Luzerner Tagblatt.

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	„ 3.40

Zweiunddreißigster Jahrgang.

Inserate:

die einspaltige Petitzeile oder deren Raum	10 Cts.
für Wiederholungen	8 „
Inserate von 3 Zeilen und weniger . .	30 „

Freitag, **Nro. 127.** **den 1. Juni 1883.**

Eine Interpellation betreffend Luzern-Immensee.

In der Sitzung des luzernischen Großen Rathes vom letzten Mittwoch Nachmittag stellte Redaktor Stutzer folgende Interpellation:

„Der h. Regierungsrath wird angefragt, ob er es nicht für angezeigt erachte, mit Rücksicht auf den jüngsten Beschluß des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn betr. Ausrichtung einer Aktiendividende den h. Bundesrath zu einer Erklärung darüber zu veranlassen, ob derselbe den Moment für Erstellung der Linie Luzern-Immensee nicht als gekommen erachte, eventuell wann der h. Bundesrath diesen Moment für gekommen erachten würde."

Hr. Stutzer begründete die Interpellation ungefähr (wir zitiren aus dem Gedächtniß) in folgender Weise:

Herr Präsident! Meine Herren!

Wie Sie aus dem Wortlaut der Interpellation ersehen, handelt es sich weder um einen Prozeß, noch um eine Prozeßandrohung, noch um eine Einsprache gegen die Dividendenzahlung seitens der Gotthardbahn, sondern einfach um einen gütlichen Schritt beim h. Bundesrath.

Wie Sie aus den Zeitungen entnommen haben, hat der Verwaltungsrath der Gotthardbahn in seiner jüngsten Sitzung folgende Verwendung des Jahresnutzens von 1882 im Betrage von 1,394,697 Fr. beschlossen: 418,457 Fr. Einlage in den Reservefond, 333,607 Frkn. Abschreibungen, 109,493 Fr. Zuwendung an den Baufond, 108,138 Fr. Vortrag auf neue Rechnung und 425,000 Fr. = Fr. 6.25 per Aktie Dividende an die Aktionäre. Hiebei ist zu bemerken, daß die Dividende von Fr. 6.25 per Aktie nur eine halbjährige ist, indem bekanntlich die durchgehende Linie erst mit dem 1. Juni 1882 eröffnet wurde und weil — wie ich vernehme — der Betriebsüberschuß des Juni dem Baufond zugewendet wurde; es war nämlich die Inbetriebsetzung der Bahn erst auf den 1. Juli in Aussicht genommen, und die Inbetriebsetzung derselben schon auf den 1. Juni hatte eine starke Beschleunigung der Bauarbeiten und infolge dessen auch bedeutende Mehrkosten zur Folge, so daß die Direktion glaubte, den Betriebsüberschuß des Juni in den Baufond legen zu sollen. Die Dividende von Fr. 6.25 per Aktie für ein Halbjahr entspricht einer Jahresdividende von 2½ %.

Maßgebend für die Rechtspflicht betr. die Erstellung der Linie Luzern-Immensee ist Absatz 5 des Art. 3 des internationalen Zusatzvertrages vom 12. März 1878, lautend: „Nach der Eröffnung der Linie Immensee-Pino soll die Gotthardbahn-Gesellschaft den Bau der drei verschobenen Linien (die Linie über den Monte-Cenere ist seither erstellt worden), sobald als ihre finanzielle Lage es gestattet, an Hand nehmen und ausführen. Der schweizerische Bundesrath hat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen."

Wichtig für die Interpretation dieser Bestimmungen ist das Protokoll der internationalen Konferenz, welche dem Abschlusse der genannten Zusatzkonvention voranging und an welcher bekanntlich alle drei Subventionsstaaten vertreten waren. Im Protokoll der sechsten Sitzung (9. Juni 1877) heißt es dießfalls:

„Der Präsident der Konferenz (bekanntlich der verstorbene Bundesrath Heer) eröffnet die Diskussion über die Verschiebung der Linien Arth-Zug, Immensee-Luzern und Giubiasco-Lugano und namentlich die dem Worte »Verschiebung« (ajournement) zu gebende Deutung. Die deutsche Abordnung versteht darunter, daß diese Zweiglinien wenigstens bis nach Vollendung der Hauptlinie Immensee-Pino verschoben werden sollen. Die italienische Abordnung hat sich zur Verschiebung der Linie über den Monte-Cenere (Giubiasco-Lugano) nur entschließen können mit Rücksicht auf die Ungewißheit der Einnahmen des Bahnnetzes, welche (Ungewißheit) zur Herabsetzung der Kosten der ersten Einrichtung nöthigt. Sie denkt daher, daß, wenn die Hauptlinie einmal dem Betrieb übergeben und deren Rendite bekannt ist, der Moment ganz natürlich gekommen sein wird, die Monte-Cenere-Linie zu erstellen. Die schweizerische Abordnung (die Bundesräthe Heer, Schenk und Welti) theilt diese Ansicht vollständig, welche nach ihrer Meinung sich auf alle drei verschobenen Linien bezieht. Die deutsche Abordnung hat hiegegen nichts einzuwenden."

Der von der Konferenz bezeichnete Moment ist nun gekommen: die Hauptlinie ist dem Verkehr übergeben und deren Rendite ist bekannt. Sie beträgt zwar nicht mehr als 2½ Prozent, allein es ist hiebei wohl zu beachten, daß, wenn die Verwaltung der Gotthardbahn nicht so soliden Grundsätzen huldigte, wie es der Fall ist; wenn sie das Beispiel anderer Bahnverwaltungen befolgen wollte, sie aus dem Jahresnutzen ganz gut eine Dividende von 4—4½ % hätte ausrichten können. Beachten Sie nur die starken Abschreibungen, die Einlage in den Baufond, besonders aber die Einlage in den Reservefond, welche — da der durchgehende Betrieb nur sieben Monate beträgt und die Gotthardbahn 267 Kilometer hat — per Jahr und per Kilometer nicht weniger als 2686 Fr. ausmacht, während als normale Einlage ziemlich allgemein 1000 bis 1200 Fr. betrachtet werden.

Merkwürdigerweise gibt es auch bei uns immer noch Leute, welche auf die Erstellung der Linie Luzern-Immensee wenig Werth legen, wobei sie auf das sog. Berner Protokoll verweisen, gemäß welchem alle jahrplanmäßigen Züge der Gotthardbahn nach Luzern geführt und von Luzern abgelassen werden müssen. Es ist wahr: diese Bestimmung ist für uns eine große Wohlthat und wir erkennen sie dankbar an. Allein die Gefahr liegt eben an einem andern Orte. Bekanntlich führen von Basel — dem Haupteingang der Gotthardbahn vom Norden her — zwei Linien nach der Gotthardbahn: Basel-Olten-Luzern-Rothkreuz, und Basel-Olten-Aarau-Südbahn-Rothkreuz. Nun ist aber die letztere Linie um 8 à 9 Kilometer kürzer als die erstere, und die Gefahr liegt daher nahe, daß die von Basel rückwärts gelegenen Eisenbahngesellschaften oder auch die Regierungen der von Basel nördlich gelegenen Subventionsstaaten: Baden, Preußen und das deutsche Reich für Elsaß-Lothringen, auf die Zentralbahn einen Druck auszuüben suchen, um dieselbe zu bestimmen, ihre Personenzüge auf der kürzern Linie nach dem Gotthard zu führen. Im Interesse der Zentralbahn liegt das zwar nun nicht, denn dieselbe will offenbar den Personenverkehr lieber auf einer Linie instradiren, welche ihr gehört und von welcher daher die Einnahmen ihr ganz zufallen, als auf einer Linie, von welcher sie die Einnahmen mit der Nordostbahn theilen muß. Wie bestimmt verlautet, hat ein solcher Druck von hochstehender Seite bereits einmal ausgeübt werden wollen, allein die Zentralbahnverwaltung hat demselben widerstanden. Damit ist freilich noch nicht gesagt, daß ihr Widerstand nicht einmal durch einen verstärkten Druck überwunden werden könnte, und dann wäre die Stadt Luzern bezüglich des von Norden her kommenden Personenverkehrs vom Gotthard abgeschnitten — eine wahre, nicht genug zu beklagende Kalamität für uns!

Wird die Linie Luzern-Immensee erstellt, so ist diese Gefahr wohl für immer beseitigt, denn dann hat die Linie über Aarau und die Südbahn nur noch einen Vorsprung von einigen hundert Metern, der nicht in Betracht fallen kann und wird.

Die Beschaffung des für die verschobenen Linien (ich selbst spreche nur von Luzern-Immensee, weil diese uns hier einzig interessirt) nöthigen Baukapitals kann durch Emission von Aktien oder Obligationen geschehen. Die Finanzirung durch eine Obligationen-Emission hätte wohl nicht die mindesten Schwierigkeiten, da die Obligationen der Gotthardbahn gegenwärtig mit Recht als eine sichere Kapitalanlage gelten. Aber auch die Finanzirung durch eine Aktien-Emission würde unschwer zu bewerkstelligen sein; bekanntlich halten sich die Aktien der Gotthardbahn fortwährend hoch im Kurse und auch die Festsetzung einer Dividende von 2½ % pro 1882 hat denselben nicht herabzudrücken vermocht (die Aktien stehen auf 30. Mai auf 595), da der Jahresnutzen pro 1882 immerhin ein sehr bedeutender ist — ich verweise auf das früher Gesagte — und da derselbe für 1883 sich noch höher stellen wird, was sich aus den bekannten Betriebsresultaten der ersten vier Monate des laufenden Jahres unschwer herausrechnen läßt. An sich wäre es besser, wenn die Finanzirung durch eine Aktien-Emission erfolgen könnte, schon aus dem Grunde, weil das Verhältniß des Aktienkapitals zum Obligationen-Kapital der Gotthardbahn als ein anormales bezeichnet werden muß; denn 80 Mill. Fr. Obligationen stehen nur 34 Millionen Fr. Aktien gegenüber, also ist das Verhältniß wie 8/7 zu 2/7.

Immerhin steht bei mir fest, daß das Baukapital für die verschobenen Linien sowohl durch eine Aktien- wie durch eine Obligationen-Emission zu günstigen Bedingungen beschafft werden kann, und da somit die Gotthardbahn-Gesellschaft sich in der „finanziellen Lage" befindet, den Bau der verschobenen Linien an Hand nehmen zu können, so halte ich dafür, daß der Moment, die Erstellung der Linie Luzern-Immensee zu verlangen, für uns gekommen ist.

Gemäß den angezogenen Bestimmungen des Art. 3 der Zusatzkonvention liegt der dießfällige Entscheid beim hohen Bundesrathe. Ich gebe mich daher der bestimmten Hoffnung hin, die h. Regierung des Kantons Luzern werde nicht anstehen, im Interesse der Gemeinden Luzern und Meggen, welche bei der Linie Luzern-Immensee direkt interessirt sind, aber auch im Interesse des Kantons selbst — denn die Staatskasse ist ja an dem Blühen und Gedeihen der Stadt Luzern, welche einen so großen Theil aller Staatsabgaben trägt, lebhaft betheiligt — einen kräftigen, nachdrücklichen Schritt in der bezeichneten Richtung beim h. Bundesrathe zu thun.

(Die Antwort des Hrn. Regierungsrath Schobinger auf diese Interpellation werden wir morgen mittheilen.)

Eidgenossenschaft.

△ **Bundesstadt.** Herr Otto Scherer, Banknoten-Inspektor, war letzthin 14 Tage in England, um zu sehen, wie weit die Herstellung der schweiz. Banknoten vorgerückt ist. Er hat sich überzeugt, daß sämmtliches Papier hergestellt und geliefert ist und daß die Fabrikation der Banknoten in durchaus dem Programm entsprechender und musterhafter Weise vor sich geht. Im Monat Juni beginnen die Ablieferungen nach der Schweiz, wo indeß noch, was dem Buchdruck vorbehalten wurde, anzubringen ist. Dann erst können sie den Bankinstituten abgeliefert werden. Vermuthlich werden diese nicht säumen, sie dannzumal möglichst rasch unter das Publikum wandern zu lassen.

— Der Bundesrath hat das Gepräge für die neuen Goldstücke gutgeheißen. Wie auf den Scheidemünzen, befindet sich auf dem Avers ein weiblicher Kopf mit den Worten »Confœderatio Helvetica«, der Revers zeigt das eidg. Kreuz.

— **Postalisches.** Das eidg. Postdepartement hat in Betreff des Sommerdienstes u. A. folgende Anordnungen getroffen:

Brünigroute und Berner-Oberland. Zwischen Brienz und Alpnacht werden wie letzten Sommer vom 15. Juni bis 15. September täglich drei und bis zum 15. Juni, sowie vom 16. September bis zum 15. Oktober täglich zwei Kurse ausgeführt.

Vom 1. Juli bis Ende September wird von Luzern nach Alpnacht ein Extraschiff abgefertigt, welches in Alpnacht mit einem Brünigkurs und in Brienz mit einem Schiffkurs in Verbindung steht; bei Abfahrt von Luzern um 8 Uhr 30 Minuten Morgens gelangt man nach Interlaken um 6 Uhr Abends, nach Thun 8 Uhr 25 Abends und nach Bern 9 Uhr 45 Abends.

Der Beiwagentransport vermittelst komfortabler Caleschen ist durch Uebereinkommen mit einer genügenden Zahl Privatkutscher gesichert.

Zwischen Beckenried und Alpnacht wird vom 1. Juli bis Ende September ein direkter Postkurs mit 10-plätzigem Postwagen ausgeführt, welcher in Beckenried