

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigblatt für Stadt und Kanton Luzern

und die übrige Centralschweiz

Fünfundvierzigster Jahrgang

Abonnementspreise:

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

Insertionspreise:

Die einpaltige Zeile oder deren Raum:
 Erstes Jahr 10 Cts., Wiederholungen ... 8 Cts.
 Zweitens Jahr ... 7 Cts., drittes Jahr ... 6 Cts.
 Uebige Schweiz und Ausland ... 12 Cts.
 Preis der Reklame-Zeile (Zehn-Zeilen): 50 Cts.

Redaktions-Bureau: Wolfstrasse Nr. 11

Gratuls-Bestellen

Ihren Freitag die besterhaltene Zeitung ...

Gratuls-Bestellen

Expeditors-Bureau: Wolfstrasse u. Kornmarkt

Luzerner Malakata.

Josef Elmiger, Arzt in Luzern, Schultze für 1842, 19. Juli 1770—22. Juni 1859.
Melchior Elmiger, Pfarrer in Schönbühl; unermüdetlich befohlen um das soziale Wohl seiner Gemeinde, Begründer der Armen- und Krankenanstalt im „Schönbühl“, der populärste Geistliche des Kantons. Geboren am Abendtag 1810 in Weiden, gestorben am 6. März 1896.
Peter Emmenegger, Pfropf in Luzern und nachher zu Mänter, Oberaufseher über die gesamte Viehärztlichkeit des Kantons, um die Verbesserung der Viehzucht hochverdient. 1857—80, Sept. 1811.
Johann Emmenegger, Bannmeister des Gmündens, hervorragender Volksheld im Bauernaufstand von 1853, am 2. Juli 1853 hingerichtet.

Der neueste Schachzug des Schweiz. Eisenbahnkönigs.

Dr. Guyer-Jeller schlägt im Eisenbahnwesen Wege ein, die von denjenigen erheblich abzuweichen, auf welchen bis in die neueste Zeit die besonnenen Vertreter des Privatbahnsystems gewandelt sind. Er verfolgt aber gleichwohl Ziele, die das Gegenteil dessen sind, was die Freunde der Verstaatlichung wollen. Dr. Guyer-Jeller sieht ein, daß die schönsten Zeiten der unbeschränkten Privatwirtschaft vorbei sind; aber er will von der Verantwortlichkeit, so viel zu retten ist. Mit der Bewegung, welche auf Verstaatlichung der Eisenbahnen abzielt und die sich nicht mehr zurückblättern läßt, will er sich auf eine Weise abfinden, daß möglichst viel Wasser auf die Mühlen der Eisenbahnen fließt.
 Die Aufgabe ist schwierig, aber einiger Anstrengung wert. Dr. Guyer-Jeller scheint die Mühe wertlich nicht, und man muß auch gestehen, daß er bei Lösung der schwierigen Aufgabe sich nicht ungeschickt anstellt. Seine Mittel haben, wenigstens scheinbar, immer einen Zug ins Große; er weiß den Schein zu erwecken, als ob es sich nicht um Kleinliche Sonderinteressen, sondern um das allgemeine Wohl handle, und er weiß Ideen und Schlagwörter, die gerade an der Tagesordnung sind, in den Dienst seiner Spekulationen zu stellen.
 So verfuhr er, als er die Räumungsarbeit bei der Nordostbahn begann. Da hieß es, das Direktorat müsse aufhören, eine Versorgungsanstalt für ausgediente Politiker zu sein; es müssen tüchtige Fachleute her! Und das geschah auch. Die über die ungewohnten Vorgänge bei der Nordostbahn etwas aufgeregte öffentliche Meinung wurde beschwichtigt durch Maßnahmen im Betrieb, die wirklichen Bedürfnissen des Verkehrs entsprachen. Die Nordostbahn zeigte z. B. in der Frage der Retourbillets das beste Verständnis für die Wünsche des Publikums. Der Versuch, bei einer neuen Kompetenzausscheidung zwischen Verwaltung und Aktionären den Schwerpunkt in die Generalversammlung zu verlegen, ließ sich für den leicht mit einem demokratischen Glitter verschleiern, der sich die Generalversammlung als das Volk vorstellte.

Der nämlichen Taktik entspricht die von Dr. Guyer-Jeller veranstaltete Eisenbahnkonferenz vom letzten Sonntag.
 In seiner Begrüßungsrede legte Dr. Guyer sein Programm für eine neue schweizerische Eisenbahnpolitik dar. Er hält dafür, daß die Zeit gekommen sei, um die Wünsche aller Landesangehörigen, welche seit Jahren und Jahrzehnten vergebens auf eine Eisenbahnverbindung warten, endlich der rechten Berücksichtigung entgegenzuführen, und zwar will Dr. Guyer bei dem Bau der Nebenbahnen hauptsächlich die Eisenbahnen beteiligen, deren Ueberschüsse dazu dienen sollen, das Netz der Nebenbahnen auszubauen. Dieses Netz würde im ganzen 1105 Kilometer betragen. Der Kilometer Bahnlänge soll im Durchschnitt nicht mehr als 100,000 Fr. kosten.

Der Bau dieser Nebenbahnen ist nach Guyer nur möglich, wenn die Großbahnen nach Kräften mitwirken. Die Großbahnen seien zuerst durchweg so weit erstarkt, daß sie für diese Zweck ihre kräftige Unterstützung leisten können. Von vorzuziehen soll man darauf bedacht sein, daß die Erstellung der Nebenbahnen für die Großbahnen von Vorteil ist, abgesehen von dem allgemeinen wirtschaftlichen Nutzen, den sie bringen werden. Dr. Guyer denkt sich eine Korporation, welche von den Gemeinden der betreffenden Landsegenden, vom Staat und von den Großbahnen gebildet würde. Diese letzteren hätten einen Drittel der Baukosten beizutragen. Wo die kantonalen Gesetze nicht entsprechen, müssten sie im Sinne des schweizerischen Eisenbahngesetzes abgeändert werden. Um die Aktionäre der Großbahnen für diesen großen Plan zu gewinnen, müsste der Bundesrat den Großbahnen entgegenkommen, indem er gestattet, daß die Amortisation um die Quote verringert werde, welche die Subventionierung der Nebenbahnen erfordert. Die Nordostbahn z. B., welche 20 Millionen abzuschreiben hat, wird mit ihrer Amortisation im Jahre 1912 fertig sein. Wenn die Großbahnen sich an dem Bau der Nebenbahnen beteiligen, würde die Amortisation sich „um ein paar Jahre“ hinauszögern.

Die Großbahn macht gegenüber der Nebenbahn den Bankier. Für den Fall des Rückkaufs der Eisenbahnen ist die Meinung, daß die Nebenbahnen ebenfalls in denselben einbezogen würden. Den Kantonen und Gemeinden müssten nach der Ansicht des Dr. Guyer beim Rückkauf achtzig Prozent vergütet werden. Der Rückkauf hätte nämlich normalspurigen Linien zu umfassen, die normalspurigen jedoch nicht. Die Großbahnen hätten sich an dem Bau derjenigen Nebenbahnen zu beteiligen, welche in ihrem Gebiete liegen oder ihr Netz berühren. Die Jura-Simplon-Bahn würde also namentlich in der Westschweiz, die Centralbahnen in der Mittelschweiz, die Gotthardbahn im Tessin, die Vereinigten Schweizerbahnen in der Ostschweiz hülfsreiche Hand zu bieten haben.

Aber wenn die Großbahnen zu dem großen Werke Hand bieten sollen, so muß man sie leben lassen und bei Kräften erhalten. Wenn das Rechnungsgesetz zur Lasten würde, so wäre es nicht mehr möglich sein, die Nebenbahnen auszubauen! Man müßte also dahin wirken, daß die eidgenössischen Räte in Bern zu einer Umgestaltung des Rechnungsgesetzes Hand bieten, damit es den Großbahnen möglich werde, die Nebenbahnen zu unterstützen. Im neuen Rechnungsgesetz soll der Grundsatz festgelegt werden, daß die Ueberschüsse der Großbahnen nur für den Ausbau der Nebenbahnen verwendet werden dürfen.

Außer den Normalbahnen müssten im Falle des Rückkaufs durch den Bund nicht nur die Haupt-, sondern auch die Nebenbahnen erworben werden. Wenn man das gesamte Anlagekapital der schweizerischen Eisenbahnen auf 1600 Millionen veranschlagt, so macht dies auf den Kopf der Bevölkerung ungefähr 550 Fr. In Preußen kommen 1000 Fr. mehr auf den Kopf der Bevölkerung. Dieses Vorgehen des Dr. Guyer ist doch gewiß ein guter Schachzug. Die Nebenbahnen nennt man, die Hauptbahnen meint man. Den eisenbahnbedürftigsten Landesgegenden stellt man die längstverkauften Bahnlängen in Aussicht; die großen Bahnen wollen ihnen endlich dazu verhelfen; aber dieselben können dies nur, wenn der Bund sie nicht allzu sehr drangsaliert. Vor dieser Gefahr und namentlich vor der Zwangsbildung des neuen Rechnungsgesetzes sollen die eisenbahnbedürftigen Landestheile die großen Bahnen beschützen helfen. Sie sollen sich um die großen Bahnen wegen der gemeinsamen Interessen solidarisch erklären. Der Vorschlag des Dr. Guyer an die Nebenbahnen hat den Zweck, für die Großbahnen Soldaten zu werben im Kampfe gegen die „Ueberschüsse“ des

Bundes, namentlich gegen das Rechnungsgesetz. In diesem Kampfe wollen die Großbahnen nicht die eigene Haut zu Markte tragen; dafür wären die Nebenbahnen da.

Durch die Forderung, daß auch die Nebenbahnen beim Rückkauf zu erwerben seien, soll der Verstaatlichung ein Stein in den Weg gelegt werden.

Der Appell an die Vertreter der interessierten Landestheile fand guten Anklang. Diese waren entzückt von dem Wohlwollen der Großen für die Kleinen und Schwachen, und namentlich an dem splendiden Bankett, das bei dem zweiten Akt der Eisenbahnkonferenz in Zürich bildete und zu dem Dr. Guyer-Jeller allen Teilnehmern in der generösesten Weise Freikarten gesendet hatte, gelangten die Gefühle der Dankbarkeit teilweise wahrhaft rührend zum Ausdruck. Die Resolution, welche u. a. die „Widerrückung“ des eidgenössischen Rechnungsgesetzes vorschlägt, wurde mit großer Mehrheit angenommen. Die neunköpfige Kommission, die mit den „nötigen Maßnahmen“ beauftragt wurde, hat u. a. auch die Eventualität der Ergründung des Referendums gegen das Rechnungsgesetz ins Auge zu fassen, und diese Eventualität tritt ein, wenn das Gesetz so aussieht, daß es Dr. Guyer und andern Großaktionären nicht gefällt.

Die Resolution soll heilsame nicht einen Protest gegen die Eisenbahnpolitik des Bundes bedeuten; im Gegenteil will man, wie Dr. Curti so niedlich sagte, eine „groß angelegte, weitverzweigte, nicht spinnwebartige und krumme, sondern normalspurige Eisenbahnpolitik“. Dr. Baumberger von der „Ostschweiz“ sprach den gleichen Gedanken ebenfalls hübsch mit den Worten aus: „Wir wollen nicht verstaatlichen um der bloßen Verstaatlichung willen, sondern nur, wenn dem Volke damit gebient ist. Wir wollen jedem seine Sache begahnen und geben hundert Klappen für den Franken.“

Dr. Redaktor Jäger allein schüttete etwas Wasser in den Wein der Ueberschwänglichkeit, indem er bemerkte, für diejenigen, welche aus nationalen, b. h. volkswirtschaftlichen Interessen die Konsolidierung der Nebenbahnen wünschen, könne es sich vernünftigerweise nicht darum handeln, dem Bunde in seinem Bestreben nach Nationalisierung der Großbahnen in den Arm zu fallen. Die klare Logik erfordert im Gegenteil, daß alle, denen es um eine wirklich nachdrückliche Förderung der Nebenbahnen zu tun sei, für die Bundesbeschlüsse zur Vorbereitung und Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung energisch einstehen. Vom Bunde allein sei die tatkräftige Förderung der bestehenden und die Unterstützung künftiger Nebenbahnen zu erwarten, und zwar erst dann, wenn er Inhaber der Großbahnen ist.

Schweiz.

— Zur Lohnbewegung des Eisenbahnpersonals. Die Direktion der Gotthardbahn hat an ihre Angestellten in Beantwortung ihrer Petition betreffend Beförderungserhöhung ein Briefchen gerichtet haben. Die Antwort sei eine negative. Doch gewähre die Direktion ein Reglement für eine künftige Erhöhung der Gehälter, vermögere aber die Zulage für Nachtdienst. Gemäß dem Beschluß vom Herbst 1895 werden die Gehälter im Jahre 1896 vermehrt werden, doch nicht in dem von den Petitionären verlangten Maße.

— Vom Gotthard. Die „Buchs-Zeitung“ Majorat verlangt nach der Befreiung des Gotthard Verkehrs in marktverleerlicher Weise Verwendung für zwei von ihm degaberte Infanterie. Festdruck und festen Hände müßten den Fessel hervorheben; auch bildete derselbe den Inhalt eines blasphemischen Titel-Gedichtes.

Widrig wird es manuell in den Spalten der „Werner Volkszeitung“. Darinnen ist offenbar belegt worden, daß jene Strafe vom Kommandanten der Gotthardbefestigung, Dr. Oberst-

Divisionär Segeffer, und nicht von Gerlach verhängt wurde.

— Eidgen. Weizenbörse. In diesem Frühjahr müssen die Weizenbörse der Eidgenossenschaft ungetauscht werden. Das Militärdepartement hat seine Vorarbeiten für diese Operationen abgeschlossen, so daß der Bundesrat demnächst im Falle sein wird, die nötigen Beschlüsse zu fassen.

— b. Schweiz. ornithologische Gesellschaft. Die hierfür bestellte Kommission legt der Gesellschaft eben den Entwurf für ein Prämiierungsgesetz und Ausschließungs-Reglement vor. Laut demselben soll alle zwei bis drei Jahre eine schweizerische ornithologische Ausstellung stattfinden, die erste im nächsten Jahre. Die Kommission liefert für die Prämiierung der besten Leistungen auf dem Gebiete der Färberei, Tauschen, Vogel- und Kanarienvogel jeweils für 200 Fr. Ehrenpreise.

Im weiteren wird die Veranstaltung von Geflügelmärkten, besonders in Berücksichtigung der Geflügelmarkt, angestrebt, welche jeweils im Herbst abgehalten werden sollen und für welche die Kasse ebenfalls die Mittel für die Prämiierung hervorragender Leistungen liefern soll.

Luzern. Luzern. * Großes dem Stadtrale von Luzern und der Kommunal-Vereinsgesellschaft Pfiffer & Cie. ist ein Kauf u. d. R. auf Vertrag abgeschlossen worden um Land beim „Hotel National“. Der öffentliche Weg, der von der Halbinselstraße östlich zum Hotel zum Quai führt, wird von der Stadt abgetrennt; auf diesem Terrain beabsichtigen die H. Pfiffer einen Saal anzubauen, der ihr Hotel direkt mit dem ihnen gehörenden Garten verbindet.

Die H. Pfiffer sind Eigentümer des westlich vom Hotel gelegenen Landes vor dem „Café Bellevue“, das der Stadt gehört, und treten ihr Terrain der Stadt ab. Wie die H. Pfiffer östlich, so erhält die Stadt durch dieses Kaufgeschäft westlich vom „Hotel National“ ein arrondiertes Grundstück.

Es ist nun vereinbart, daß für den Kaufhandel das östlich und westlich gelegene Terrain als gleichwertig behandelt wird. Für das Westmaß, das den H. Pfiffer & Cie. zukommt, ca. 97 Quadratmeter, bezahlen diese der Stadt in runder Summe 60,000 Fr., was etwa mehr als 600 Fr. per Quadratmeter ausmacht.

Dieses Kauf- und Kaufgeschäft muß der Gemeindeversammlung vorgelegt werden; zur Begünstigung desselben wird der Große Stadtrat auf Donnerstag den 20. Febr. einberufen.

— Luzern. Schulhaus-Ranturern. (Mitget.) Das bestellte Preisgericht hat am 10. und 11. Februar die eingelangten 71 Entwürfe geprüft und zurkennt:

Einen ersten Preis von 1200 Fr. dem Projekte mit dem Motto: „Schweizer Freisinn.“ Drei zweite Preise von je 600 Fr. den Projekten mit dem Motto: „Von Söldnen bestes Licht“, „Parvis caris“, „Sirius“.

Nach Öffnung der Couverts ergab sich, daß die Verfasser aller prämierten Projekte Jülicher sind. Den ersten Preis erhält: Dr. Joh. Megger, Architekt, Niedbühl-Birch; zweite Preise erhalten die H. M. Schuster, Architekt, Birch IV, Käfer & Knecht, Architekten, Birch I, G. J. Seip, Architekt, Birch IV.

Ehrenmeldungen wurden zurkennt: dem Projekte mit dem Luzerner Schild im blauen Kreis und dem Projekte mit dem Motto: „Schneeglockchen.“ Die Verfasser dieser zwei Projekte können nur mit ihrer Zustimmung genannt werden.

— Fritschzug. Der Tagesordnung für die Jungteilnehmer entnehmen wir folgendes: Die Gruppe „Baratter“ sammelt sich in der Meischule, die Gruppe „Marshall Campore“ in der Rarone, die Gruppe „Alter und neuer Bahnhof“ beim Theater, wo auch der Fritschzug bereit liegt, die Gruppe „Eisenbahner“ beim „Schildmüll“.

Um 12^{1/2} Uhr beginnt der Abmarsch vom Fritschzug in folgender Ordnung: 1. Jungweibel. 2. Fritschzug und Begleitung. 3. Baratter mit Gefolge und Bedienung.