Luzern, Freitag, 18. Februar 1898. | Nr. 40 | Verbreitetste Zeitung der Zentralschweiz

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigeblatt für Stadt und Kanton Luzern und die übrige Zentralschweiz

Siebenundvierzigster Jahrgang

— Abonnementspreise: —

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

Erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Festtage.

— Insertionspreise: —
Die einspaltige Petitzeile oder deren Raum:
Lokale-Inserate 10 Cts., Wiederholungen ... ... 8 Cts.
Kanton Luzern, Urkantone, Zug u. angrenzender Teil des Aargau 12 „
Uebrige Schweiz und Ausland ... ... 15 „
Preis der Reklame-Zeile (Petit-Schrift): 50 Cts.

Redaktions-Bureau: Baselstraße Nr. 11 — Telephon | Gratis-Beilagen: Jeden Freitag die belletristische Beilage „Wöchentliche Unterhaltungen" Alle vierzehn Tage das „Haushaltungsblatt", Gemeinnützige Blätter. | Gratis-Beilagen | Expeditions-Bureau: Baselstraße u. Kornmarkt. — Telephon —

Vor hundert Jahren.

18. Februar.

Die Berner Regierung erhält von dem Comité Central in Lausanne (der provisorischen Regierung der Waadt) eine Zuschrift, worin es sein äußerstes Befremden kundgibt, daß Bern so viele Truppen auf die Beine gestellt und infolge dessen der Schatz unerhört große Ausgaben zu bestreiten habe. Da es in seiner Pflicht liege, auf Verwendung der öffentlichen Kassen, an die es bald gerechte Ansprüche haben werde, seine Sorgfalt zu richten, so erkläre es, daß alle öffentlichen und privaten Güter der Berner im Pays de Vaud ihm „zu Haft und Pfand" dienen sollen, bis es beruhigende Auskunft von Bern erhalten haben werde.

Daraus folgt, daß alle drei Hauptbahnen nicht dem Schweizervolkgehören, sondern den Ausländern; das sind die Eigentümer dieser drei Bahnen, die verfügen darüber.

Anders ist es in andern Ländern; es wird schwer halten, eine französische Eisenbahn-Aktie außerhalb Frankreich zu bekommen. Die Franzosen lassen sie nicht über die Grenzen, und ich bin überzeugt, daß die preußischen Eisenbahngesellschaften die Aktien im eigenen Land behalten werden, aber wir Schweizer, wir haben sie herausgegeben!

(Aus der Rede Zemps.)

Stimmzettel

zur

Volksabstimmung vom 20. Febr. 1898.

	Antwort: Ja oder Nein.
Wollt Ihr das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betreffend die **Erwerbung u. den Betrieb von Eisenbahnen** für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen annehmen?	**Ja.**

An die stimmfähigen Einwohner der Stadt Luzern.

Der große Tag der Abstimmung über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen rückt heran. Wir ermahnen euch eindringlich, Mann für Mann zur Urne zu kommen und den Stimmzettel mit einem entschiedenen **„Ja"** zu beschreiben.

Es handelt sich darum, die fünf Bahnnetze, die Privataktionären gehören, von denen die meisten Ausländer sind, in die Hand der Eidgenossenschaft zu vereinigen und so aus unserm Eisenbahnwesen eine nationale Schöpfung zu machen.

Ein großer patriotischer Gedanke, der in den Worten Ausdruck findet: **Die Schweizerbahnen dem Schweizervolke,** soll verwirklicht werden.

Aus den Erträgnissen unseres Schienennetzes kann nicht nur die Kaufsumme verzinst, **sondern auch das gesamte Kapital im Laufe von 60 Jahren abbezahlt werden.** Die Verstaatlichung der Bahnen bringt uns wesentliche Verbesserungen auf allen Gebieten des Transportwesens.

Einheitliche, klare und einfache Tarife, nach den billigsten bestehenden Ansätzen für Personen und Güter werden durchgeführt. Jeder, der die Bahnen benutzen muß, hat dadurch seine Vorteile.

Werte Mitbürger! Man hat in den letzten Tagen den Versuch gemacht, die Wählerschaft der Stadt Luzern dadurch vom Rückkaufe abwendig zu machen, daß man ihr vorspiegelte, der große Teil der Angestellten der Gotthardbahn müsse beim Uebergang der Bahnen an den Bund von Luzern wegziehen, wodurch viele Wohnungen leer werden und die Steuerkraft der Gemeinde abnehme, ferner die Lieferungen für den Bahnbetrieb werden nicht mehr in Luzern, sondern auswärts bestellt.

Das sind Trugbilder, die jeder ernstlichen Grundlage entbehren, ersonnen und verbreitet von solchen, die aus politischem und persönlichem Interesse das nationale Werk verhindern wollen!

Glaubt diesen Leuten nicht, folgt vielmehr euern Vertretern in der Bundes-Versammlung, die im Bewußtsein ihrer Verantwortlichkeit euch ernstlich raten mit

Ja!

zu stimmen.

Wer das tut, der hilft mit, die große und ernste Frage in einem für die Eidgenossenschaft segensreichen Geiste zu entscheiden.

Hoch lebe das Vaterland!

Luzern, den 16. Februar 1898.

Das städtische liberale Zentralkomitee.

Die Börsianer und die Schweizer Bahnen.

Schon in einem frühern Artikel haben wir auf die Erscheinung hingewiesen, daß in den deutschen Börsen jedes ernstliche Zeichen der Opposition gegen die Verstaatlichung der schweizerischen Bahnen mit einem Steigen der Kurse der schweizerischen Eisenbahnaktien begrüßt worden ist. Diese Erscheinung läßt natürlich nur eine Deutung zu. Die deutschen Börsianer wissen recht wohl, daß eventuell die Verwerfung des Rückkaufsgesetzes nicht erfolgt, weil das Schweizervolk etwa der Meinung wäre, die Bundesbehörden böten den Aktionären zu wenig, man müsse den Rückkaufspreis erhöhen. Nein, an den Börsen ist man vollständig darüber im klaren, daß wenn der Rückkauf verworfen werden sollte, dies eine Beerdigung des Verstaatlichungsgedankens überhaupt wäre. Ihre Freude an der Opposition gegen das Rückkaufsgesetz ist also durch die Aussicht hervorgerufen, daß die schweizerischen Bahnen weiter Eigentum von Aktiengesellschaften bleiben, daß die schweizerischen Bahnaktien auch in der Zukunft ein beliebtes Objekt für Börsenspekulationen sein werden.

Warum wollen die Hochfinanz und die Börsianer mosaischer und christlicher Konfession die schweizerischen Bahnen nicht aus den Händen lassen? Die Antwort ist sehr leicht zu finden. Man braucht bloß einen Blick auf die in den letzten Jahren bezahlten Dividenden und die von Jahr zu Jahr steigenden Reineinnahmen unserer Bahnen zu werfen. Sehen wir uns diese beiden Punkte an der Hand authentischer Zahlen näher an.

Bezahlte Dividenden.

In den drei Jahren 1894, 1895 und 1896 — die Dividenden für das Jahr 1897 stehen noch nicht fest — wurden von den fünf schweizerischen Hauptbahnen, um deren Verstaatlichung es sich heute handelt, folgende Dividenden an die Aktionäre ausgerichtet:

Die Nordostbahn bezahlte im Jahr 1894 6 Prozent; im Jahr 1895 6,6 Prozent; im Jahr 1896 6 Prozent.

Die Centralbahn bezahlte im Jahr 1894 5,5 Prozent; im Jahr 1895 6,5 Prozent; im Jahr 1896 7 Prozent.

Die Gotthardbahn bezahlte im Jahr 1894 7,4 Prozent; im Jahr 1895 7,4 Prozent; im Jahr 1896 6,8 Prozent.

Die Jura-Simplonbahn bezahlte im Jahr 1894 den Prioritätsaktien 4,5 Prozent, den Stammaktien 4 Prozent; im Jahr 1895 den Prioritätsaktien 4,5 Prozent, den Stammaktien 4 Prozent; im Jahr 1896 den Prioritätsaktien 4,5 Prozent, den Stammaktien 4 Prozent.

Die Vereinigten Schweizerbahnen bezahlten im Jahr 1894 den Prioritätsaktien 4,25 Prozent, den Stammaktien 4 Prozent; im Jahr 1895 den Prioritätsaktien 4,25 Prozent, den Stammaktien 3,75 Prozent; im Jahr 1896 den Prioritätsaktien 4,25 Prozent, den Stammaktien 3,50 Prozent.

Wachsende Betriebsüberschüsse.

Laut der bundesrätlichen Botschaft (Beilage 10) stieg der konzessionsmäßige — man beachte dieses Wort — Reinertrag der fünf genannten Bahnen von 31,510,581 Fr. im Jahre 1886 auf 39,495,538 Fr. im Jahre 1895. Er ist also innert des Zeitraumes von zehn Jahren um rund 8 Millionen angewachsen.

Für das Jahr 1896 ergaben sich folgende Transporteinnahmen, wobei zur Vergleichung auch die Transporteinnahmen des Jahres 1895 beigefügt sind:

	1895	1896
Jura-Simplon-Bahn	27,438,015 Fr.	30,486,528 Fr.
Centralbahn	15,803,652 „	16,438,257 „
Nordostbahn	22,315,876 „	23,643,585 „
Verein. Schweizerb.	8,831,221 „	9,318,340 „
Gotthardbahn	15,727,516 „	16,285,608 „
	90,166,280 Fr.	96,172,618 Fr.

Was das Jahr 1897 betrifft, so liegt der ziffermäßige Ausweis für die zehn ersten Monate (Januar bis und mit Oktober) vor. Danach betrugen die Transporteinnahmen für Personen und Güter in der genannten Periode, verglichen mit dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 1896:

	1896 Fr.	1897 Fr.
Jura-Simplonbahn	28,660,988	28,957,673
Schweiz. Nordostbahn	23,195,131	24,499,073
Schweiz. Centralbahn	15,205,957	16,179,216
Verein. Schweizerbahnen	8,215,423	8,492,157
Gotthardbahn	14,216,041	14,910,588
Total	89,392,940	93,018,707

Bezüglich des steigenden Reinertrages der fünf Hauptbahnen gehören noch folgende Aeußerungen hieher, welche Hr. Bundesrat Zemp in seine vorletzten Sonntag in Entlebuch gehaltene Rede einfließen ließ:

„Seitdem die Rechnungen (der bundesrätlichen Botschaft) fertig geworden, kennen wir auch das Resultat von 1896. Ich habe kontrollieren lassen, wie diese Ergebnisse stimmen. Es ergibt sich das erfreuliche Resultat einer ständigen Verkehrszunahme, die viel bedeutender ist, als wir erwarteten; sie war 5½ %, nicht nur 1 %, wie wir gerechnet haben ..... Die Verkehrssteigerung ist die Garantie dafür, daß unsere Einnahmen auch in der Zukunft stark steigen werden. So hat z. B. die Jura-Simplonbahn eingenommen: im Jahre 1895 28,675,000 Fr., im Jahre 1896 31,800,000 Fr. Das letztgenannte Jahr war allerdings das Jahr der Genfer Landesausstellung. Aber sehen Sie die Einnahme von 1897, sie beträgt 32,162,000 Franken. In drei Jahren also 3½ Millionen Franken Einnahmen-Zunahme, und daß diese Verkehrssteigerung andauern wird, das ist die allgemeine Annahme."

So Hr. Zemp. Wir denken, die Leser des „Tagblatt" werden, nachdem sie sich alle diese durchaus authentischen Zahlen angesehen haben, darüber vollkommen im klaren sein, warum die Hochfinanz und die Börsianer unsere Bahnen nicht aus der Hand geben, sondern sie selbst behalten wollen. Diese Bahnen sind für sie Milchkühe, welche ihnen reichlichen Rahm liefern und in der Zukunft noch mehr liefern werden, wenn das Schweizervolk so dumm sein sollte, sie ihnen zu belassen.

Die Börsianer setzen alles daran, unsere Bahnen zu behalten. **Da ist das Gescheiteste, wir holen uns diese Bahnen nächsten Sonntag selbst!**

Schweiz.

—* **23 Millionen Franken Gewinn** machen allein die Aktionäre der Nordostbahn und der Jura-Simplonbahn, wenn die Eisenbahnverstaatlichung verworfen würde. Also nicht gerechnet der Gewinn der Aktionäre der Centralbahn und der Gotthardbahn.

An der Basler und Genfer Börse wurden nämlich letzter Tage Eisenbahn-Aktien wie folgt gehandelt:

Nordostbahn-Aktien „auf Annahme" des Eisenbahngesetzes zu 520 Fr., „auf Verwerfung" zu 625 Fr. bezahlt;

Jura-Simplonbahn-Stammaktien „auf Annahme" der Verstaatlichung zu 170 Fr., „auf Verwerfung" derselben zu 196 Fr. bezahlt.

Laut „Handbuch der Aktiengesellschaften" pro 1896 hat die Nordostbahn 160,000 Stück Aktien und die Jura-Simplonbahn 245,600 Stammaktien ausgegeben. Es würden somit von den Aktionären dieser zwei Gesellschaften bei Verwerfung der Eisenbahnverstaatlichung verdient:

16,800,000 Fr. (160,000 Aktien à 105 Fr. Gewinn), 6,385,600 Fr. (245,600 Aktien à 26 Fr. Gewinn), **total 23,185,600 Franken.**

Ein hübsches Profitchen — Schweizervolk, wach auf und schreibe nächsten Sonntag **Ja.**

—* **Ausbeutung des Schweizervolkes.** Wie die schweizerischen Eisenbahngesellschaften das Schweizervolk auszubeuten verstehen, geht beispielsweise aus folgenden Tarifsätzen hervor: Es kostet eine Wagenladung von 10,000 Kilogramm **Käs** an Fracht für die **271 Kilometer** lange Strecke Rothkreuz-Genf loco **353 Franken,** während die Fracht für die **741 Kilometer** messende Strecke Rothkreuz-Marseille transit (laut Spezialtarif vom 1. Juni 1891) nur **390 Franken** pro 10,000 Kilogramm beträgt.

Schweizervolk, gehen dir die Augen auf?

Für 10,000 Kilogramm Käse beläuft sich die Fracht für die 100 Kilometer lange Strecke Rothkreuz-Basel auf 197 Fr., dagegen für die Strecke Basel-Hamburg (864 Kilometer) nur auf 375 Fr.; die Fracht für die über acht mal größere Strecke Basel-Hamburg, alles verschriene Staatsbahnen in sich schließend, beträgt also nicht ganz das Dreifache der Schweizer Strecke Rothkreuz-Basel (Taxe Rothkreuz-Basel pro Tonne und Kilometer 13 ⁹/₁₀ Cts., Taxe für die deutsche Strecke Basel-Hamburg nur 4 ⁹/₁₀ Cts.).

Solche Beispiele ließen sich zu hunderten aufführen.

Schweizervolk, wach auf und schreibe Ja.

— **Staatsschulden.** Das „Vld." druckt aus einer anonymen Flugschrift Zahlen bezüglich der Verschuldung der europäischen Staaten ab. Die Schweiz vor der Verstaatlichung steht mit 47 Franken per Kopf als mindestverschuldeter Staat an der Spitze, nach der Verstaatlichung mit 415 Franken etwa in der Mitte; nachher kommt Großbritannien und ganz am Schlusse Frankreich.

Schon diese beiden Exempel beleuchten den Fall. Die Rententitel der genannten Länder stehen über pari bei 2½ und 3 Prozent Verzinsung.

Der plumpe Kniff aber besteht darin, daß Eisenbahnschulden und ungedeckte Staatsschulden unterschiedslos in einen Tiegel geschmissen sind. So etwas sollten sich die Leser des „Vld." nicht bieten lassen.

— **Amortisationen.** Im „Vld." wird neuerdings die Tatsache der Amortisation in den Nachbarländern bestritten; bezüglich Preußens beruft sich der betreffende Einsender darauf, es sei „kein Nachbarland". Das ist doch immerhin etwas. Im übrigen stützt sich der Herr auf ein anonymes Flugblatt mit ganz unkontrollierten Zahlen.

Trotz aller Ableugnung ist eben die Amortisation doch Tatsache. Was speziell Württemberg betrifft, so steht fest, daß die Eisenbahnschuld Württembergs den größten Teil der württembergischen Staatsschuld bildet und mit dieser spätestens bis Mitte des nächsten Jahrhunderts amortisiert sein wird, bis auf ein unaufkündbares Darlehen von 11 Millionen Mark. Schon jetzt sind von der Eisenbahnschuld 71 Millionen Mark getilgt; darunter sind 10,840,000 Mark aus den Betriebsüberschüssen zu Bauzwecken verwendet worden.

— **Die Amortisation in Oesterreich.** 1. In der rückkaufsfeindlichen Presse werden