

# Luzerner Tagblatt.

Neununddreißigster Jahrgang.

N<sup>o</sup>. 152.

**Insertionspreise:**  
Für die erste Spalte und den ersten Tag des Erscheinens pro Zeile 10 Cts.  
Für die zweite Spalte pro Zeile 8 Cts.  
Für die dritte Spalte pro Zeile 6 Cts.  
Für die vierte Spalte pro Zeile 4 Cts.  
Für die fünfte Spalte pro Zeile 3 Cts.  
Für die sechste Spalte pro Zeile 2 Cts.  
Für die siebente Spalte pro Zeile 1 1/2 Cts.  
Für die achte Spalte pro Zeile 1 Cts.  
Für die neunte Spalte pro Zeile 7/8 Cts.  
Für die zehnte Spalte pro Zeile 5/8 Cts.  
Für die elfte Spalte pro Zeile 3/4 Cts.  
Für die zwölfte Spalte pro Zeile 1/2 Cts.  
Für die dreizehnte Spalte pro Zeile 1/3 Cts.  
Für die vierzehnte Spalte pro Zeile 1/4 Cts.  
Für die fünfzehnte Spalte pro Zeile 1/5 Cts.  
Für die sechzehnte Spalte pro Zeile 1/6 Cts.  
Für die siebenzehnte Spalte pro Zeile 1/7 Cts.  
Für die achtzehnte Spalte pro Zeile 1/8 Cts.  
Für die neunzehnte Spalte pro Zeile 1/9 Cts.  
Für die zwanzigste Spalte pro Zeile 1/10 Cts.

Donnerstag, 1. Juli 1890. Gratis-Vergeltung. In den Expeditionen am Kornmarkt.

## Erstes Blatt.

### Δ Aus der Bundesversammlung.

Die letzte Woche einer Session ist erfahrungsgemäß diejenige, in welcher am meisten Geschäfte abgemacht werden. Die Räte sind jenseits nicht mehr vollständig; die Nebelhaftigkeit und das Absehensbedürfnis haben abgenommen, und es macht sich die Klarheit allmählich geltend, innerlich der noch zur Verfügung stehenden paar Tage wenigstens die laufenden und die dringenden Geschäfte zu erledigen.

Bei all demjenigen Gegenständen, in denen eine eingehende Erörterung nicht durchaus nötig ist, oder die keine große politische Tragweite haben, oder wo die Geltendmachung eines gegnerischen Standpunktes weder geboten, noch als zweckmäßig erscheint, begnügt sich die Räte in der Regel mit der Andeutung des oder der Kommissionsberichts-entwerfer und stimmen unter Vorbehalt auf jede Diskussion den Vorschlägen der Kommissionen zu. So wurde es die vergangene Woche mit der Großzahl der Eisenbahntraktanden, den Anleihen von Gebäuden, den Nachtragskrediten, den Resten, aber auch mit dem Bundesgesetz von 1891 und dem Niederlassungsvertrag mit Deutschland gehalten. Immerhin hat es daneben genug andere Traktanden gegeben, bei denen eine einlässlichere Beratung am Platze war. Ich erinnere zunächst an die Vertagungssache. Sie ist meines Erachtens richtig und wie es einzig möglich war gelöst worden. Der Session eine fünfte Woche beizufügen, ging nicht an, weil die Großzahl der Mitglieder einfach nicht in Bern geblieben wäre, und es ist sehr fraglich, ob eine Woche wirklich genügt hätte. Den Vorschlag auf die Dezember-session zu verschieben, wäre eine Verzögerung seines rechtzeitigen Zustandekommens gewesen. Durch die Anordnung einer September-session ist diese Gefahr für einmal beseitigt und zudem der große Vorteil gewonnen, daß die Räte die Frage der Einführung der Volksinitiative für Partialrevisionen unserer Verfassung noch vor der Abstimmung über die Unfall- und Krankenversicherung erledigen können, sofern der Bundesrat diese nicht außergewöhnlich früh ansetzt.

Bezüglich der Zeitungsfragen wurde allgemein erwartet, daß der Nationalrat sie herabsetzen werde. Es hat auch nur an wenigen Stimmen gefehlt, und es wäre geschickter. Aber es scheint, daß Mitglieder, die sich vorher für die Ermäßigung ausgesprochen hatten, sich zwar nicht von den schönen Augen des Hrn. Welti haben blenden lassen, wohl aber durch seine Verheißung einer Reduktion der Fahrgeldsätze von 40 Cts. auf 25 Cts. haben ablenken lassen. Welti's Bemerkung ist in meiner Nähe einige Herren, die, als Hr. Welti die bezügliche Mitteilung machte, erzeute zu einer anderen sagten: „Das wäre ein Gewinn“, und die dann ihrem üblichen Vorwatz, zu Gunsten der Presse zu stimmen, vergaßen. — Das eigenartige Wappen gab nicht mehr viel zu sprechen. Die ganze Beratung machte mehr den Eindruck eines Nachsch-Beschlusses, als eines ernstlichen Kampfes. Einzig Hr. Schenk nahm die Sache ernst und ließ das bestärkte schmerzhafte Gefühl äußern, die Pflicht nämlich, daß der gesetzgebende Körper seine Würde wahre und vor dem Volke sich nicht die Wäsche gebe, als habe er seinen ersten Beschluß ohne vollständige Einsicht in die Sachlage und ohne reifliche Überlegung gefaßt.

Wie bei den Sitzungstagen, so hat der Nationalrat auch mit Bezug auf das sogenannte stenographische Verhandlungs-Bulletin anders entschieden, als man erwartet hatte. Nachdem Hr. Brunner den Antrag auf Einführung eines stenographischen Bulletins gestellt und Hr. Gurri denselben beantwortet, hatte es im Rathe ganz den Anschein, daß das Bulletin werde beschlossen werden. Da kam aber Hr. Schenk, las die Offerte des Verlegers des „Bund“ vor und sagte ausnehmend, daß die Eidgenossenschaft durch deren Annahme sofort zu einem vollständig ausweichenden Bulletin gelange. Der Bundesrat braucht nur eine Anzahl Exemplare des Bulletins zu bestellen. Dieses Bulletin habe zwar keinen amtlichen Charakter, und es ist das gewissermaßen ein Vorbehalt; es können auch einzelne Abnommensätze auf dasselbe genommen werden, und es ist vorgelesen, daß „Der Bund“, d. h. die Zeitung „Bund“, das Bulletin nicht früher bringen, als es nach auswärts verschickt werde u. s. w. Die Stimmung des Hrn. Schenk hatte die Wirkung, daß eine Anzahl Nationalräte ein eigenes amtliches stenographisches Bulletin als nummehr unnötig erachteten und dagegen stimmten. Andere schauten die Sache freilich anders an und stimmten für das Bulletin, weil sie in der Mit-

wirkung des Bundes bei Feststellung des von der Jent'schen Diffin herausgegebenen Bulletin, auch wenn diese Mitwirkung bloß in einer Anzahl Abnommensätze bestünde, als eine Stellungnahme der Bundesverwaltung zu Gunsten einer bestimmten Setzungsform ausfüßten. Jedenfalls wird die Sache nicht ruhen; wahrscheinlich werden wir nächstens das private Bulletin des Hrn. Jent haben. Man wird dabei auf einige Injunktionsmöglichkeiten gerathen und nachher das amtliche Bulletin beschließen.

Der letzte Tag der Session oder der letzte Arbeitstag derselben hat drei Motionen geboren: diejenige der Hrn. Mor und Seiger, die im Interesse ihrer Partei für die Wahl in den Nationalrat das proportionale Wahlsystem einführen, dabei aber Alles beim Alten möchten bewenden lassen; diejenige der Hrn. Jenyheny und Konforter, die, wenn am jetzigen Wahlsystem gerüttelt werden soll, eine gründliche Aenderung auch für den Ständerath wollen eintreten lassen, und diejenige des Hrn. Wirz, der dem Bundesrat einen neuen Antrag zu internationalen Verhandlungen über Einstellung der Güterzüge an Sonntagen einreichen möchte. Ich weiß nicht, wie der Bundesrat sich zu letzterer Motion stellen wird; schwerlich wird er sie willkommen heißen, wie sehr auch die Sache an sich richtig ist. Der Bundesrat hat mit seinen internationalen Anträgen schon sehr Unangenehmes erfahren, und es könnte ihm, wenn er bei den fremden Regierungen immer wieder neue Dinge auf's Tapet bringt, ergehen, wie eine Zeit lang Hr. Joss mit seinen Motionen. Man hätte damals angefangen, den unbraven Motionär zu verlassen und zu verhöhnen und eine Motion nach der andern abgelehnt. Jetzt freilich sieht man ein, daß Hr. Joss oft recht gehabt hat. Immerhin sollten dem Bundesrat die unangenehmen Erfahrungen, welche Hr. Joss schon hat machen müssen, erspart werden.

Das wichtigste Traktandum, das letzte Woche den Ständerath beschäftigte, war der Ankauf der Jura-Simplon-Alpen. Die Sache stand auf dem Punkt, schief zu gehen. Das war so gekommen. Der Präsident der Kommission, Hr. Pfenniger, war erkrankt; sein Nachfolger im Präsidium, Hr. Good, brachte der Angelegenheit nicht das gleiche Interesse entgegen, wie Hr. Pfenniger; vielmehr stand er ihr selbst etwas unfreundlich gegenüber, und er unterließ es, die Kommission rechtzeitig einzuberufen. Als es endlich doch geschehen mußte und drei Mitglieder Verschiebung bis zum September beantragten, stimmte er bei. Der Bundesrat erhielt indes hienon rechtzeitig Wind und beschloß, sofort an den Ständerath ein Schreiben zu richten und ihm die Nothwendigkeit, auf die Sache einzutreten, ausdruksvoll zu sagen; und von den sechs in Bern anwesenden Mitgliedern des Bundesrates fanden sich nicht weniger als fünf im Ständerathsaale ein, um durch ihre persönlichen Erscheinungen dem bundesrathlichen Schreiben den richtigen Nachdruck zu verleihen. Das versetzte denn auch seine Wirkung nicht. Der Ständerath beschloß Eintreten, und der Ankauf wurde mit einer unerwartet großen Mehrheit (29 gegen 7 Stimmen) beschlossen. Allerdings verlor der Rath die Behandlung des Postulats bis zur September-session und gab zu Protokoll eine Erklärung des Inhalts ab, daß der Ankauf der Alpen das Postulat nicht präjudizieren dürfe. Aber das Postulat steht mit dem Ankauf nicht in direktem Zusammenhang, und die Protokollbemerkung hindert den Bundesrat nicht, weitere Aktien anzukaufen. Es möchte freilich besser sein, sie wäre nicht vorhanden; doch ist nicht zu übersehen, daß auch Fremde des Rückkaufs für sie gestimmt haben, vermulich, um für den Ankauf der Aktien auch diejenigen zu gewinnen, welche besorgen, daß er unvermeidlich zum Rückkauf führe.

Man wird die Landesräte zu Hause. Sie haben selten aus einer Session so viele und wichtige Referendumvorlagen nach Hause gebracht, wie diesmal.

### \* Die Stadt Luzern als Knotenpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes.

Unter den neuen Eisenbahn-Projekten, die wie Pilze aus dem Boden herzuwachsen, sind es namentlich zwei, die unsere Aufmerksamkeit verdienen. Das eine derselben, die Südbahn, welche den obem Jürtsch mit der Gotthardbahn verbindet, ist bereits aus dem Stadium der Vorbereitung herausgetreten; die Bauverträge sind abgeschlossen, und schon im Jahre 1891 soll der Betrieb der neuen Linie Rapperswil-Goltau eröffnet werden.

Die Südbahn erhält als Touristenbahn für Luzern eine ganz besondere Bedeutung, sobald die Zufahrtslinie der Gotthardbahn Luzern-Jimmensee bzw. Goldau vollendet ist. Im Jahre 1893 wird das Letztere der Fall sein und sodann eine Verbindung zwischen dem Centrum des Fremdenverkehrs mit Aargau-Thur und dem Engadin bestehen, welche nicht bloß den bisherigen Weg über Zürich bedeutend abkürzt, sondern an Schönheit und Annehmlichkeit der Anlage keiner Touristenbahn nachsteht. Schon die Linie Luzern-Jimmensee bietet für die Reisenden angenehme Abwechslung, und die Route über den Gotthard soll reizend sein. Für Luzern ist diese Verbindung mit dem Engadin der Schweiz besonders wichtig; der Fremdenverkehr nach dieser Richtung war bis dahin mit verschlechten Umständen verbunden, und insbesondere fehlten für Chur-Luzern entsprechende Zug-Anschlüsse in Zürich, wovon die heiligen Hoteliers zu erzählen wissen.

Das zweite Projekt, für das in der abgelaufenen Session der Bundesversammlung die Konzession erteilt worden ist, eine Eisenbahn von St. Gallen über Rainwald nach Rapperswil und von Samtagers nach Zug, unter Mitbenützung der Linie Rapperswil-Samtagers, ist für Luzern von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Dieses Projekt, das aus dem Bedürfnis einer direkten Verbindung aus dem Toggenburg nach St. Gallen nach einem größeren Gesichtspunkt sich entwickelt hat, bezweckt die kürzeste Verbindung von St. Gallen mit der Centralbahn und der Gotthardbahn. Thatsächlich bildet diese Linie eine neue Verbindung des Dittens und Südbahns der Schweiz mit dem Westen und wird im Personenverkehr mit der bestehenden Linie Romanshorn-Dittens Genf in Konkurrenz treten. Als Mittelpunkt dieses Verkehrs präsentiert sich Luzern, dem damit als zentraler Knotenpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes nicht bloß in Zeiten des Friedens, sondern auch in den Tagen der Gefahr eine bedeutungsvolle Stellung zukommt.

Es ist kaum daran zu zweifeln, daß das Projekt, wenigstens soweit es die lokalen St. gallischen Interessen berührt, für die Strecke St. Gallen-Rapperswil zu Stande kommen wird.

Wir haben allen Grund, mit der neuesten Phase in der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu freuen zu sein. Obwohl der Canton Luzern niemals eine die Interessen der Hauptstadt besonders begünstigende Eisenbahnpolitik befolgte, wenn überhaupt von einer zielbewußten Thätigkeit in ökonomischen Fragen kaum die Rede sein konnte, so haben sich die Verkehrsverhältnisse nach Zürich gestaltet. Die Zukunft der Stadt Luzern liegt in deren eigener Hand. Ausgerordentlich begünstigt durch ihre natürliche Lage wird es eine ebenso schöne als durch ihre Aufgabe ihrer Bürgerpflicht sein, auf den bisherigen Bahnen eines besonnenen Fortschritts fortzuschreiten, um den neuen Aufgaben und der neuen Situation nach allen Richtungen gerecht zu werden.

Die Bahnhofsfrage wird unweifelhaft einer baldigen Lösung entgegengehen. Wenn die darin die Forderungen der Stadt unberücksichtigt geblieben sind, wird namentlich die Macht der Verhältnisse gebieten. In der letzten Zeit ist eine sichbare Wendung eingetreten, und wenn nicht alle Anzeichen trügen, so wird die schweizerische Centralbahn ihrer längst verfallenen Pflicht innert kürzester Zeit gerecht werden.

### Eidgenossenschaft.

— **Wahlreform.** Die Motion Jenyheny betreffend Neugestaltung der Wahlart des Ständerathes hat zum Zweck, auch in dieser Behörde eine numerisch proportionale Vertretung der einzelnen Kantone herbeizuführen. Es ist schwer verständlich, wie die Ultramontanen, deren Stempel die proportionalen Wahlen jetzt ja sind, zu der Anregung ein so bitterböses Gesicht machen können. Oder sind sie etwa nur da so proporzfreundlich, wo sie etwas fürchten zu können glauben?

— **Telegraphenwesen.** Für den Verkehr mit Frankreich ist die Worrage einseitig auf 12 1/2 Cts. festgesetzt worden.

— **Internationales Bureau der Telegraphen-Verwaltung.** Der Direktor derselben, Sr. Eug. Frey von Olten, ist letzten Sonntag nach längerer Krankheit gestorben. Er war ein äußerst pflichttreuer Beamter.

**Luzern.** Ein vernünftiges Wort lesen wir im ultramontanen „Zug, Volkst.“ über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung. Der Referent über die Bundesversammlung schreibt diesbezüglich: „Prinzipiell läßt sich — meiner Ansicht nach — nicht viel dagegen einwenden. Unbedingt können sozial- und verkehrspolitische Forderungen, wie sie sich mit der Zeit als unabwäglich herausgestellt haben, vom Bunde besser ausgeführt werden, wenn er Eigentümer der Bahnen ist, als wenn er bloß das Recht seiner geistgeberlichen Hoheit diesen mächtigen Eisenbahngesellschaften