6. April 1879 fand dann im „Mohren" in Willisau eine Sitzung des Eisenbahnkomites statt, woran 27 Mann aus 14 Gemeinden theilgenommen haben. Dieselben wählten nach gepflogenen Unterhandlungen einen leitenden Ausschuß, bestehend aus den Herren Fürsprech Oswald in Willisau, Leo Steiner in Alberswil, Großrath Peter in Willisau-Land, Bezirksrichter Baumeler in Wohlhausen, Großrath Boßart in Schötz, Großrath Kneubühler in Willisau und Fabrikant Huber-Koch in Willisau, mit dem Auftrage, derselbe solle nun alle bezüglichen Geschäfte besorgen, der Erbauung einer Eisenbahn seine volle Aufmerksamkeit und Thätigkeit widmen und zu gelegener Zeit wieder an das größere Komite rapportiren.

Dieser Ausschuß hat, nachdem eine Broschüre des Hrn. Lutz, betitelt „Straßen-Eisenbahnen", in der „N. Z.-Ztg." durch Fachmänner einer ganz vernichtenden Kritik unterzogen worden war, sich veranlaßt gefunden, die Beziehungen mit demselben abzubrechen und allein mit Dreifuß u. Komp. in Zürich in Verkehr zu bleiben. Schriftliche und mündliche Unterhandlungen führten aber zu keinem Resultat. Es wurde das größere Komite unterm 12. Oktober gleichen Jahres wieder besammelt und demselben hierüber sowohl wie über den Stand der ganzen Angelegenheit sehr einläßlich Bericht erstattet.

Auf ergangene Einladung hin nahm auch Hr. Reg.-Rath Schobinger an dieser Sitzung Theil und entwickelte in einem sehr gediegenen Referate seine Ansicht über die Straßeneisenbahnen, versichernd, er werde den Eisenbahnbestrebungen des Hinterlandes alle Aufmerksamkeit schenken und zu gesunden Verkehrsverbesserungen bereitwillig Hand bieten.

Man bemühte sich nun, mit andern Unternehmern in Beziehung zu treten und unterhielt auch während einem ganzen Jahr mit viel Aufwand an Zeit und mit großer Mühe einen lebhaften Verkehr mit mehreren Firmen. Es gelang schließlich, theilweise, in Folge persönlicher Bekanntschaft, die renommirte Firma Zschokke u. Komp. in Aarau für die Linie zu interessiren und dieselbe machte nach längern Unterhandlungen, auf Wunsch des Komites hin, im Juni dieses Jahres eine vorläufige, für sie verbindliche Bauofferte für das Stück Nebikon-Willisau, um für das ganze Unternehmen eine Grundlage zu schaffen. Am 17. Juli abhin wurde dem größern Eisenbahnkomite durch den Vizepräsidenten, Hrn. Steiner, sehr ausführlich referirt; diesem ist sein Referat, das später Stoff zur Beleuchtung einer Eisenbahnfrage in einer Broschüre geben wird, sowohl wie seine vielen persönlichen Bemühungen von jedem Mitgliede bestens verdankt worden.

Die Versammlung hieß alle in Sachen gethanen Schritte des Ausschusses gut und ertheilte demselben neuerdings den Auftrag, alle diejenigen Maßnahmen zu treffen, welche er zur baldigen Verwirklichung der Straßeneisenbahn von Nebikon bis Willisau für nöthig erachte und verband damit die Vollmacht, mit benannter Firma einen Präliminarvertrag abzuschließen.

An dieser Sitzung hat der Chef des Baudepartements, Hr. NR. Schobinger, in sehr entgegenkommender Weise ebenfalls Theil genommen und die vorliegende Offerte besprochen.

Für den inzwischen nach Luzern übergesiedelten Herrn Fürsprech Oswald wurde Hr. Nationalrath Leo Steiner als Präsident bezeichnet und Hr. Kreisförster Arnold in Willisau als Mitglied in den engern Ausschuß gewählt.

Am 24. August wurde mit HH. Zschokke u. Komp. ein Präliminarvertrag abgeschlossen, womit sich dieselben gegen die einzige Zusicherung, daß, wenn die Bahn gebaut werde, ihnen nach eröffneter allgemeiner Konkurrenz, bei gleichem Preise und gleichen Bedingungen, einem andern Unternehmer gegenüber der Vorzug eingeräumt werde — verpflichten, sämmtliche Vermessungen, Studien, Bau-, Betriebs- und Rentabilitätsberechnungen auf ihre eigenen Kosten zu machen.

Sollte die Bahn nicht gebaut werden, so bleibt die genannte Firma Eigenthümerin des Studienmaterials und hat keinerlei Entschädigung zu fordern. Seither sind die technischen Vermessungen bereits vorgenommen worden und es arbeitet jenes Haus gegenwärtig an den Berechnungen für Bau und Betrieb der Linie.

Auf unsere Anfragen hin hat sich das Direktorium der Schweiz. Zentralbahn mit Vergnügen bereit erklärt, uns alle Begünstigungen, welche die Gesellschaft dem Komite der Waldenburger-Bahn auf der Station Liestal hinsichtlich Anlage und Betrieb eingeräumt hat, zu bewilligen und gleichzeitig offerirt, die einlangenden Bau- und Betriebsofferten durch ihr technisches Personal prüfen zu lassen.

Am 15. August wurde vom Ausschuß ein gemeinschaftlicher Ausflug zur Besichtigung der Liestal-Waldenburger Bahn angesetzt, wozu sämmtliche Mitglieder des größern Komites und alle Gemeinderäthe der Umgegend eingeladen worden sind. Etwa 30 Mann betheiligten sich und wir hatten die Ehre, auch die Herren Regierungsräthe Schobinger und Jost und den Hrn. Kantons-Ingenieur Fellmann unter uns zu sehen.

Bei diesem Anlasse waren die Gründer der Waldenburger-Bahn, Hr. Ständerath Birmann und Nationalrath Thommen, der Betriebschef und andere mehr so freundlich, uns über Alles und Jedes Aufschluß zu geben und zur Besichtung der Bahn mitzufahren.

An die hohe Regierung ist im Sinne eines Komite-Beschlusses bereits ein Gesuch für Abtretung der Straße, mit verschiedenen andern Fragen, deren prompte Erledigung dem Komite von Wichtigkeit ist, unterbreitet worden.

Gleichzeitig wurde eine Abordnung, bestehend aus den HH. Präsident Leo Steiner, den Großräthen Bossart von Schötz, Peter von Willisau, Baumeler von Wohlhausen und Kneubühler von Willisau-Stadt gewählt, welche in einer von der Regierung zu bestimmenden Audienz bei derselben für die Interessen unseres Bahnprojektes einzustehen hat.

Sind einmal diese Vorfragen erledigt, liegt eine genaue Kostenberechnung für Bau und Betrieb, auf deren Grundlage die nicht zweifelhafte Rentabilität des Unternehmens konstatirt werden kann, vor, so wird eine Brochüre erscheinen, welche in einfacher, klarer Weise dem Volk die Vortheile einer Straßen-Bahn schildern wird.

Ist man mit der Arbeit so weit gekommen und hat man genügend Material gesammelt, wird das Initiativ-Komite zurücktreten und den von den Gemeinden mit Vollmacht versehenen Vertretern Platz machen.

Das sind die Aufschlüsse, welche das gegenwärtige Eisenbahn-Komite über seine bisherige Wirksamkeit den Bewohnern des Hinterlandes geben kann.

Wir haben es absichtlich unterlassen, die gewöhnlichen Mittel der Zeitungs-Reklame zu benutzen; wir haben vorgezogen, ruhig und unentwegt in der Sache zu arbeiten, um eine gewisse, solide Grundlage für das Unternehmen zu schaffen, bevor wir uns entschließen konnten, in der Presse Lärm zu schlagen wie es in der bekannten Eisenbahnschwindelperiode so häufig zum großen Nachtheil der Landesbevölkerung geschehen ist; wir wollten nichts versprechen, ohne sicher zu sein, es auch halten zu können.

Sobald die oben avisirte Brochüre erscheint und das Publikum unsere Vorschläge kennt, wird es an der Zeit sein, materiell die Sache zu diskutiren.