

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigblatt für Stadt und Kanton Luzern und die übrige Central-Schweiz

Abonnementpreise:

Durch die Post bezogen	3 Monate	6 Monate	12 Monate
	Fr. 3. 40	Fr. 6. 40	Fr. 12. 00
Für Luzern zum Bringen	3. —	6. —	12. —
Abholen	2. 50	5. —	10. —

Einzelhefte täglich mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage.

Dreißundvierzigster Jahrgang

Einzelheft 10 Cts., Wiederholungen ... 8 Cts.
 Karten Luzern, Urantonen, Zug u. angrenzender Teil der Kantone 12
 übrige Schweiz und Ausland ... 15
 Preis der Retraite-Belle (Pferd-Spähli): 50 Cts.

Redaktions-Bureau: Poststrasse Nr. 11
Luzern

Gratis-Postlagen

Jeden Freitag die beträchtliche Beilage „Wochenblatt der Central-Schweiz“
Mit einem Ergänzungsblatt „Sonntagsblätter“ demselben Abende.

Gratis-Postlagen

Expeditions-Bureau: Poststrasse u. Kornmarkt
Luzern

Luzerner Geschichts-Kalender.

24. Dezember.

1723. Im Rats wurde der Antrag gestellt, die Philosophie an der hohem Lehranstalt zu reorganisieren, dafür aber die Rechte und Mathematik zu vernünftigen manufaktursfähigen zu übertragen.

1788. Datum der Verfassung der Literarischen Societät des Kantons Luzern, zur Verbesserung der Kultur, des Gemeinwohls und der Industrie in Luzern. (Präsident: Paul Uster, Sekretär: Heinrich Sigfride.)

* Die Jungfrauabahn

Es also von der Bundesversammlung gesetzlich konfessioniert. Man hat aus den bezüglich Debatten unklarheiten entnehmen können, daß für dieses Projekt einer himmelsfliegenden Bergbahn gerade keine große Begeisterung vorhanden war; aber man darf auch zugeben, daß, nachdem der Bundesrat die technische Seite durch kompetente Persönlichkeiten hätte prüfen lassen und die Experten die Möglichkeit der Erstellung ergeben hätte, die Bundesbehörden keinen Grund hätten, die Konzeption zu verwirren. Zwar ist die auch im Schopfe der Bundesversammlung vorgebrachte Behauptung, der Bund könne nur aus militärischen Gründen ein Eisenbahnkonzeptionsgesetz beschließen, nicht richtig. Man erinnert sich ja, daß die Bundesversammlung auf den Antrag des Bundesrates die Konzeption für eine Bergbahn Wegs-Geschäfte nicht erteilt hat, weil sie fand, erstens daß genug Bahnen auf die Noi führen, und zweitens daß sie keine Pflicht habe, einer ruinösen oder wenigstens übertriebenen Konkurrenz zuzugehen und so zu helfen. Hieraus muß doch notwendig der Schluß gezogen werden, daß eine Konzeption auch dann verworfen werden kann, wenn dem vorliegenden Verkehrsbedürfnis durch bereits bestehende Bahnen ein Genüge geleistet ist und wenn die Erstellung der Bahn, um deren Konzeption nachgesucht wird, eine das vernünftige Maß überschreitende Konkurrenz inauguriert würde.

Bzüglich der Jungfrauabahn trafen diese Gründe natürlieh nicht ein. Eine Bahn auf diesen 4187 Meter hohen Gipfel führt nicht, und wir gegen die Idee Hoffnung, daß auch aus dem vorliegenden Projekt nicht werden wird.

Ain der Möglichkeit der Ausführung des Projekts, wie bemerkt, allerdings nicht mehr zu zweifeln. Eine andere Frage ist indessen, ob das nötige Kapital sich hierfür finden werde. Der Konzeptionsinhaber ist bekanntlich Dr. Guenger-Becker in Zürich, der bisherige Schweizerische Eisenbahnbauingenieur, und es scheint sicher, daß sich in dem Beutel desselben einige Millionen vorfinden. Allein nach allem, was man vernimmt, scheint Dr. Guenger wenig Lust zu haben, die Kapitalien selbst aus dem Feuer zu holen; er spricht sich nicht einmal auf die Mitwirkung des inländischen Kapitals, wohl bedauern, weil er mit einigen Grund annimmt, daß sich daselbst gegen sein Projekt sehr sprechen verhalten würde. Gebraucht müde fürchten ja das Feuer, und es ist schon ein recht effektives Kapital in Schweizerischen Bergbahnen zu Grunde gegangen. Diejenigen Bergbahnen, welche einige gute oder wenigstens eine anfängliche Rendite abwerfen, sind an den Fingern einer Hand zu zählen; die Finger der andern Hand können dazu verwendet werden, diejenigen Bergbahnen abzuzufassen, welche bereits verfallen sind oder deren Aktionäre weggelassen auf eine Dividende warten. Dr. Guenger will also das ausländische Kapital zu Hilfe rufen; es heißt, er werde das nötige Geld für die Jungfrauabahn in Paris, London und New York finden. Es wird abzuwarten sein, ob dieses Gericht auf einer tatsächlichen Unterlage beruht.

Bekanntlich sind die Kosten der Jungfrauabahn auf acht Millionen veranschlagt. Ein Fachmann, Dr. Döhrer (der bekannte Ingenieur), hat im Nationalrat bemerkt, dieser Kostenvoranschlag sei nur ein relativer, d. h. für normale

Verhältnisse maßgebend; definitiv könne ein solcher Voranschlag überhaupt nicht aufgestellt werden. Das scheint einleuchtend zu sein. Es glaubt auch gar niemand, wohl nicht einmal Dr. Guenger, daß das Projekt mit acht Millionen ausgestattet werden könne. Wir notieren beispielsweise, daß die North-Britain sechs Millionen gekostet hat, und die Nigil ist ein Zwerglein im Vergleich zur Jungfrau, nicht nur was die Höhe, sondern auch was die Bauwierigkeiten und die klimatischen Verhältnisse betrifft.

Gerade mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Jungfrau mit Hilfe des auswärtigen Kapitals beschient werden soll, scheint es mit der Konzeption in der Bundesversammlung leichter genommen worden zu sein, als es der Fall gewesen wäre, wenn Einheimische hätten auf die Initiative gedrungen. Dr. Guberlin — ein Hauptredner für die Konzeption — bemerkte im Nationalrat, er nehme den Umstand nicht so ernstlich, wenn auch Ausländer einmal bei uns Geld verlieren möchten, worauf Dr. Forrer (Winterthur) entgegnete, nach seiner Ansicht werde die Bahn nicht bloß acht, sondern zwanzig, ja die Bahn zwanzig Millionen kosten, und hoffentlich werden die Wälder nicht so gewinnlos sein, den ausländischen Kapitalien, daß es sich ja nur um ein Standpunkt einnehmen, daß es sich ja nur um ausländisches Kapital handle. Vielleicht sind aber auch die ausländischen Finanziers und Kapitalisten nicht so naiv, wie Dr. Guenger sich vorstellt; falls sie hier in den eingenen Wäldern geführt Debatten zu Gehör bekommen, geht möglicherweise auch ihnen ein Seisensieder auf.

Wenn schon die Berechnung der Erstellungskosten ein äußerst schwacher Punkt dieses Projektes ist, so ist das Gleiche jedenfalls bezüglich der Betriebskosten und Ausgaben der Fall. Die Betriebsausgaben sind auf bloß 60,000 Fr. jährlich veranschlagt, eine lächerlich geringe Summe. Wie hoch die Betriebskosten tatsächlich sind, ist uns unbekannt; allein man darf von vornherein annehmen, daß bei dieser Operation ein Optimismus gewaltet hat, welchen die Wirklichkeit in verächtlichen Punkten zu Schanden machen wird. Von einem regelmäßigen Betrieb kann offenbar nicht die Rede sein; die in jener Höhe hundertfachen Naturgesetze werden ganz sicher dafür sorgen, daß der Fahrplanplan an recht vielen Tagen der Saison nicht ausgeführt werden kann. Auch bezüglich der Frequenz dürfte man sich beträchtliche Illusionen hingeben. Der Fahrpreis ist auf 46 Fr. angesetzt. Das ist eine starke Summe, wenn schließlich das so teuer bezahlte Vergnügen darin besteht, sich durch eine ganze Reihe von Tunneln mit 60 und 60 Prozent Steigung schleppen und am Ende durch einen senkrechten, in Fels und Eis gebauenen Schacht hindurchzusteigen zu lassen, so wird recht mancher, dem seine Mittel die Lösung eines Fahrplans erlauben würden, hierauf verzichten. Wünftige Projekte zu entwerfen, ist gerade keine Kunst; das hat man auch bei der Generoso, der Schynigen-Platte und der Briemere, der Hothornbahn zu Stande gebracht, nur haben eben die Prospektive das Zulammenschreiben dieser Unternehmungen nicht zu verhindern vermocht.

Trotz der Konzeptionierung der Jungfrauabahn liegt man also vor einer ganzen Reihe von offenen Fragen, auf welche erst die Erstellung der Unterworte zu geben vermag. Ganz unklar sind erstens die Erstellungskosten; sicher scheint einzig zu sein, daß mit acht Millionen bei weitem nicht auszukommen sein wird. Ebenso geringe Eiderbeit besteht zweitens bezüglich der Betriebskosten, nämlich der Bahnunterhaltungskosten; die hierfür in Aussicht genommenen 60,000 Fr. sind eine außerordentlich minime Summe. Nicht weniger unklar ist aber drittens auch noch die Betriebskosten, für deren Erhaltung sichere Faktoren absolut nicht zu Gebote stehen. Alles, was die Erstellungskosten und die Rendite betrifft, hängt also vollständig in der Luft, und man darf daher wirklich gespannt sein, ob sich Leute finden

werden, welche ihr Geld für dieses Projekt, das ganz leicht zu einem „Panamino“ werden kann, hergeben.

Man könnte glauben, daß wir als Inner-Schweizer uns in Schwarzmalerei bezüglich des Jungfrau-Projektes gefallen. Das ist durchaus nicht der Fall. Wegen der Jungfrauabahn wird kein einziger Schweizer weniger an die Ufer des Vierwaldstätter Sees kommen, darauf darf man sich ganz gewiß verlassen. Was uns die Feder in die Hand gedrückt hat, ist lediglich die eheliche Überzeugung, daß das in Frage liegende Projekt zu den Auswüchsen gehört, welche der heutige Industrialismus zu Tage fördert, daß das geplante Unternehmen nach den verschiedensten Richtungen auf Zimperdabeln (unwägbarer Faktoren) beruht und demgemäß wenigstens nach der finanziellen Seite als ein durchaus fragwürdiges industrielles Abenteuer sich darstellt.

Schweiz.

— „Militärisch oder Abstrakt.“ Dem Winterkurer „Landboten“ wird geschrieben: „Die in den letzten Tagen vielbesprochene Broschüre des Major Gerlach über „Disziplin oder Abstraktion“ findet in höheren militärischen Kreisen durchwegs ungünstige Beurteilung und nicht zum mindesten deshalb, weil man dem Major Gerlach die nötigen Qualifikationen abspricht, sich in dieser Weise öffentlich über Verhältnisse in unserm Militärdienst auszulassen, deren Wichtigkeit bekräftigt werden muß.“ Gerlach scheint leider zu denjenigen Offizieren zu gehören, die das Befehlswort fassen, gelegentlich die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, wobei er sich allerdings auf höhere Vorbilder berufen kann. Das ersichtlich ist, was Gerlach offenbar durch einen Rapport an seine vorgesetzte Dienstbehörde dem Militärdienst bekannt gemacht, als durch seine Broschüre. Solche Elemente machen jedenfalls unser Militärdienst nicht populärer; am allerwenigsten scheinen sie zur Hebung der Disziplin beitragen zu sein.“

— Militärdienst. Betreffend die Wiederbesetzung der durch den Austritt des Oberleutenants Gressler erledigten Stelle eines eidgenössischen Oberkriegskommissars zu werden von gut informierter Seite folgende Dispositionen als höchst wahrscheinlich angegeben: Der derzeitige Oberinstruktor der Infanterie, Rudolf, würde zum Oberkriegskommissar ernannt und durch den ersten Sekretär des Militärdienstdepartements, Oberbrigadier Guggenbühl, und dieser durch den zweiten Sekretär, Oberlieutenant Schaubli, ersetzt werden.

— Fort Miros. Die Weihnachtsfeier sei ohne „Besen“ vor sich gegangen, weil, wie das „Bl.“ mitteilt, im Falle ist, die Mitwirkung von Dorfjuden verboten worden war.

— Schweizerische Bundesbank. In der Delegiertenversammlung der bernischen Gräflichen und Arbeitervereine referierte Dr. Müller-Schmarnbach, eidgen. Baumeister in Bern, über das Traktandum „Bundesbank oder Aktienbank“. Nach seinem Antrag wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. Grundsätzlich ist die Staatsbank einer Privatbank vorzuziehen, da es den Interessen des Volkes nicht entspricht, wenn bei der öffentlichen Natur der Banknote die Banknotenausgabe und der daraus resultierende Gewinn dem Privatkapital überlassen wird. 2. Praktisch scheidet der Ausprägungselement der Staatsbank eine den öffentlichen Interessen entsprechende Entwicklung namentlich durch folgende Grundzüge: Ausschluß politischer und bürokratischer Einflüsse, sachmännliche Leitung; Beschränkung des Geschäftskreis auf die kurzfristigen Geldgeschäfte. 3. Sollte die Bundesversammlung, entgegen der Vorlage des Bundesrates, eine Aktienbank beschließen, so ist das Referendum gegen das Gesetz zu ergreifen und nach dessen Verwerfung der Gründung der Staatsbank auf dem Initiativwege in die Wertschätzung zu bringen.

— Zollwesen. Die schweizerische Oberzollverwaltung macht betreffend das Zollbüreau im Bahnhof Zürich folgendes bekannt: Auf den 2. Januar nächsthin wird im Bahnhof Zürich ein Zollbüreau für die Abfertigung von Reisenden gegründet eröffnet, welches vom Zollpersonal des eidgenössischen Niederlagsbüreau in Zürich bedient wird. Infolge dessen können von jenem Zeitpunkt an aus dem Ausland nach Zürich fakturierte Reisegeldscheine an der Grenze unter Zollverschluss und mit Zollgeleitscheinen nach Zürich abgefertigt werden, wo sie die abschließende Zollbehandlung erhalten. Zur Abfertigung anderer Güter als Reisegeldscheine ist die Zollabfertigungsstelle im Bahnhof Zürich zur Zeit nicht beauftragt.

— Käsehandel. Das von den Kantonen Luzern, Uri, Schwyz und beiden Unterwalden niedergesetzte Komitee, um für den in diesen Kantonen besonders fabrizierten Spätkäse einen vernünftigen Absatz zu erzielen, hat seinen Auftrag geben Bericht erhalten. Aus demselben geht hervor, daß durch Vermittlung bestellter Agenten auf sechs verschiedenen Märkten der deutschen Schweiz für Fr. 6758. 47 Cts. Käse abgesetzt worden ist. In der Schweiz werde als Reis- und Suppenkäse meistens sogen. „Magerkäse“ verwendet, und es sei hart die Konkurrenz des Spätkäses zu erschweren, weil dessen Preis eben viel höher komme. Ähnlich verhalte es sich mit dem Export des Spätkäses nach Deutschland. Verschiedene Firmen hätten ihre Vermittlung angeboten. Trotz dieser zu den äußersten Engros-Preisen habe indessen kein namhafter Import stattgefunden, wohl auch hier die Preise mit Gold und Frucht zu hoch zu stehen gekommen, indem dort eine zweite oder dritte Qualität Parmesankäse ziemlich billig abgesetzt werde. Um erfolgreich sein die Intervention beim eidgenössischen Militärdienstdepartement für Verwendung des Spätkäses im eidgen. Militärdienst zu gewinnen. So seien bei der VIII. Division während den Korrespondenztagen den Truppen Spätkäse-Rationen im Gewicht von 423 Kilo verabsichtigt worden, welche allgemein sehr beliebt hätten. Das Komitee deutete deshalb die Hoffnung, daß der Konsum von Spätkäse seitens der Milizen mehr und mehr zunehme und zwar auch in Schulen und Wiederholungskursen kleinerer Truppenteile.

— Gottfried Keller-Stiftung. Am 22. Dezember hat sich die eidgenössische Kommission der Gottfried Keller-Stiftung in Baden neu konstituiert. Zum Präsidenten wurde Dr. C. Brun aus Zürich, zum Vizepräsidenten Dr. G. Strosser, Dr. Uster, Sekretär in Bern, gewählt. Das Sekretariat wurde von den Mitgliedern der Kommission Hrn. Edward Meyer von Zürich aus für die neue Amtsdauer übergeben.

— Presse. Dr. Stephan Gern, der Nestor der schweizerischen Journalisten, hat am 28. dies sein hieziges Geburtsjahr in voller Geistesfrische gefeiert.

Luzern. Wehrpflicht. Mit dem 31. Dez. 1894 treten laut Publikation im „Kantonblatt“ zur Landwehr über: die Hauptleute vom Jahrgang 1868; die im Jahre 1860 geborenen Oberlieutenants und Lieutenants; die Unteroffiziere aller Grade und die Soldaten der Infanterie, der Artillerie, des Genie, der Sanitätskorps und der Verwaltungstruppen vom Jahrgang 1862; die Unteroffiziere, Trompeter (inkl. Stabs- und Kapellmeister) und Soldaten der Kavallerie, welche zehn effektive Dienstjahre zählen, ferne diejenigen Kavalleristen, welche im Jahre 1862 geboren sind, auch wenn sie den gesetzlich vorgeschriebenen Dienst nicht durchwegs geleistet haben und sofern sie sich nicht ausständig ihres späteren Eintrittes zur Waffe nicht gegenüber dem Waffenscheit zu längeren Aufhängen dienst verpflichtet haben; Fußschirme, Sattler und Frankensoldaten der Kavallerie, welche 1862 geboren sind.

In den Landwehr treten: die Hauptleute, Oberlieutenants und Lieutenants des Jahrgangs 1846; die Stabs-Offiziere (Majore, Oberlieutenants und Obersten), welche das 48. Altersjahr vollendet haben, sofern von ihnen ein bezüglicher Befehl bis Ende Februar abjüng gestellt worden ist; die Unteroffiziere und Soldaten aller Waffen vom Jahrgang 1860.