

Luzerner Tagblatt.

Sechshunddreißigster Jahrgang.

N^o 10.

Insertionspreis:

Die einspaltige Zeile oder deren Raum 10 Cts.
für Wiederholungen 8
Inserat-Annahme, größere bis 9 Uhr, kleinere bis 10 1/2 Uhr, im
Expeditiions-Büreau. — Auskunft über Inserate ebenfalls schriftlich
oder durch Telephon. — Schriftliche Auskunft über Inserate
gegen Einlegung der betr. Kas frankatur in Postmarken.

Abonnementspreis:
3 Monate Fr. 2.80
6 Monate Fr. 5.40
12 Monate Fr. 10.00
Durch die Post bestellt Fr. 3.—
für Luzern zum Belegen „ 10.—
„ „ „ „ „ 2.50
Erscheint täglich mit Ausnahme des Montags.
Redaktions- und Expeditiions-Büreau: St. Jakobsvorstadt 505 E.

Donnerstag,

Jeden Freitag eine belletristische Beilage: „Wöchentliche Unterhaltungen“

den 13. Januar 1887.

Zh. Curti über den Eisenbahnrücklauf.

(-Novr. aus St. Gallen vom 8. d.)

Letzten Donnerstag Abend hielt vor zahlreichem Publikum Hr. Nationalrath Zh. Curti einen sehr interessanten Vortrag über den Eisenbahnrücklauf durch den Bund. Da der Vortrag allgemeines Interesse zu erwecken vermag, erlaube ich mir, denselben nach stenographischen Aufzeichnungen dem Hauptinhalte nach hier wiederzugeben. Hr. Curti sagte im Wesentlichen Folgendes:

Die Frage des Eisenbahnrücklaufes hat eine Vergangenheit und eine Geschichte, und nur derselbe wird einen rechten Einblick und ein Verständniß der Frage erlangen, der die einzelnen Phasen dieser Geschichte studirt. Schon zur Zeit, als die ersten größeren Linien in der Schweiz gebaut wurden, zu Anfang der fünfziger Jahre, kam die Frage des Staatsbetriebes im Schooße der Bundesversammlung zur Sprache. Es fanden sich namentlich zwei Ansichten einander gegenüber. Die Einen befürworteten den Privatbetrieb, die Andern den Staatsbetrieb. Die Ersteren machten geltend, daß nur Privatgesellschaften tüchtig zu leisten im Stande seien, indem eine die andere anspornte und vorwärts treibe. Der persönliche Ehrgeiz spiele dabei eine große Rolle und vermöge Gutes zu schaffen. In einem föderalistischen Staatswesen, wie die Schweiz eines sei, dürfe das Eisenbahnwesen nicht nationalisiert werden. Die Freunde des Staatsbetriebes dagegen hoben hervor, daß die Eisenbahnen nichts anderes seien, als neue Verkehrswege. Wenn der Bund das Postwesen, das Telegraphenwesen etc. als Monopol an sich genommen, so müsse er gleichwohl auch das Eisenbahnwesen in väterlichen Händen nehmen. Wenn daselbe in Privat Händen verbleibe, so werde die Spekulationswuth einseitig zum Schaden des Publikums.

In den obersten Räten siegte erstere Ansicht, vorzüglich veranlaßt durch Escher von Jürich. Mit 68 gegen 22 Stimmen wurde im Nationalrath der Staatsbetrieb der Eisenbahnen verworfen. Der Ständerath trat mit großer Mehrheit dem Nationalrath bei.

Im Jahre 1857 beschloß die Bundesversammlung wieder mit der Frage des Rücklaufes. In einer Botchaft desselben vertrat er die Ansicht, man sollte darauf Bedacht nehmen, das Eisenbahnwesen für den Bund zu gewinnen. Einen Anfang könnte damit gemacht werden, wenn man einen Amortisationsfond gründen und daraus Eisenbahntilien kaufen würde, um so nach und nach Herr der Bahnen zu werden. Diese neue Bewegung fand aber wenig Anklang und verlief im Sande. Aber schon 1860 tauchte die gleiche Frage wieder auf's Neue auf. Stämpfli und andere Politiker traten für dieselbe ein, jedoch ohne Erfolg.

Im Jahre 1872 endlich wurde ein Schritt nach vornwärts gethan; man schuf das Eisenbahngesetz, welches den Zweck hatte, die Grenzen zwischen dem belien Gewalten der Eisenbahnbahner und des Staates festzusetzen. Es gibt dieses Gesetz dem Bunde eine Reihe von Kompetenzen und hat unstrittig manches Gute und Zweckmäßige erreicht. Aber die Hauptfache, einheitliche Tariffache, vermochte es nicht zu bringen. Das Gesetz ist eine Waffe in den Händen des Bundes; aber es ist nicht im Stande, die Gesellschaften zu zwingen, das durchzuführen, was im Interesse des Landes und Volkes liegt.

Da trat die Katastrophe der Nordostbahn ein, und es erfolgte der Sturz der Nationalbahn. Letztere Bahn war das Werk des politischen Parteibetriebes. Sowohl die Liberalen als die Demokraten Jürichs wetteiferten, den verschiedenen Landesregierungen zu Eisenbahnen zu verschaffen, um damit Stimmung zu machen. Das Schicksal der Bahn lenkt man. Nachdem sich die Nordostbahn wieder etwas erholt hatte, kaufte sie die Nationalbahn, welche 29 1/2 Millionen Fr. gekostet, für 5 1/2 Millionen Fr. Diese Vorkommnisse öffneten vielen die Augen. Man sah nun, wozu der Privatbetrieb führen kann. Dazu kam auch noch das Schicksal der Gotthardbahn-Gesellschaft um eine Subvention.

Man wußte jetzt nun die Frage des Eisenbahnrücklaufes wieder auf die Tischfläche. Infolge baldigen Abklausers der Konfessionszeit für die Nationalbahn und einiger anderer kleinerer Bahntrecken war die Gelegenheit günstig, diese Bahnen zu kaufen. Dadurch hätte sich der Bund in den Besitz von circa 1600 km. mehr als der Hälfte des sämtlichen schweizerischen Eisenbahnnetzes, gesetzt. Die Bedingungen wären keine ungünstigen gewesen, weil sich die betreffenden Bahnen rentierten und ihre Rentabilität sich durch die Erbauung der Wädlyberg- und Arbergbahn noch steigern würde. Im Jahre 1883

kam die Frage vor die oberste Behörde, ob man kaufen und rückkaufen wolle oder nicht. In langer Nebeschlacht wogte der Kampf um die Frage, bis endlich der Nationalrath mit 67 gegen 59 Stimmen sich gegen die Rückführung und den Rücklauf aussprach. Gegen die Rückführung waren die Konservativen, das Gros des Zentrums und die Waadtländer; die Radikalen und die Demokraten stimmten für den Rücklauf. Die Waadtländer und viele Ostschweizer hegten die Befürchtung, es möchte der Bundesrath im Besitze der Zentralbahn mittelschweizerische Interessenpolitik treiben und es könnten dabei die West- und Ostschweizer den Kürzeren ziehen müssen.

Zur Stunde ist die Frage des Eisenbahnrücklaufes in eine neue Phase getreten. Es ist die Frage des Rücklaufes der Nordostbahn, welche die Gemüther bewegt und in Unruhe hält.

Warum ist gegenwärtig die Gelegenheit günstig, diese Bahn zu kaufen? Die Nordostbahn befindet sich in arger Verlegenheit. Sie hat sich i. J. verpflichtet, verschiedene Nebenlinien, fünf an der Zahl, zu bauen. Die Baukosten würden sich auf circa 36 Millionen Franken belaufen. Die Fristbewilligung, Moratorium, ist abgelaufen, und der Bundesrath kann die Gesellschaft zwingen, die Nebenlinien zu bauen. Wird sie aber wirklich gedrängt, so ist der Konkurs fast unvermeidlich. Dies wäre aber für unser ganzes Land infolgedessen von Nachtheil, weil es unser Ansehen und unsern Kredit im Auslande schmälern müßte; für die Moratorien-Gegebenen aber brächte dies einen empfindlichen Schaden, indem sie nie mehr zu ihrem Rechte gelangen könnten. Die Nordostbahn hat sich jüngst mit diesen Gegebenen mit 3 Millionen Fr. Enschädigung abfinden wollen, was aber natürlich nicht acceptirt worden ist. Wenn nun auch, was gerüchtmäßig verlautet, die meisten Aktien der Nordostbahn in den Händen des Hauses Nostschöld liegen und sich in Folge dessen die Gesellschaft trotz Allem dennoch halten könnte, so wäre sie doch gehemmt und könnte unmöglich den stets sich steigenden Anforderungen Genüge leisten.

Diese Sachlage hat nun darauf geführt, die Frage des Rücklaufes dieser Bahn in ernsthafte Erwägung zu ziehen, und sie wird wohl in einer der nächsten Sessionen der Bundesversammlung auf's Tapet kommen.

Fragen wir nun, wie sich die Sache gestalten und was für Nutzen dem Lande daraus erwachsen würde. Es ist selbstverständlich, daß man die Bahn nicht zu theuer kaufen würde. Die Hausse, die durch das Gerücht des Rücklaufes in den Bahnantien entstanden, hätte keinen Einfluß beim Kaufe. Die Vorpenetration geht dem Bund nichts an. Für circa 200 Millionen dürfte die Bahn erkauflich sein. Die große Millionenzahl darf aber nicht abschrecken. Wie viele Millionen steden in den Straßen des Landes, und diese tragen keinen Klappen ab, sie dienen nur dem allgemeinen Verkehr. Es wäre dem Lande keine ungebührliche Schuldenlast aufgebürdet; denn für diese Summe wäre ein realer Werth da, und aus dem Gewinn könnte man dieselbe amortisiren. Wenn der Bund jährlich noch eine halbe Million extra aussetzte zur Amortisation, so wäre in 70—80 Jahren die ganze Schuld abbezahlt.

Mit den Moratorien-Gegebenen müßte sich der Bund entweder gütlich abfinden, oder er könnte, falls er's für gut und zweckmäßig erachtete, die Nebenlinien bauen.

Der Staatsbetrieb müßte eine billigere Verwaltung zur Folge haben. Die vielen Direktoren mit den fetten Salären fielen weg, dafür könnte man die Unterangestellten besser besolden.

Wenn mit der Nordostbahn ein Anfang gemacht wäre, so würde zweifelsohne bald der Totalrücklauf der Schweizerbahnen erfolgen, was nur im Interesse des Landes und Volkes liegen müßte. Es könnten dann einheitliche Tarife erstellt werden; die Angestellten müßten sich freier fühlen, und es würde auch besser für sie gesorgt werden. In militärischer Hinsicht wäre der Staatsbetrieb ebenfalls nur von größter Wichtigkeit.

Daß der Staatsbetrieb durchgeführt werden kann, beweisen Preußen, Frankreich, Oesterreich, Rumänien etc., in welchen Ländern die Sache sehr gut geht. Ja, in unserm Lande selbst besitzen wir Staatsbahnen, indem der Kanton Bern einige Linien besitzt und betreibt.

Alles mit Mehrern.

Der Vortragende schloß mit den Worten Weltli's: „Ich wünsche den Rücklauf der Eisenbahnen noch zu erleben!“

Rausgehender Beifall besahnte den gewandten Redner. Stimmen gegen dessen Ausführungen wurden nicht laut, obgleich mehrmals dazu aufgefordert wurde.

Eidgenossenschaft.

Schweizerischer Schützenverein. Das Zentralkomitee des schweizerischen Schützenvereins hat an sämtliche schweizer. Schützenvereine eine Einladung zum Beitritt in den Verein erlassen. Es ist eine auffallende Erscheinung, daß von den in der Schweiz existirenden 4000 Schützenvereinen nur 250 dem eidgenössischen Verbände angeschlossen sind.

Die Schweizerische Gemeinnützige Gesellschaft, welche bekanntlich die Reduktion der Feste in der Schweiz auf ihren Traktanden stehen hat, laßt das Zentralkomitee des schweizer. Schützenvereins ebenfalls zu einer Besprechung der gewiß beachtenswerthen Frage ein.

Unfallversicherung. Hr. Nationalrath Dr. S. Kaiser ist vom eidg. Landesdepartement Ende letzten Jahres nach Deutschland und speziell nach Berlin gesandt worden, um an Ort und Stelle Studien über die obligatorische Unfallversicherung zu machen und über seine Erfahrungen Bericht zu erstatten. Dieser Bericht ist nunmehr gedruckt und den Mitgliedern der eidgen. Räte zugestellt worden. Er trägt den Titel: „Bericht über die Einrichtungen der staatlichen und obligatorischen Unfallversicherung in Deutschland, in Ausführung des Gesetzes vom 6. Juli 1884.“

Mit Bezug auf die staatliche Unfallversicherung in der Schweiz kommt der Verfasser zu dem Schluß, daß die Einführung zwei Hindernisse entgegenstehen: das konstitutionelle, indem die bestehende Bundesverfassung zuerst im Sinne der Einführung der obligatorischen staatlichen Unfallversicherung revidirt werden müßte, und dann das technische, indem die obligatorische Krankenversicherung mit der Unfallversicherung Hand in Hand gehen müßte, durch Regelung der Krankenversicherung aber auf das Gebiet des Armenwesens übergegriffen würde, das bis dahin nicht Sache des Bundes war. Der Verfasser rathet immerhin an, mit den Vorbereitungsarbeiten für die obligatorische Unfallversicherung nicht länger zu zögern.

Alkoholgesetz. Der „Grittkauer“ fordert die Arbeiter auf, sich von der Unterschriftensammlung für das Alkoholgesetz fern zu halten.

Eidgen. Stabsbüreau. Das eidgenössische Stabsbüreau will die oft erlaunigten Detailkenntnisse einer großen Zahl schweizerischer Alpenklubisten in unsern Hochalpen, Kenntnisse wie sie die betreffenden Bergbewohner nicht von ferne besitzen, zu militärischen Zwecken verwenden. Der Chef des Büreaus, Hr. Oberst-Divisionär Pfister, hat laut der „Ostschweiz“ ein Frage-schema an die Klubsitten ausgesendet, durch dessen Beantwortung den militärischen Oberbehörden betreffend Topographie des Hochgebirges werthvolle Dienste geleistet werden könnten. Das Stabsbüreau macht jedoch Mitteilung an die Zentral-Kommission des schweizer. Alpenklubs, und diese lud das erstere ein, sich direkt mit den einzelnen Sektionen in Verbindung zu setzen.

Militärpflichtersatz. Anlässlich verschiedener Returbe betr. den Militärpflichtersatz hat der Bundesrath nachstehende Normen als Begleitung für die einzelnen Fälle den Kantonen mittelst Kreisbriefen gegeben:

1. Einzeltheile Wehrpflichtige, welche einem Aufgebote entweder nicht Folge leisten oder am Einrückungstage wieder entlassen werden, haben für das betreffende Jahr den ganzen gesetzlichen Militärpflichtersatz zu bezahlen.
2. Wehrpflichtige, welche in einen Dienst einrücken, jedoch während der ersten Hälfte des betreffenden Dienstes entlassen werden, bezahlen für das betreffende Jahr die Hälfte der gesetzlichen Ersatzsteuer.
3. Wehrpflichtige, welche ihren Dienst mehr als zur Hälfte geleistet haben, diesen für das betreffende Jahr nicht besteuert werden.
4. Das eidg. Militärdepartement ist eingeladen, Anordnungen zu treffen, daß vorzeitige Dienstentlassungen den kantonalen Behörden regelmäßig zur Kenntniß gebracht werden.

Luzern. Der „Dunst“ schreibt: Wie wir hören, hat das eidgen. Justizdepartement dem Bundesrath den Antrag unterbreitet, es sei die Angelegenheit betreffend die Herausgabe der Dampfmaschinen-Gesellschaft des Bierswäldtattersee's zur Bezahlung von Wirtschaftspatenten in dem Sinne zu erledigen, daß genannte Gesellschaft nur ein einziges Patent (statt für jeden der interessirten Kantone ein solches) zu lösen habe. Die betreffenden Kantone hätten sich in diesem Sinne in Betreff der Bezahlung der zu erhebenden Patentgebühr gegenseitig abzusprechen. Es würde nämlich nach Ansicht des Departements der garantierten Gewerbefreiheit widersprechen, resp.