

# Luernerer Tagblatt.

Fünfunddreißiger Jahrgang.

N<sup>o</sup>. 93.

Dienstag.

Jeden Freitag eine belletristische Beilage: „Wöchentliche Unterhaltungen“

den 20. April 1886.

### Abonnementpreis:

	Halb	Monat	3 Monate
Durch die Post bestellt	Fr. 12.80	Fr. 6.40	Fr. 3.40
Für Luzern zum Bringen	„ 12.—	„ 6.—	„ 3.—
„ Abholen	„ 10.—	„ 5.—	„ 3.—

Erscheint täglich mit Ausnahme des Montags.

Redaktions- und Expeditionsbüreau: St. Jakobsvorplatz 585 E.

### Insertionspreis:

Die einseitige Zeile oder deren Raum . . . . . 10 Cts.  
für Wiederholungen . . . . . 8 „  
Inserat-Konkurrenz, größere bis 9 Uhr, kleinere bis 11 Uhr, im  
Expeditions-Büreau. — Auskunft über Inserate ebenfalls  
oder durch Telephon. — Schriftliche Aufträge über Inserate  
werden Einlegung der betr. Rückantwort in Postmarken.

## Ueber die Gotthard-Konferenz in Bern.

(Eingeliefert.)

Unter diesem Titel veröffentlicht haben die in Lugano erscheinende „Gazetta Ticinese“ einen langen und interessanten Aufsatz. Der Verfasser desselben, der mit den Anfangsbuchstaben seines Namens (A. E. R.) zeichnet, bemerkt sich, in recht überzeugender Weise darzutun, daß die einzig löbliche und billige Lösung, zu welcher die bevorstehende Konferenz gelangen könne, in der Verwendung sämtlicher disponibler Kapitalien der Gotthardbahn-Gesellschaft zur bestmöglichen Erhellung der beiden Strecken Luzern - Immensee und Zug - Arth bestehen wird. Seinen durchaus objektiven Ausführungen, welche zugleich auch eine vollkommene Kenntnis des Sachverhaltes bezeugen, entnehmen wir Folgendes:

Im Hauptvertrage zwischen der Schweiz, Italien und Deutschland vom 15. Oktober 1869 war allerdings (Art. 2) verabredet worden, daß die Linie von Züri nach Biasca doppeltspurig gebaut werden solle. Im Zusatzvertrage vom 12. März 1878 aber, der bekanntlich nach der Gotthardtrasse und auf Grund der internationalen Uebereinkunft von Lugano im Jahre 1877 zu Stande kam, wurde jene Verabredung dahin abgeändert (Art. 2, Abs. 6), daß nunmehr bloß „der große Tunnel von Göschen bis Alrolo doppeltspurig gebaut werden solle“, die Zusatzlinien von Göschen nach Göschen und von Alrolo nach Bodio dagegen nur bestimmt sein würden „im Falle des Bedarfs“ ein zweites Geleise zu erhalten. Dem gegenüber könnte man eigentlich die Behauptung aufstellen, der Gotthardbahn-Gesellschaft liege eine bestimmte und absolute Verpflichtung auf diesen Zusatzlinien ein zweites Geleise zu legen, überhaupt nicht, somit selbst im Falle des Bedarfs nicht ob, denn der Wortlaut der angeführten Bestimmung des Zusatzvertrages deutet vielmehr auf eine einfache Verfügung der Gotthardbahn-Gesellschaft hin, d. h. auf etwas, das dieselbe nur dann auszuführen braucht, wenn sie es als in ihrem eigenen Interesse liegend erachtet. Jedenfalls aber ist so viel sicher, daß die erwähnte Verpflichtung erst dann erwachsen würde, wenn bewiesen wäre, es liege wirklich ein Bedarfsfall vor, während es doch notorisch und sonnenklar ist, daß von einem solchen heutzutage noch gar keine Rede sein kann. Hätte sich das Bedürfnis nach einem zweiten Geleise auf fraglichen Linien gezeigt, so würde die Gesellschaft gewiß nicht ermangelt haben, wie es legitim auf der Strecke Bellinzona-Glabasco der Fall war, von sich aus und sofort dasselbe zu befehlen.

Nach sage man nicht, daß die verfügbaren Baukapitalien der Gotthardbahn-Gesellschaft für so lang unbenutzt zu lassen sind, bis das oben erwähnte Bedürfnis hervorgetreten sein wird, denn so etwas findet sich im Staatsvertrage weder ausdrücklich angedeutet noch irgendwo implizite oder stillschweigend vorausgesetzt; der Staatsvertrag legt vielmehr der Gesellschaft mit Bezug auf die Verwendung, sei es der nach Erstellung der Hauptlinie übrigbleibenden Baukapitalien, sei es der anderen ihr zu Gebote stehenden Finanzmittel andere ganz genaue und unabweißbare Verpflichtungen auf, und diese bezeugen sich eben auf den Bau der nördlichen Verbindungslinien Luzern - Immensee und Zug - Arth. Dem Zusatzvertrage vom 12. März 1878 zufolge durften zwar diese beiden Linien und diejenige von Giubiasco nach Lugano während des Baus der Hauptlinie Immensee - Pino nur mit Hilfe von Subventionen ab Seite der beteiligten Regierungen und Staaten gebaut werden; für den inzwischen erfolgten Bau der Central-Linie betrogen in der That diese Subventionen (von Seite des Königreichs Italien, der Schweiz und des Kantons Tessin) mehr als die Hälfte der Gesamtsummen. „Nach Eröffnung der Linie Immensee - Pino“ soll jedoch die Gesellschaft (laut Abs. 5 des namlichen Art. 3 des Zusatzvertrags) „den Bau der drei verobengenen Linien, sobald als ihre finanzielle Lage es gestattet, an Hand nehmen und ausführen“, und hat der Bundesrat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die fraglichen Linien in Angriff genommen werden sollen. Für uns liegt es daher auf der Hand, daß nach Eröffnung der Hauptlinie weder die Beschaffung besonderer Subventionen noch die Untastbarkeit der bestehenden Kapitalien als Bedingungen oder Voraussetzungen für die Vornahme des Baus der verobengenen Strecken betrachtet werden können; mit anderen Worten: wir zweifeln nicht

einen Augenblick daran, daß letztere Leistung keineswegs von der angeblich vorauszubehenden Erfüllung der Verpflichtung betreffend Anlegung eines zweiten Geleises auf den Zusatzlinien Göschen-Alrolo und Alrolo-Bodio abhängig gemacht werden darf. Wäre dies im Willen der Kontrahenten gelegen, so würden sie auch nicht ermangelt haben, diesbezüglich, wie in Betreff der Hauptlinie, in dem Vertrag eine ausdrückliche Klausel aufzunehmen. Wir wiederholen es, die im Vertrage selbst (Art. 2 Abs. 6) gebrauchten Ausdrücke deuten ganz offenbar gerade auf das Gegenteil.

Diese Auslegung des Vertrages erscheint uns übrigens so sehr als eine selbstverständliche, daß wir eigentlich nicht einzusehen vermögen, weshalb der Bundesrat die fragliche Konferenz einberufen hat, zumal da — wie bereits erwähnt — der Vertrag selbst die Lösung der Frage, ob die finanzielle Lage der Gotthardbahn es gestatte, die verobengenen Linien an Hand zu nehmen und auszuführen, ganz und gar in sein (des Bundesrates) Ermessen gelegt hat. Wir hoffen deshalb und sind auch überzeugt, daß die schweizerischen Abgeordneten bei der Berner Konferenz vor Allem aus die ausschließliche Zuständigkeit des Bundesrates in Sachen verstanden werden.

Wir begreifen am Ende, daß rüchlichkeit der Frage, ob die Finanzlage der Gotthardbahn wirklich derart liege, daß man den Bau der erwähnten Strecken ohne Gefahr übernehmen dürfe, und der weiteren Frage, welcher der beiden noch ausstehenden Linien der Vorzug zu gewähren sei, die Ansicht aus einander gehen können. Allein, nachdem die Gesellschaft selbst, auf wiederholte Anregung der beteiligten Kantonsregierungen und der eidg. Mäthe und nach reiflicher Prüfung des Sachverhaltes, dem Bundesrathe die Erklärung abgegeben hat, sie sei bereit, den Bau der Linie Luzern - Immensee sofort an die Hand zu nehmen; nachdem der Bundesrat in Ausübung der ihm vertragsmäßig zustehenden Befugnisse die dafür von der Gotthardbahn vorgemessenen Finanzmittel als genügend betrachtet, den der genannten Linie gegebenen Vorzug gebilligt und auch bereits gestattet hat, daß ein Theil der betreffenden Ausgabe mittelst der übrigbleibenden Baukapitalien bestritten werde, schein und jeder Anstand endgültig gehoben. Wohl wissen wir, daß bei der Luzerner Konferenz die deutschen Abgeordneten den Wunsch ausgesprochen hatten, es möchte zuerst die andere Linie Zug - Arth ausgeführt werden; wir wissen auch, daß gegenwärtig die deutsche Reichsregierung bemüht ist, den Plan der Anlegung des mehrerwähnten zweiten Geleises auf den Zusatzlinien mit einem gleichzeitigen Nachdruck geltend zu machen, und wären belange versucht zu glauben, letzteres habe seinen Grund im Eifer, bzw. in einer Art Mißbehagen wegen des der Linie Luzern - Immensee gewährten Vorzuges. Sei dem wie ihm wolle, so hegen wir das Vertrauen, daß bei dieser Gelegenheit die schweizerischen sowohl als die italienischen Abgeordneten an der nächsten Konferenz die wahren Interessen der Gotthardbahn und ihrer betreffenden Länder in selbstständiger und würdiger Weise nach Kräften unterstützen werden.

## Eidgenossenschaft.

Bundesstadt, St. Dr. Willi, Sekretär des eidgenössischen Handelsdepartements, ist letzten Samstag nach Rom verreist, wo bereits nächste Woche die Verhandlungen zu der am 29. April beginnenden internationalen Konferenz betr. Schluß des industriellen Eigentums stattfinden.

Laut einem Telegramm der „B. N.“ hängt es lediglich von der noch zu erwartenden Antwort Frankreichs betr. Akropolis ab, ob die Alkoholverträge in nächster Session behandelt werden kann.

Zürcher-Gotthardbahn. Dieses Projekt nimmt wieder bestimmte Gestalt an (bekanntlich hat es schon früher einmal nicht von sich reden gemacht). Ein Konzeptionsgeheimrat hat sich bereits mit den Plänen für eine Linie Pöschingen - Schindellegi - Sattel - Bodau bei dem Bundesratthe (in Zürich) (vom 19. d. M.) und wurde schon in der nächsten Session der Bundesversammlung behandelt werden. Die Konzeption wird zweifellosne erfolgt werden; aber dann kommt erst die Hauptsache, die Geldbeschaffung. Offenlich wird man in den nächsten Tagen darüber Rückschlüsse erhalten, wer die letztere besorgen soll; man hat vor einiger Zeit von einer englisch-französischen Gesellschaft munkeln gehört.

Der Gotthardbahn-Gesellschaft würde die Ausführung dieses Projektes jedenfalls willkommen sein, da die Zusatzlinien der Gotthardbahn eine wichtige, für den von Nordosten und Osten kommenden Verkehr bestimmte vermehrt würden.

Wid. Schüngensfeld. Am 1. Mai tritt bekanntlich das Zentralkomitee des eidg. Schüngensfeldvereins in Solothurn zusammen, um den nächstjährigen Festort zu bestimmen. Laut dem „Confédéré“ (Bielmann?) dürfte der Kampf zwischen Olarus und Genf heiß werden, da beide Orte warme Fürsprecher im Zentralkomitee besitzen. Von Frauenfeld wird angenommen, daß es mit Rücksicht auf das Zusammenreffen der großen Feldmanöver in der Umgebung von Frauenfeld mit dem eidg. Schüngensfeld auf seiner Anmeldung nicht befähren wird.

Luzern. (Korr. v. 18.) Der hiesige Arbeiter- und Handwerkerverein begab sich heute (Sonntag) ca. 70 Mann stark — an deren Spitze eine rote Fahne mit dem Luzerner Wappen zu sehen war — bejw. die Aktion zur Gründung einer Sektion nach Emmenbrücke. An einer ca. 200 Mann starken Versammlung im Gasthaus zur „Emmenbrücke“ bemühte Johann Genosse Wänninger diesen Anlaß, über die Einführung des obligatorischen Referendums in eidgen. Angelegenheiten auf dem Wege einer Revision der Bundesverfassung zu referieren. Er betonte hauptsächlich, daß, so lange in unserer obersten Landesbehörde die Geldverifikation vorherrscht, resp. so lange die Mehrheit der Bundesversammlung aus Großindustriellen, Direktoren, Aktionären größerer Unternehmungen bestehe, an die Lösung der sozialen Frage auf einer richtigen Basis nicht zu denken sei. Es sei vielmehr von größter Nothwendigkeit, daß sich die Arbeiterzusammenschlüsse, um aus der Mitte des Arbeiter- und Handwerkerstandes eigene Vertreter aufstellen zu können, welche eher geeignet sein sollten, schwebende Fragen nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch zu lösen.

Des Fernern machte Redner die Anregung zur Initiativeergründung betr. Abänderung des Art. 89 der schweizer. Bundesverfassung, dahingehend, daß die Einführung des Dankantragsmonopols Sache der Kantone werden solle. Eine Resolution wurde nicht gefaßt.

Nachdem noch verschiedene Redner die gegenwärtig herrschende Noth des Arbeiterstandes in Nordamerika, Belgien, Frankreich und auch der Schweiz sehr beleuchtet, wurde zur Aufnahme neuer Mitglieder geschritten. Die Zahl von 36 Unterzeichnern läßt die Lebensfähigkeit einer Sektion Emmenbrücke als gesichert erscheinen.

Ueber die Verhandlungen im Gasthaus zur „Emmenbrücke“ entnehmen wir einer zweiten Korrespondenz noch Folgendes:

Der Präsident (Peter, Hobelmacher) eröffnete die Versammlung und äußerte, das Bestreben des Vereins sei 1. die Hebung des Arbeiter- und Handwerkerstandes mit Hilfe der h. Regierung, durch Abschaffung der indirekten Steuern und durch unentgeltlichen Schulunterricht; 2. die Hebung des Bauernstandes durch Herabsetzung des Zinsfußes auf 3 1/2 %. Der Redner brachte noch Beschwerden über die Eisenbahnen und Maschinen vor. Durch die Eisenbahnen sei der Bauer unterdrückt infolge der Einfuhr fremden Getreides, Früchte etc. und durch den Fortschritt im Maschinenbau sei der Professionist unterdrückt, indem er nicht mehr im Stande sei zu konkurrieren. Naturgemäß äußerte, der Verein könne seine Zwecke nicht erreichen ohne Mitwirkung der Bauern; er munterte selbe auf, sich dem Vereine anzuschließen und lebhaft mitzuwirken. Ferner sollen die Arbeitsgesellschaften abgeschafft werden, weil selbe zum Nachtheil für den Arbeiter sind. Wenn ein Parlament eintritt, so kommt nur die Firma und nicht die Herren selber an den Konkurs, so daß selbe nach wie vor in den National- und Ständerath gewählt werden u. s. w.

Die Vöndner Wänninger führte Beschwerde über die Bundesversammlung; dieselbe könne die Bedürfnisse des Arbeiterstandes nicht, weil nur Theoretiker und keine praktisch erfahrene Männer darin seien. Der Verein solle sich bestreben, diesem Uebel abzuwehren. Zuletzt wollte Wänninger noch mehr oder weniger andeuten, die Schulen sollten dem Arbeiterlande nichts.

Schlosser Hug referirte über den Arbeiterstand im Allgemeinen und führte Beschwerden über die 54 großen Kosten der Dörigkeit.

Wönstein in der Emmenweid unterstützte die Vorredner und betonte nochmals, daß man auf jedem Wege zu