

# Luzerner Tagblatt.

Neununddreißigster Jahrgang.

N<sup>o</sup>. 12.

15. Januar 1890.

Abonnementspreise:

	1 Jahr	6 Monate	3 Monate
Durch die Post bestellt	Fr. 12. 80	Fr. 6. 40	Fr. 3. 40
Jähr Luzern zum Bringen	12. —	6. —	3. —
„ „ „ „	10. —	5. —	2. 50

Er erscheint täglich mit Ausnahme des Sonntags.  
Redaktions- und Expeditions-Bureau: St. Jakobsvorstadt Nr. 11  
Filiale der Expedition am Kornmarkt.

— Inserationspreise: —  
Für die erste Spalte und die Anzahl der Zeilen in der ersten Spalte:  
Die einseitige Zeile oder deren Raum 15 Cts. Wiederholungen 10 Cts.  
Für die übrigen Spalten und die Anzahl:  
Die einseitige Zeile oder deren Raum 15 Cts. Wiederholungen 10 Cts.  
Preis der Retikule-Zeile (Rein-Druck): 50 Cts.  
Inserat-Kontrakte (größere bis 9 Uhr, kleinere bis 10 1/2 Uhr) in dem Expeditions-Bureau St. Jakobsvorstadt und Filiale Kornmarkt.

Mittwoch, Gratis-Beilagen: (Jeden Freitag die befristete Beilage „Wöchentliche Unterhaltungen“) Alle übrigen Tage das „Anzeiger-Blatt“, Gemeinnützige Blätter. Gratis-Beilagen 15. Januar 1890.

## Die militärische Bedeutung der Luzerner Bahnhoffrage.

Dieses Thema war bekanntermaßen letzten Freitag der Verhandlungsgegenstand der vereinigten Versammlung der beiden städtischen Distriktsgemeinschaften. Wir lassen hier, nachdem bereits eine beständige Notiz vorausgegangen ist, einen Auszug aus dem von Hrn. Oberst Göttschäler gehaltenen Referat folgen, um zu zeigen, das nicht nur aus allgemeinen Verkehrsinteressen, sondern auch aus militärischen Gründen eine rationelle Umgestaltung unserer Bahnhofanlage zur absoluten, unausschiebbaren Notwendigkeit geworden ist.

Es ist seit den letzten 30 Jahren, namentlich aber in den deutsch-französischen Kriegen von 1870/71, ist das Eisenbahnwesen als ein wesentliches Element, als eine strategische Waffe von größter Bedeutung in die moderne Kriegsführung eingegriffen worden. Dieses neue Kriegsmittel gestattet ein rasches Vordringen großer Truppenmassen mit allem dazu Gehörenden auf große Distanzen in leistungsfähigem Zustande. Es ermöglicht dadurch eine rasche Mobilmachung und Konzentration der Truppen, was ein Haupterfordernis einer gut organisierten Landesverteidigung ist. Alle Staaten haben sich deshalb das Recht vorbehalten über das gesamte Eisenbahnwesen für den Kriegsfall gefastet und sind bestrebt, schon in der Friedenszeit die Eisenbahnen dem Kriegszweck entsprechend einzurichten, sowie die Konzentrationstransporte auf's Sorgfältigste vorzubereiten.

Die Wichtigkeit der einzelnen Eisenbahnabschnitte (Bahnhofanlagen, Bahnstrecken etc.) richtet sich nach der Bedeutung des Platzes als Sammelplatz der Truppen (Eisenbahnhauptknotenpunkt), sowie auch als geeigneter Vertheidigungspunkt.

Luzern, gelegen im Zentrum der durch den Landesvertheidigungsplan vorgesehenen Frontstellungen, in unmittelbarer Nähe des besetzten Gotthardmassives, der Knotenpunkt von 6 einmündenden wichtigen Eisenbahnlinien und Landungsstelle aller Dampfboote des Vierwaldstättersees, ausgehend auch mit günstiger Vertheidigungslage, muß gewiß als wichtiger Platz ersten Ranges bezeichnet werden.

Wenn wir uns nun fragen, ob das wichtige Kriegsmittel der Schweiz, die Eisenbahneinrichtungen, an dieser Stelle von eminenter Bedeutung, in brauchbarem und leistungsfähigem Zustande sich befinden, so lautet die Antwort: Nein!

Die Hauptlinien und Bahnhofanlage haben so ziemlich alle diejenigen Eigenschaften, welche das gerade Gegenteil von dem sind, was die modernen militärischen Anforderungen verlangen.

Wir wissen gar wohl, daß bei den einmal bestehenden Verhältnissen nicht allen Anforderungen, welche militärischen Gesichtspunkten entspringen, entsprochen werden kann; aber bei der bevorstehenden Umgestaltung unserer Bahnhofanlage sollten doch wenigstens folgende Postulate Berücksichtigung finden:

1. Die Zufahrtslinie sollte zweispurig erstellt werden. Das erste militärische Erfordernis bei einer Bahnstrecke ist, daß solche zweispurig angelegt sei, und alle Staaten trachten gegenwärtig dahin, auf sämtlichen Eisenbahnen ein zweites Geleise anzubringen. Nur in diesem Falle können große Truppenmassen ungehindert und rasch, mit kleinen Zugintervallen auf entfernte Punkte geworfen und kann gleichzeitig das Locomotivmaterial mit Gegenwärtigen auf dem andern Geleise zurückgenommen werden.

Wo doppelspurige Bahnlinien fehlen, muß das Locomotivmaterial auf einer andern Bahnlinie auf großem Umwege oder während der Nachtzeit zurückgenommen werden, oder man kann die Bahnzüge nur mit Stations-Distanz abgeben lassen, um nach jedem Wozug einen Leerzug und in entgegengesetzter Richtung zurückzunehmen. Diese Beförderungsart erfordert viel Zeit, umständliche Dispositionen und sind nicht ohne Gefahr.

Bei den in Luzern einmündenden Bahnlinien ist nun nicht nur keine Rede von dieser Doppelspurigkeit, sondern es kommen die so wichtige Gotthardlinie und die Nordostbahnlinie von Rothkreuz her auf nur einem Geleise bis in die Sentimate (vor Luzern) angefahren. Die Centralbahn nimmt in Emmenriede die Ladung der Seetalbahn in sich auf und theilt dann das einzige Geleise oberhalb dem Zimmerergangnel noch mit der Jura-Simplon-Bahn. In der Sentimate v. rinnen sich diese zwei Hauptstränge, resp. die fünf wichtigsten Linien auf ein einziges Geleise, das dann von den unzähligen Zügen durch den Güterstunnel

bis in den Bahnhof Luzern benutzt werden muß. Wenn daher eine doppelspurige Einfahrtslinie angelegt würde (das eine Geleise für Gotthard- und Nordostbahn, das andere für Central-, Seetal- und Jura-Simplon-Bahn), so hätte man nicht viel gethan, aber die jetzt bestehenden Uebelstände wären doch auf die Hälfte reduziert.

2. Der Rangierdienst sollte aus der Zufahrtslinie nach dem Moos verlegt werden. Dadurch würden die Verkehrsstörungen auf zwei in der Nähe des Bahnhofes befindlichen, stark frequentirten Bahnübergängen (Wolfsstraße und die zu verlängerte Winkelriedstraße) auf ein Minimum reduziert. Im Kriegsfall würden diese Uebergänge fast den ganzen Tag gesperrt sein.

Passerellen sind kein annehmbares Ausfallsmittel; solche sind un bequem, erfordern viel Zeit für Auf- und Abstieg und verhindern überhin, daß die Uebergänge, namentlich für Fußwerke, geförig bebient werden.

3. Es müssen zweckentsprechende Ein- und Aussteige-Perrens im Aufnahmestände erstellt werden.

Luzern ist ein Hauptbahnhof, von wo aus Verwaltung und Betrieb der Bahnen geleitet werden, und eignet sich deshalb ganz besonders als Anfahrtsplatz für Truppenbeförderungen.

Um das rasche Verladen und Entladen der Züge — für die Bestimmung der richtigen Zugzahl von größter Wichtigkeit — zu ermöglichen, sind Perrens auf beiden Seiten der Linien, sowie Zwischenperrens eine Nothwendigkeit, und zwar im vorliegenden Falle um so mehr, als die Längenausdehnung der Luzerner Bahnhofanlage von nur 500 m nicht eine Verlegung der Einsteigplätze der Länge nach (wie z. B. in Olten) gestattet.

Es ist ferner für Kriegszwecke nöthig, daß genügende und gut eingerichtete Verlade-Klappen für Pferde, Vieh und Kriegsmaterial vorhanden seien.

4. Auch die innere technische Einrichtung der Bahnhofanlage, namentlich mit Rücksicht auf Drehscheiben- und Maschinenremisen-Anlage, sollte rationell umgeändert werden.

Da gegenwärtig alle Ausfahrtsgeleise aus den Maschinenremisen einzig über die Drehscheibe führen, so sind bei einem Unfall alle der Drehscheibe, wie ein solcher z. B. erst vor wenigen Tagen (S. Zähler) vorgekommen, sämtliche im Remisen befindliche Maschinen blockirt, d. h. durchaus nicht verwendbar, was namentlich im Kriegsfall eine kolossale Katastrophe verursachen müßte; es könnte vorkommen, daß Stunden, ja vielleicht tagelang der Betrieb eingestellt werden müßte. Man ist hier fast berechtigt, zu sagen: „Die Bahnhofhalle — ist im Kriegsfall — eine Mausefalle.“

5. An Stelle der gegenwärtigen provisorischen Bretterhütte sollte ein feuerfestes Bahnhofgebäude erstellt werden.

Wie leicht wäre es möglich, daß gerade in einem Kriegsfall das ausgebildete Brettergebäude Feuer fangen und in kürzester Frist niederbrennen könnte! Ein solches Vorkommniß müßte von unerbildbaren Folgen sein.

Weitere Forderungen, die aus militärischen Gründen gestellt werden könnten, wie: Verbesserung der Zufahrtsstraßen, Vervollständigung der elektrischen Signal-Einrichtungen auf einzelnen Linien, verbesserte Anlage der Auswechsellinien bei einzelnen Zwischenbahnhöfen und Haltestellen, Beschaffung von genügendem Locomotiv- und Kohlenvorräthen, seien bloß im Vorbeigehen erwähnt.

Zum Schluß der lebhafteste Wunsch: Möge die militärische Oberbehörde, namentlich der Generalstab, dem Eisenbahnwesen speziell unterstellt ist, der Luzerner Bahnhof-Angelegenheit, diesem wunden Punkt im ganzen schweizerischen Eisenbahnnetz, die volle Aufmerksamkeit zuwenden und bei den endgültigen Verhandlungen ein kräftiges Wort mit sprechen!

## Eidgenossenschaft.

— An der Pariser Weltausstellung hat das schweizerische General-Kommissariat verschiedene Anschaffungen gemacht, wobei namentlich die Rücksicht auf die Bedürfnisse der schweizerischen Lehranstalten, vorab des eidgenössischen Polytechnikums, maßgebend war. Die lehrreiche Sammlung der erworbenen interessanten Ausstellungsgegenstände wird nächstens in der Kaserne zu Zürich ausgestellt werden. Ein Berichtshalter der „N. Zürcher-Zig.“ spendet dem Hrn. Dr. Schumacher-Kopp von Luzern, der dem General-Kommissariat beistand, das Kompliment, er habe die zu

erwerbenden Gegenstände mit vollkommener Sachkenntnis und mit glücklicher Hand ausgewählt.

Luzern. — Büchlich der militärischen Vererbung des Hrn. Oberst W. Pfyster hat der diesfalls Beauftragte, Hr. Oberst Segesser, zum Zwecke der Verbreitung einer raschen und würdigen Organisation des Leihgesellschaftes folgendes angeordnet:

1. Diejenigen militärischen Vereinen und Gesellschaften der Stadt Luzern, welche sich am Leihzuge offiziell beteiligen wollen, sind ersucht, von einem beliebigen Sammelplatz aus geordnet in den Leihzug rechtzeitig einzumarschieren.

2. Diejenigen städtischen Vereinen und Gesellschaften, welche in corporo am Leihzuge teilnehmen oder eine Delegation mit der Fahne an denselben schicken wollen, haben bis Mittwoch Vormittag 9 Uhr die Vertheilung unter Angabe der Teilnehmer und des Chefs der Zugleitung anzumelden auf der Kanzlei der Korporationsverwaltung am Neuhof. Auf diese Vereine sind ersucht, geordnet (zu Vieren) in den Leihzug einzumarschieren.

3. Sammelplätze beim Zuge vorgetragenen Fahnen und Abzeichen sind mit Flor zu versehen.

4. Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten, die keinem Vereine angehören und sich am Zuge beteiligen wollen, sind gebeten, sich den respektiven geordneten Gruppen anzuschließen. Die Soldaten marschieren von dem Unteroffiziersverein waffenlos geordnet.

5. Bezüglich des Aufstellungsortes der beteiligten Gruppen wird auf die allgemeine Zugordnung verwiesen; es werden übrigens am Eingang in die Halbenstrasse Adjutanten des Zugleiters die Detailweisungen an die einmarschierenden Abteilungen geben.

6. Alle Abteilungen sollen um 2 1/4 Uhr zum Abmarsch bereit im Leihzuge stehen.

Die Zugordnung ist folgende: 1. Abteilung Militär, 2. Tambouren, 3. Feuerweh-Abteilung, 4. Militärvereine und Gesellschaften, 5. Sanitäts-Verein, 6. Unteroffiziers-Verein, 7. Artillerie-Verein, 8. Pflanzkommando, 9. Truppen-Kommando, 10. Stadtmusik, 11. Gros des Militär-Orchesters, 12. Leihwagen und Leihtrage, 13. Vertreter des Bundesrates (Oberst Kuster), 14. Waffenschiff, Oberinstruktoren und Abteilungscheffe, 15. Militär-Orchester der ausw. diplom. Vertreter, 16. Regierungsrath des Kantons Luzern in corporo, 17. Kant. Militärdirektoren, 18. Brigadiere und Divisionen der VIII. Division, 19. Regimentscheffe der VIII. Division, 20. Musik, 21. Obersten und Oberbrigadiere sämtl. Waffen, 22. Offiziere vom Generalstab, 23. Offiziere der Infanterie, 24. Offiziere der Artillerie, 25. Offiziere der Kavallerie, 26. Offiziere des Genie, 27. Offiziere der Verwaltung, 28. Offiziere der Sanität, 29. Bürgerliches Trauergeleite, 30. Abteilung Militär.

Die Gruppen 1—12 stellen sich auf der Halbenstrasse auf, die Töte des Zuges beim Hofmann'schen Haus. Gruppen 13—30 organisieren den Zug auf dem National-Quai mit der Töte am Ende des National-Gartens.

Das Bataillon Nr. 45 (Stadtbataillon) ist aufgegeben worden, um Mittwoch an der Beerdigung von Oberst Alphons Pfyster theilzunehmen.

— Oberst Alphons Pfyster. Die schweizerische Presse widmet dem Verstorbenen ehrende Nachrufe, in denen seine ausgezeichneten Fähigkeiten und hohen Verdienste rückhaltlos Anerkennung finden und der Trauer um den schweren Verlust, den die Armee und das Vaterland durch seinen allzu frühen Hinschied erlitten haben, ergreifend Ausdruck gegeben wird. Zur Ergänzung des von uns gegebenen Lebensbildes führen wir an, was im „Winterthurer Landb.“ über Oberst Pfyster als Divisionalkommandant gesagt wird und wie der „Bund“ seine Wirksamkeit als General-Adjutant beurteilt. Das Winterthurer Blatt schreibt:

Im Jahr 1875 wurde Pfyster zum Oberst befördert und ihm im Jahre 1877 das Kommando der VIII. Armeeabteilung übertragen. In dieser Verwendung liegt bereits ausgedrückt, daß man in eidgenössischer Hinsicht sowohl wie im Gesamtbundesinteresse Pfyster als den bestgeeigneten Mann für den höheren Offiziersstand ansetzt. In der That wird gerade das Kommando der VIII. Armeeabteilung, deren Truppen sich aus sieben Kantonen rekrutiren, immer dem tüchtigsten der schweizerischen Divisionalkommandanten zugewiesen sein. Pfyster hat das Vertrauen, das man in ihn setzte, als Truppenkommandant vollkommen gerechtfertigt.

Zweimal hat er die VIII. Division mit Auszeichnung befehligt. Das erste Mal 1884 beim Truppenzusammenzug am Rhein mit den drei Geschieden der Zug, bei Pfister und Kapp und bei Gerganz. Die damals größten Vertheilungen über Pfyster's Truppenführung auch seitens der fremden Offiziere lauteten durchgängig überaus anerkennend. Die zweite Vertheilung, bei Langen ein wunder Punkt in unserer Armee, in der noch viel zu viel aus dem Saetz disponirt, hat befallen wird, daß Pfyster glänzend zur Ausführung gebracht; das zeigte insbesondere am zweiten Oberrheinstage der strategische Aufmarsch der VIII. Division, das Aufstellen des linken Flügels und das