Luzern, Samstag, 14. Mai 1898. N° 112 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:
Lokal-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.

14. Mai.

Die Verwaltungskammern erhalten noch eine Frist von vier Wochen, um das in ihrem Kanton befindliche Staatsvermögen aufzuzeichnen und die daherige Zusammenstellung dem Direktorium einzureichen.

Durch ein Arreté des französischen Kommissärs Pommier in Freiburg ist eine Münzsorte von alten französischen Talern in einem von ihm bestimmten Werte in Zirkulation gesetzt worden. Das helvetische Direktorium findet, es sei, abgesehen von der Frage, ob der Kurs dem innern Wert entspreche, durch diese Verfügung den Rechten der höchsten Gewalten der Republik auf eine sehr beleidigende Weise vorgegriffen worden. Es hat daher provisorisch die Vollziehung derselben suspendiert und ladet die gesetzgebenden Räte ein, dasselbe durch ein Dekret null und nichtig zu erklären. Der Große Rat faßt einen bezüglichen Beschluß und spricht dem Direktorium die Anerkennung für die kräftige Wahrung der Ehre und Rechte der Nation aus.

Das helvetische Direktorium protestiert bei Rapinat gegen das Vorgehen der französischen Kommissäre, welche die Archive und öffentlichen Kassen versiegeln, Vorräte aus den Zeughäusern zu Schleuderpreisen verkaufen und alte Münzen willkürlich gewertet in Umlauf setzen. Das Direktorium gibt zu bedenken, welchen schlimmen Eindruck das eigenmächtige Gebaren der fremden Kommissäre und die Mißachtung der einheimischen Autoritäten auf das Volk machen müssen.

Rapinat weist die Vorstellungen des Direktoriums als übel angebracht zurück. Die französischen Agenten haben im Einverständnis mit ihm und Schauenburg gehandelt, und was sie getan, entspreche den Befehlen der französischen Regierung, die von den helvetischen Behörden respektiert werden müssen. Die Befugnisse der letztern beschränken sich auf die Verwaltung der helvetischen Republik. Wenn sie eine Maßnahme der französischen Kommissäre für schädlich halten, so mögen sie bei der französischen Regierung vorstellig werden; aber widersetzen dürfen sie sich nicht. Er werde die auf Befehl des Direktoriums an die öffentlichen Kassen in Bern gelegten Siegel zerbrechen lassen; die Kassen seien Eigentum der französischen Republik!

Diese Sprache führen die „Befreier" gegen eine „befreundete Regierung"!

Zum Suren- und Winontal-Bahnprojekte.

(Eingesandt.)

Im Suren- und Winontal strebt man schon seit bald drei Jahrzehnten nach einer Bahnverbindung. Während in der übrigen Schweiz bald jedes Städtchen und jeder Winkel sein Bähnchen hat, blieben diese beiden schönen Täler bis anhin vom Bahnverkehr wie abgeschnitten. Sie waren gleichsam eingeschlossen von den großen eisernen Fangarmen der Central- und Nordostbahn. Und doch stehen diese beiden großen Talschaften in keiner Weise vor den übrigen Landschaften der Schweiz zurück. Die Landwirtschaft ist eine hochentwickelte, trotz der teilweise starken Zerstückelung des Grundbesitzes. In beiden Tälern hat sich eine ansehnliche Industrie emporgearbeitet. Die Gesamtbevölkerung zeichnete sich stets durch Tatkraft, Rührigkeit und Intelligenz aus.

Wenn nun trotzdem diese beiden Talschaften bisher es nicht zu einer eigenen Bahnverbindung bringen konnten, so ist das verschiedenen Ursachen zuzuschreiben.

In frühern Jahrzehnten war die Bauersame überall den Eisenbahnen nicht freundlich gestimmt. Diese brachten ihr nur eine erdrückende Konkurrenz im Getreidebau, während die Vorteile gegenüber den stets sich erhöhenden Arbeitskosten verschwanden. Im Aargau wirkte der Krach der ehemaligen Nationalbahn abschreckend auf alle Subventionsbegehren für neue Bahnen. Die an der Linie Zofingen-Baden gelegenen Gemeinden hatten zur Zeit ganz außerordentliche, ihre Kräfte weit übersteigende Subventionen bewilligt. Man hatte ihnen von Winterthur aus vorgeschwindelt, mit dem ersten Gange einer Lokomotive verzinsen sich die Subventionen zu 4, 5 und mehr Prozent. Wo sich noch eine Opposition geltend machte, da wurde sie durch zusammengewürfelte Arbeitertrupps überstimmt. Dieser Krach hat einer Reihe von Gemeinden schweres Wehe gebracht. Landauf, landab wollte niemand etwas mehr von Bahnsubventionen wissen. Vielfach haben auch örtliche Verhältnisse hemmend eingewirkt. Es machte sich gelegentlich ein kleinlicher Ortsgeist geltend, der die Kirchturmsinteressen denen der Gesamtheit voranstellte.

Gegenwärtig haben sich die Verhältnisse anders gestaltet. Die landwirtschaftliche Bevölkerung ist zu einer andern Erkenntnis gekommen. Sie will nicht mehr bloß die Nachteile des internationalen Verkehrs über sich ergehen lassen, sondern auch die Vorteile des Bahnverkehrs ausnutzen. Die rein landwirtschaftlichen Gemeinden erheben nicht nur keinen Widerspruch mehr gegen neue Bahnen, sondern streben selbe nunmehr ebenso eifrig an, wie die industriellen Ortschaften.

Die Industrie ist überall erstarkt und geht, wenn keine Rückschläge eintreten, einer gedeihlichen Entwicklung entgegen. Triengen, Schöftland, Kulm, Reinach, Menziken, Burg sind zu blühenden kleinen Industriezentren geworden. Die Wunden der Gemeinden an der alten Nationalbahn sind vernarbt und geheilt. Einzelne Gemeinden erklären, sie würden die Subventionen nicht mehr zurücknehmen, wenn sie dagegen die Bahn fahren lassen oder vielmehr nicht mehr fahren lassen müßten. Von dem spekulativen Großkapital ist keine Hülfe mehr zu erwarten.

Ueberall macht sich die Ueberzeugung geltend, daß die Talschaften sich auf nichts mehr verlassen können, als auf ihre eigene Tatkraft. Die Gemeinden sind daher auch entschlossen, den Bahnbau mit Hülfe der Kantone aus eigenen Mitteln zu übernehmen. Die Höhe der nötigen Subventionen schreckt sie nicht mehr zurück, da sie Miteigentümer der Bahn verbleiben und das spekulative Großkapital nicht mehr den Gewinn für sich allein vorwegnehmen kann.

* * *

Das neidische Schicksal hat indessen ein neues Hemmnis entgegengestellt. In der Stadt Aarau ist man nämlich auf die Idee gekommen, sowohl die Suren- als die Winontalbahn auf zwei gesonderten Tracés in die Stadt hineinzuführen und für beide Bahnen die Schmalspur zu wählen. Die Stadt Aarau hat mit der ehemaligen Nationalbahn, welche, von Zofingen ausgehend, das untere Suren- und Winontal durchquert, bereits zwei Verbindungsstränge, den einen nach Suhr und den andern über Rupperswil nach Lenzburg. Vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkt aus erscheint es als selbstverständlich, entweder die beiden Talbahnen in Entfelden und Suhr einmünden zu lassen oder dann wenigstens auf einem gemeinsamen Tracé bei Suhr vorbei nach Aarau zu führen. Nach einem Referate des Stadtammann Schmidt soll aber die Surentalbahn die Nationalbahn bei Entfelden à niveau durchkreuzen und über den Distelberg mitten in die Stadt hinein auf den Platz vor dem Regierungsgebäude geführt werden. Ebenso soll die Winontalbahn bei Suhr vorbeigeführt werden, um sie dann beim Bahnhofe vorbei gleichfalls auf dem Regierungsplatze einmünden zu lassen. Als Kompensation für diese zwei gesonderten Zufahrtsstränge von 9—10 Kilometer Länge würde dann die Stadt je 50,000 Fr. Subventionen übernehmen.

Es ist klar, das Geschäft wäre für die Stadt Aarau ein glänzendes zu nennen. Für die beiden Talschaften erscheinen aber diese gesonderten Einfahrtstränge nach Aarau als ein kostspieliger Luxus, welcher die Rentabilität der Bahnen für alle Zeiten in Frage stellen würde. Im Schweizerlande dürfte kaum eine Stadt zu nennen sein, welche in Bezug auf Bahnbau dem Lande solche Zumutungen gestellt hätte.

Wichtiger als diese gesonderten Einfahrtstränge erklärt Aarau die Wahl der Schmalspur. Die Stadt knüpfte ihre Subvention ausdrücklich an die Schmalspur. Eine Normalbahn bringe ihr täglich bloß drei bis vier Züge, während eine elektrische Schmalspurbahn ihr alle Halbstunden ein Wägelein voll Landsleute zuführen würde, so heißt es. Eine Normalbahn könnte auch niemals neben der bestehenden Bahn vorbei mitten in die Stadt vor den Rathaus- und Löwenplatz geführt werden. Im Surental hat diese Bedingung bereits zu einer Spaltung geführt. Auf der einen Seite steht Aarau und ihm nach Schöftland, das um jeden Preis Endstation verbleiben möchte; auf der andern Seite gruppieren sich die sämtlichen Landgemeinden des aargauischen und luzernischen Surentals. Letztere sind entschlossen, an einer Normalbahn festzuhalten, und wenn keine Einigung mit Schöftland möglich wird, selbe einfach in Kölliken einmünden zu lassen.

* * *

Ueber die Frage, ob Sekundärbahnen normal- oder schmalspurig gebaut werden sollen, waltet bekanntlich unter den Technikern schon seit Jahrzehnten ein Streit.

Die Techniker der großen Normalbahnen preisen für die Sekundärbahnen mit Vorliebe die Schmalspur. Diese hat gegenüber der Normalspur offensichtliche Vorteile in Bezug auf die Kosten des Baues und des Betriebes. Sie kann mit engern Kurven auskommen, das Tracé kann leichter den bestehenden Bodengestaltungen angepaßt werden. Beim Betriebe ergibt sich ein geringeres totes Gewicht; es können die Steigungen leichter überwunden werden. Die Kosten der Anlage und des Betriebes kommen um zehn bis fünfzehn Prozent billiger zu stehen.

Bei den Landgemeinden heißt es aber: „Die Botschaft hör' ich wohl; doch mir fehlt der Glaube." Sie erklären, ihr Verkehr bestehe hauptsächlich in Massengütern, welche nur in ganzen Wagenladungen zu möglichst niedrigen Taxen geführt werden können. Solche können mit der Schmalspur entweder gar nicht, wie Langholz und Obst, oder nur mit großen Unkosten und Schwierigkeiten transportiert werden. Die beiden Talbahnen durchfahren Strecken von 25 bis 50 Kilometern, münden an beiden Enden in Normalbahnen ein und haben mit der Zeit Aussicht, einen durchgehenden Personen- und Güterverkehr zu erlangen. Es müßte als eine Abnormität, als ein Verkehrshemmnis erscheinen, mitten zwischen Normalbahnen zwei solche Talbahnen mit Schmalspur einzukeilen. Aarau habe für den Handel und Verkehr nicht die Anziehungskraft, wie etwa eine Großstadt Zürich, um allein ihretwegen einen Tram zu erstellen.

Dieser Widerstand scheint in Aarau viel böses Blut erzeugt zu haben. Man ließ in der Lokalpresse erklären, auf die luzernischen Gemeinden brauche man keine Rücksicht zu nehmen; diese haben keine Pläne, keine Kostenberechnungen, keine Konzessionen, keine Subventionen und überhaupt kein Geld; es handle sich für sie nur darum, dem Bau der aargauischen Bahnen Schwierigkeiten zu bereiten. Ein Lokalblatt versteig sich zu dem klassischen Ausrufe: „Apage Satanas!" Mit den aargauischen Gemeinden hofft man leicht fertig zu werden.

Die HH. Großmüller Frei und Fabrikant Frickert in Schöftland publizierten auch einen Bericht über ihre Wahrnehmungen in Genf und dem badischen Wiesental betr. den Güterverkehr auf Schmalspurbahnen. Dieser Bericht ging dahin, daß sich der Güterverkehr ganz gut mache und daß man mittelst der Transporteurs oder Trucs auch Normalbahnwagen auf der Schmalspur transportieren könne.

Hr. Reg.-Rat Schobinger als Vorsteher des kantonalen Baudepartements nahm hierauf mit Hrn. Reg.-Rat Morgenthaler von Bern, dem Erbauer und ehemaligen Direktor der beiden Bahnen Langental-Huttwil und Huttwil-Wolhusen, den Güterverkehr auf den Genfer Schmalspurbahnen gleichfalls in Augenschein. Hr. Morgenthaler hat daraufhin für die Surental-Bahn ein Gutachten abgegeben, dem folgendes zu entnehmen ist:

Die Schmalspur ist da angezeigt, wo eine Bahn fast ausschließlich auf den Personenverkehr angewiesen ist, der Güterverkehr in der Hauptsache in Stückgütern besteht, während der Wagenladungsverkehr gering ist. Ebenso ist die Schmalspur da angezeigt, wo der Terrainverhältnisse wegen Kurven unter 200 Meter Radius nicht zu vermeiden sind. Bei der Surental-Bahn sind die Terrainverhältnisse die denkbar günstigsten. Die Landwirtschaft ist beim Verkehre in starkem Verhältnisse vertreten. Der dortige Verkehr wird wie bei einer Reihe von Bahnen ebenso große Einnahmen von den Gütern wie von den Personen beziehen. Bei der Emmental- und Langental-Huttwil-Wolhusen-Bahn macht der Güterverkehr 60 Prozent der Gesamt-Einnahmen aus. Es ist allerdings auch möglich, mit den sogenannten Transporteurs oder Rollschemeln auch Normalgüterwagen auf Schmalspurbahnen zu transportieren. Dieser Transport ist aber ein ungemein schwerfälliger und zeitraubender. Trotzdem die Verhältnisse in Genf außerordentlich günstig sind, ist dieser Verkehr ein sehr geringer. Die daherigen Transporte kommen nur vereinzelt vor. Einem Anwohner der Bahn wird gelegentlich aus Gefälligkeit ein solcher Wagen zugeführt, z. B. Baumaterialien. Bei den sieben vom Bahnhof ausgehenden Lokalbahnen ist immer eine Reservemaschine zur Verfügung. Für einen normalen Güterverkehr in einer agrikolen Gegend jedoch ist diese Art des Betriebes unzureichend, für außerordentliche Anlässe, wie für Viehtransporte an Jahrmärkten, intensiven Obstexport 2c., einfach undrauchbar. Es ist daher mit Sicherheit anzunehmen, daß dieser Güterverkehr von und nach dem Surental in der Hauptsache nach wie vor per Fuhrwerk stattfinden würde. Im Surental würde eine Schmalspur höchstens 60 Prozent der Einnahmen einer Normalbahn aufzuweisen haben. Die Interessen der Bahn selbst, der Rendite sprechen daher unbedingt für eine Normalbahn, mehr aber noch die der Bevölkerung. Bei einer Nebenbahn ist für die Bevölkerung der indirekte Nutzen des Personenverkehrs ungefähr gleich groß wie die Einnahmen aus diesem Verkehre für die Bahn selbst, während der Nutzen aus dem Güterverkehre wenigstens doppelt so groß ist, wie die daherigen Einnahmen für die Bahn. Was die Kosten der Anlage betrifft, so sind diese zirka 15 Prozent geringer, als bei einer Normalbahn. Sein Schluß geht dahin: „Allfälligen Bestrebungen für Erstellung einer Schmalspurbahn ist jede Unterstützung zu versagen." So weit Hr. Morgenthaler, der nicht bloß ein theoretisch gebildeter, sondern auch ein praktisch erfahrener Techniker ist.

Er hätte dem Gutachten noch beifügen können, daß laut der vom eidgenössischen Eisenbahn-Departement aufgenommenen Statistik die Einnahmen aus dem Güterverkehre der Genfer Schmalspurbahnen nicht mehr als fünf Prozent der Gesamteinnahmen ausmachen und daß sich das Anlagekapital auch nur zu 0,5, schreibe einem halben Prozent verzinst.

* * *

Um dieses, von den Aarauer Blättern totgeschwiegene Gutachten in etwas zu paralisieren, hat neuestens Hr. Nationalrat Zschokke eine Schreckbombe auf das Land hinaus geworfen. Er behauptet rundweg, eine Normalbahn durch das Winon- oder Surental koste 150,000 Franken per Kilometer; für eine solche Summe wären die Subventionen nicht aufzubringen und würde sich das Anlagekapital nicht rentieren. Es ist dieses ein Theatercoup, oder vielmehr eine bewußte Entstellung der Verhältnisse. Von jeher hat man allerwärts angenommen, daß diese beiden Bahnen nur als Sekundärbahnen erstellt werden sollen, bei denen die Personenzüge im Maximum 30 Kilometer per Stunde machen und die Hochbauten aufs möglichste eingeschränkt würden. Bei solchen Sekundärbahnen kann der Unter- und Oberbau bedeutend leichter ausfallen, die Bahnbewachung mit den zahllosen Wärterhäusern fällt weg, die Hochbauten werden möglichst einfach erstellt und nur für die ersten Jahrzehnte berechnet, bis sich der Verkehr wesentlich gehoben hat.

Für die Surentalbahn liegt auch eine detaillierte Kostenberechnung von der alten Baufirma Zschokke vor, wonach der Kilometer Bahnbau mit dem Rollmaterial auf 85 bis 87,000 Franken zu stehen kommen würde. Diese Kostenberechnung ist auch von einer andern Baufirma geprüft und im allgemeinen für richtig befunden worden. Die Bahn Langental-Huttwil und Huttwil-Wolhusen, welche weit schwierigere Terrainverhältnisse zu überwinden hatte, ist gleichfalls mit Inbegriff des Rollmaterials zu 86,000 Franken per Kilometer erstellt worden. Bei Terrainverhältnissen, wie sie das Surental und das untere Winontal darbieten, dürfte man mit 150,000 Franken per