

Luzerner Tagblatt.

Zweihunddreißigster Jahrgang.

Dienstag,

Nro. 72.

den 27. März 1883.

Monnments:
 für Luzern zum Abholen 12. — 6 Monate 8 Monate
 für Luzern zum Abholen 12. — 6. — 8. —
 durch die Post 12. 80 „ 6. 40 „ 8. 30

Insertes:
 die einseitige Zeile über deren Raum 10 Cts.
 für Wiederholungen „ „ 8 „
 Insertes von 3 Zeilen und weniger „ 30 „

o. Die Gotthardbahn und das Projekt einer linksufrigen Seebahn Luzern-Erjfeld.

II.

Wie sich der Personenverkehr der Gotthardbahn zum Gesamtverkehr gestaltet wird, ergibt bereits das Betriebsergebnis vom Jahr 1882, wonach von den Totalerlösen von Fr. 6,206,490 entfallen auf den

Personenverkehr Fr. 3,141,591. 48

Güterverkehr „ 3,064,898. 52

Die letzten 7 Monate des durchgehenden Gotthardverkehrs haben ergeben: Personenverkehr Fr. 2,859,818

Güterverkehr „ 2,920,492

Total Fr. 5,780,310

Interessant wäre zu erfahren, welcher Antheil den einzelnen Staaten und Ländern derselben der Alpen von diesem Verkehr anheimfällt. Die vom französischen Premierminister Freycinet vom Jahre 1882 veranlasseten Erhebungen des französischen Abgeordneten Amédée Marteau verschaffen uns durch Angaben über den englischen Personenverkehr durch Frankreich etwache Einsicht in die Konkurrenzverhältnisse der Gotthardbahn mit den französischen Bahnen. Darnach nehmen per Jahr zirka 5000 Engländer ihren Weg nach Indien und in den fernem Orient über die Alpen, und durch Frankreich bewegen sich hin und zurück nach Italien jährlich 35,000 englische Reisende. Und dieser schöne Verkehr, schreibt Marteau, wird den französischen Bahnen durch den Gotthard streitig gemacht. Die verschiedenen Verkehrsarten von London nach Mailand gestalten sich demnach in Hinsicht der Zeitdauer und der Reisefosten wie folgt:

Abgang von	Klassifikation	Preis.		
London.	Mailand.	1. Klasse.	2. Klasse.	
1. Ueber Straß, Belgien, Basel, Gotthard	7h. 35m.	7h. 41m.	159 95	114 40
2. Ueber Calais, Wharfe, Brüssel, Basel und Gotthard	10h. —	7h. 11m.	179 95	130 85
3. Ueber Calais, Paris, Modena und Mont-Cenis	7h. 35m.	7h. 25m.	192 85	—

Je weniger die französischen Eisenbahnen durch politische Momente gehemmt sein werden, ihrem Verkehr dem Gotthard zuzuleiten, desto mehr müssen sich obgedachte Verhältnisse zu Gunsten des Gotthard wenden. Daß aber die Gotthardbahn soweit wie immer möglich auch Paris in ihren Verkehrsstrahlen einbezieht, ist für die Bahn selbst von größter Bedeutung. Denn die große glänzende französische Metropole wird sowohl für den Strom der Reisenden von England und über den Rhein, wie für alle jeiner Handelswaren des Güterverkehrs immer eine mächtige Anziehung ausüben.

Ein Höhenvergleich zwischen Paris und Mailand ergibt:

Neben den Gotthard	904 Kilometer
„ „ Mont-Cenis	925
„ „ Simplon	849
„ „ Mont-Blanc	946

Darnach würde für den Verkehr von Paris nach Ober-Italien gegenüber dem Gotthard einzig der Simplon etwache Abkürzung bieten. Welche Rücksichten aber das Projekt des Simplon hat, ist zur Stunde noch unersichtlich. Große Gemüthsregen derselben immer noch im Wege. Vorab liegt die Bahn, die nur eine neue Konkurrenzlinie für den Mont-Cenis wäre, in welchem Unternehmen Italien mit schweren Kapitalkosten, nicht im Interesse Italiens, und Italien wird sich auch nicht leicht bestimmen lassen, eine Bahn zu unterstützen, die berufen ist, einer seiner reichsten und einflussreichsten Städte, der Stadt Turin, den Lebensadern zu unterbinden. Sodann zielen die mächtigen französischen Handelsinteressen nach dem Orient insgesamt an die französischen Mittelmeerhäfen und es ist fraglich, ob die mehr untergeordneten Handelsbeziehungen Frankreichs zu Oberitalien und die geringfügige Abkürzung gegenüber dem Mont-Cenis und den französischen Zufahrtlinien an den Gotthard für Frankreich den enormen Aufwand von mindestens 50 Mil-

lionen Franken à fonds perdu für eine zweite Alpenbahn lohnen, und schließlich ist die große Zunneltiefe und die dadurch gesteigerte Erdwärme für die Ausführung des großen Simplontunnels noch eine sehr bedenkliche Sache. Wenn man aber zu Gunsten des Simplon auf seinen tiefgelegenen Alpenübergang von nur 700 Meter Meereshöhe hinweist, so verschweigt man gerne, daß sein Voraübergang bei Pontarlier mit 1100 Meter Meereshöhe die Höhe des Gotthardtunnels nahezu erreicht.

Dem, was wir vorausgeschickt, ist zu entnehmen, daß, wenn die Gotthardbahn gegen Osten vermöge der Gleichartigkeit des Verkehrs mit dem Brenner eine feststehende, wenig bestrittene Verkehrszonegrenze hat, diese Zonen-grenze nach Westen immerfort eine sehr dikatorische sein wird, und daß die Verkehrszone des Gotthard je nach der Natur des Verkehrs mehr oder weniger tief in französisches Gebiet eingreift, je wenn die Verkehrszone für den schweren Gütertransport über das mittelländische Meer so ziemlich an die Abheingrenze gebunden bleibt, diese Zone für den Personen- und Güterverkehr über Paris hinausgreift und sich an der französischen Nordküste bis Rouen erstreckt. Der Konkurrenzkampf der Gotthardbahn wird sich vornehmlich auf ihre westliche Verkehrszone erstrecken, und der Ausbau der westlichen Zufahrtlinien ist für die Gotthardbahn selbst von allerhöchster Wichtigkeit.

Wenn bei der Gründung der Gotthardbahn ist vorausgesetzt worden, daß die Schwerlinie des Gotthardverkehrs die Alpen durch die Schwyz sich zwischen Zürich und Luzern über Zug und zwischen Basel und Schaffhausen über Waldshut wegzöge, so mag dieß für den schweren Gütertransport und für den internationalen Verkehr zwischen Deutschland und Italien die zutreffende Linie sein; aber für den Güter- und Personenverkehr liegt diese Linie weit westwärts und führt eher westlich wie östlich an Basel und Luzern vorüber. Naturgemäß hat sich demnach auch bereits der Verkehr an den Gotthard in zwei Stränge getheilt, und wenn sich der schwere Güterverkehr über den Nöthberg durch das Rhodan- und Neugthal an den Juraersee zieht, so nimmt der Personen- und Güterverkehr seinen direkten Weg von Basel an den Nierwaldstättersee über Luzern. Die Linie Basel-Luzern ist demnach die Linie für den Verkehr à grande vitesse und eine Abkürzung von etlichen Kilometern ist für diesen von entscheidendem Werthe.

Wir dürfen auch nicht vergessen, daß die Gotthardbahn für die Franzosen gegenwärtig noch nur eine Bahn en faveur des Prussiens ist. Aber sie soll auch dem französischen Verkehr offen gehalten werden und der französische Verkehr wird sich um so eher dem Gotthard zuwenden, je weniger er genöthigt sein wird, deutsches Gebiet zu kreuzen, d. h. je weiter die französische Zufahrt sich abseits von der deutschen hält.

Auch in diesem Sinne ist das Projekt einer linksufrigen Seebahn Luzern-Erjfeld zu beurtheilen. Dieses Projekt bildet den Ausgangspunkt für den Ausbau der westlichen Zufahrtlinien an den Gotthard.

Gidgenossenschaft.

Bundesblatt. Aus Bern berichtet man dem Basler „Volkstfreund“: Es heißt hier, Bischoff und Simon Kaiser wollen einen Antrag einbringen über die Betriebsvereinbarung der größeren Bahnlücken. In sehr vielen Kreisen denkt man ernstlich an den Rückkauf derjenigen Theile der Zentralbahn, Nordostbahn und Union Suisse, deren Konzeptionen 1883 gekündet werden können. Dienstag Nachmittag tritt die päpstliche Kommission zusammen, welche den Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Bund in Betracht ziehen wird.

Millitärliche. Ueber die Frage der Landesbefestigung liest man in deutschen Wätern folgendes: Nachdem die mit Prüfung der Frage betraute Kommission die projektierten thätigen Festigungsarbeiten schon gefasst hat, weil sie einseh, daß das Volk derselben doch niemals widerwillig würde, ladet sie nach einem Mittelweg und die dichte derselben wohl gefunden haben. Sie hat im Verein mit dem Generalstab die thätigsten Maßnahmen festge-

stellt, die bei Eintritt gewisser Kriegsgefahren eine Befestigung bedürfen, und den Zweck jeder dieser Positionen berechnen. Derselben sollen jedoch nicht in besonderer Weise, sondern erst bei einsetzender Kriegsprovocirung erbaut, insulden aber alle Vorbereitungen für die Ausführung getroffen werden. Aufgabe des Genies wird es sein, die entsprechenden Baupläne zu entwerfen und mit der Artillerie den Bedarf an Baumaterialien, Ausrüstungs- und Armierungsgeschützen etc. zu ermitteln, die in ordentlichem Depot im Frieden bereit gehalten werden sollen. Ausrüstungsmittel ist die weite Verbreitung der Bewaffnung, die nicht aus größeren Geschützen als von 12 Centimeter Kaliber bestehen soll, weil die Schwyz doch niemals die Mittel aufbringen könnte, jene Bewaffnungen gegen die Vögelung einer großmächtigen Armee zu verteidigen. In diesem auch der Wunsch der höheren Militärwelt nicht erfüllt werden, so haben sie doch die Überzeugung, daß insulden dieser eingehenden Beratungen das Vertrauen der Schwyz in einem Jahre mehr Befestigungen erfahren hat, als seit Jahrzehnten.

Bischof Kaufmann Genf. Die vom „Moniteur de Rome“ demontirte Nachricht, daß Abbé Savoyn zum Coadjutor des Bischofs Vermillob ernannt worden sei, ist von der „Liberte“ in Freiburg ausgegangen. Thatsache ist, daß Savoyn zuerst zum Bischof gewählt war und daß diese Wahl dann zu Gunsten Vermillob's rückgängig gemacht wurde. Conjus genug ist die Geschichte, die einen interessanten, aber nicht weniger als erbauenden Einblick in das kirchliche Intriquenwejen eröffnet.

Im Großen Rathe von Genf hat am letzten Samstag Carteret in Verantwortung einer Interpellation des Ständeraths Luchatel erklärt, daß der Ständerath einstimmig beschlossen habe, das Gesetz von 1873, durch welches der Kanton Genf dem schweizer Nationalbischof beiträgt, anreicht zu erhalten und keinen andern Bischof Jurisdiktionenrechte im Kanton Genf zuverfennen. (Lebhafter Beifall im Saale und auf der Gallerie.)

Für den Fall, daß Vermillob in Freiburg residiren möchte, steht auch hier seinem Vorhaben ein kleines Hindernis entgegen. Das dortige Bischofskapitel darf nämlich stiftungsgemäß nur von einem Bischof besessen werden, welcher Freiburger oder Waadtländer Bürger ist. Befantheit ist aber Vermillob Genfer (aus Carouge), und es fragt sich sehr, ob Waadt einwilligen würde, diesem freitbaren Diener der römischen Kirche zuliebe auf ein altes Recht zu verzichten.

Hilfszucht im Nierwaldstättersee. Auf die von Schwyz ausgegangene Anregung, für die Erhaltung und Vermehrung der dortigen Fischarten, insbesondere der Walchen, im Nierwaldstättersee gemeinsame Schritte zu thun, haben alle Kantone in zunehmendem Sinne geantwortet. Es wird nun von der Regierung von Schwyz denselben vorgefchlagen, auf eine Reihe von Jahren hinaus alljährlich eine bestimmte Summe für künstliche Nachzucht zusammenzuliegen und die nähere Ausführung des Vorhabens nach vorheriger mündlicher Besprechung in die Hand einer interkantonalen Kommission, in welcher jeder der fünf Kantone durch ein Mitglied vertreten sein solle, zu legen.

Seethalbahn. Die Erarbeiten bei Birrwyl, Doniswyl und Seon sind fertig; Lengburg ist im Rückstand, weil mit der Central- und Nordostbahn noch Verhandlungen geschlossen werden müssen. In Weinwyl werden die Arbeiten zum Anschluß an's Buoensthal nächstens ebenfalls begonnen werden.

Luzern. Der „Anzeiger“ von Willisau verlangt, daß im Kantonsblatt nicht einig die Namen derjenigen Richter, welche abgerichtet oder mit Wasser versetzt Milch in die Stadt Luzern liefern, publizirt werden (wie es gegenwärtig geschieht), sondern daß diese Maßregel auch auf feilbare Samen auf der Landtschaft ausgedehnt werde; auch dort sollen die Behörden zeitweilige Untersuchungen vornehmen.

Herr Pfarrer von Nf in Kerns schreibt im „Nidw. Volkstblatt“: „Ein Einseider aus Luzern nennt in der letzten Nummer des „Nidwaldner Volkstblattes“ die Rekrutenprüfungen des „Nidwaldner Humberg“. Ein Luzerner mag das sagen, denn es gebe ja — so sagt man — ein altes Gewohnheitsrecht, daß Einer nach verlornein Probe drei Tage und drei Nächte unbehelligt schlaffen dürfe. Von diesem Rechte haben nur die Luzerner, Freiburger und theilweise auch die Nidwaldner ausgiebigen