

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigebblatt für Stadt und Kanton Luzern

und die übrige Zentralschweiz

Siebenundvierzigster Jahrgang

Abonnementspreise:

Durch die Post bezogen	3 Monate	6 Monate	12 Monate
Für Luzern zum Voraus	Fr. 3. 40	Fr. 6. 40	Fr. 12. 50
Abwärts	2. 50	5. —	10. —

Er erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Festtage.

Insertionspreise:

Die einpaltige Zeitzeile oder deren Raum:	
Polst. Inserate 10 Cts., Wiederholungen	8 Cts.
Kanton Luzern, Urkantone, Zug u. angrenzender Teil des Kantons 12	
Uebrige Schweiz und Ausland	15
Preis der Restame-Zeile (Poli-Script):	50 Cts.

Redaktions-Bureau: Hofstrasse Nr. 11

Gratis-Beilagen

Jeden Freitag die besterhaltene Beilage „Wöchentliche Unterhaltungen“

Gratis-Beilagen

Expeditio-Bureau: Hofstrasse u. Kommarkt

Die heutige Nummer enthält 12 Seiten.

Inhalt des zweiten Heftes: 3. Dezember. Der Delegierte für die Einrichtung des Unfallerversicherungswesens in Luzern als Mitglied des Grossen Rates (Hans von Wäsel) befragt sich beim Rate über den Luzernerischen Wertmeister in Stein, doch er ihm beim Bau nicht genügend behilflich sei und dadurch alle Arbeiten hindere. Er verlangt, dass die Verwaltungskommission und die Verwaltungskammer Arbeiter und Materialien zur Beschleunigung des Baues zur Verfügung zu stellen. Ein Mitglied des Rates, ein alter Militär, beantragt, der Verwaltungskammer anzuschreiben, dass man aus andern Gegenden Arbeiter berufen werde, wenn die in Luzern nicht besser arbeiten.

Vor hundert Jahren.

3. Dezember.
Der Delegierte für die Einrichtung des Unfallerversicherungswesens in Luzern als Mitglied des Grossen Rates (Hans von Wäsel) befragt sich beim Rate über den Luzernerischen Wertmeister in Stein, doch er ihm beim Bau nicht genügend behilflich sei und dadurch alle Arbeiten hindere. Er verlangt, dass die Verwaltungskommission und die Verwaltungskammer Arbeiter und Materialien zur Beschleunigung des Baues zur Verfügung zu stellen. Ein Mitglied des Rates, ein alter Militär, beantragt, der Verwaltungskammer anzuschreiben, dass man aus andern Gegenden Arbeiter berufen werde, wenn die in Luzern nicht besser arbeiten.

Normalspur oder Schmalspur?

Datum des Hrn. Grossrat J. Wäsel über die Surentalbahn.

Ich verlangte das Wort nicht, um über das Dekret zu sprechen, über das die Kommission einstimmig ist; dagegen muss ich mir gefallen, den Postulat einige Bemerkungen beizufügen.

Der Auftrag an den Regierungsrat, das Projekt einer Lokalbahn Sursee-Friengen zu studieren, ist — wenn Sie wollen — ein Akt der Verzweiflung. Man sollte aber kaum glauben, dass der eidgenössische Bund, der im Laufe dieses Jahres die grössten Entschlüsse gefasst hat, ein Eisenbahnprojekt zur Hilfe gelangen lasse, das an der Kantonsgrenze ein unüberwindliches Hindernis findet.

In dem Postulat liegt die unumkehrliche Erklärung, dass der Kanton Luzern niemals zur Ausführung eines Interkantonalen Eisenbahn-Projektes Jaund bieten wird, das von allen berufenen Eisenbahn-Betriebsbedingten einstimmig verurteilt wird.

Das Surental bietet für die Anlage einer Eisenbahn mit normaler Spur die denkbar günstigsten Verhältnisse; die interessierten Gemeinden sind mit Hilfe des Staates wohl in der Lage, die gegenüber den Unzulagen einer Schmalspur verhältnismässig geringen Widerstände aufzubringen.

Zur Beurteilung der Hauptfrage besitzen wir ein vortreffliches Gutachten des Hrn. Ingenieur Hittmann in Bern, das durch die Mängel der Darstellung und der Rechnungen unser volles Vertrauen verdient.

Die Leiter der aargauischen Eisenbahnpolitik neuen Datums wollen die Schmalspur. Wir ihnen einig geht unbegreiflicherweise die bedeutendste Pflicht des aargauischen Surentals, die Gemeinde Schöftland. Die kleinen Gemeinden des oberen aargauischen Gebiets haben sich den Bestimmungen der Luzernerischen Nachbarn angeschlossen. Nach meiner Ansicht schließt das ein Projekt, das andere aus, und ich hege die Hoffnung, dass schließlich der Bund Mittel finde, den volkreftigsten Umständen — das wäre wohl die Anlage zweier Bahnen, die auch nur stufenweise neben einander her laufen — zu verbinden.

In Eisenbahntreuen habe ich bis jetzt niemanden gefunden, der angesichts der ausserordentlich günstigen Verhältnisse die Anlage der Surentals die Anlage einer Schmalspurbahn als gerechtfertigt betrachtet hätte. Im Gegenteil haben die eifrigsten Vertreter des Schmalspurwesens von jeder zugegeben, dass das Flachland die Normalspur das Einzige richtige sei.

Ueber den Grundgedanken der aargauischen Eisenbahnpolitik wollte ich mir in der Broschüre des Hrn. Mat. Mat. Hocke klar verschaffen. Dr. Hocke ist ein hervorragender Techniker, und das die technischen Ausführungen der Broschüre anerkennen, so gestalte ich mir kein Urteil. Ueber den betriebswirtschaftlichen und kommerziellen Fragen

einer Eisenbahn ist Dr. Hocke offenbar noch nicht näher getreten; er behandelt die Eisenbahnen als ein technisches Problem und lässt deren volkwirtschaftliche Aufgaben in den Hintergrund treten. In welcher Weise eine Eisenbahn den Verkehrsansforderungen der Landesgegen entspricht und unter welchen Bedingungen (dem Transport der ihr aufgegebenen Güter) ausführt, wird in der Broschüre ganz nebensächlich behandelt. Uebrigens scheint die Surentalbahn nur das Opfer einer Schablone zu sein.

So steht es auf Seite 2 der Broschüre mit aller volkwirtschaftlichen Deutlichkeit gedruckt: Die Gleichheit der Behandlung aller Teile eines Staatswesens bildet die einzige richtige Grundlage für die Solidarität der Volksteile.

Nach diesem Wahrspruch der aargauischen Eisenbahnpolitik muss die Surentalbahn nach dem nämlichen System h. h. Schmalspurig gebaut werden, wie die Bahn Fried-Staffelg-Matras, und wenn die letztere zulässig eine Bahnstange nötig hätte, so müsste auch die Surentalbahn Bahnstange und Bahnstange erhalten. Das wäre wohl die logische Konsequenz.

Ueber die Grundzüge dieser Politik lässt sich daher nicht streiten; dagegen lassen wir uns die Ueberzeugung nicht nehmen, dass eine normalspurige Surentalbahn den Interessen der Landesgegen weit besser dient, als die Schmalspur. Sie alle sind schon mit Trammas oder mit der schmalspurigen Wehlabahn gefahren. Die Personen-Beförderung vollzieht sich tatsächlich auf kleinen Strecken, die in Betracht kommen, ebenso wie auf der Normalbahn.

Anderes beim Güterverkehr, dem nach meiner Auffassung volkwirtschaftlich eine größere Bedeutung zukommt, als dem Personenverkehr, welcher mit sehr grossen Biffen in der Wegzugsabteilung figuriert.

Für den Stückgüterverkehr bestehen direkte Tarife mit Schmalspurbahnen, nicht aber für den Wagenladungsverkehr. Welche materieller Nachteil für den Verfrachter aus diesem Mangel entsteht, kann ich hier weiter nicht aufzählen; von einem Transportverbot ist natürlich keine Rede.

Die Verwendung von Trucks ändert daran sehr wenig; denn die Kosten des Umladens sind nicht die einzigen Nachteile, welche aus der Unmöglichkeit des Wagen-Überfahrens entstehen. Trucks nennt man eigens konstruierte Transportwagen, auf denen Normalwagen verladen werden, um auf der Schmalspurbahn transportiert werden zu können.

Die Verwendung der Trucks ist mit grossen Umständenlichkeiten verbunden. Für den Normalwagen ist nach einer Entschliessung der heutigen Eisenbahnen, der auch die Schweiz, Bahnen gefolgt sind, die gleiche Zeit und Laufweite zu bezahlen, wie wenn der Wagen auf seinem eigenen Radern gelaufen wäre. Material, Kraft, Zeit und Geldverschwendung, die sich bei der Surentalbahn nicht rechtfertigt.

Die beladenen Trucks müssen in besonderen Wagen befördert werden; der Appenzeller Bahn ist von der naatl. Luftschiffbehörde das Mitführen der Trucks mit Personenwagen untersagt worden. Allein zu Zeiten, wo der Landwirt in der Lage wäre, von der Eisenbahn den ausgiebigsten und vorteilhaftesten Gebrauch zu machen, hört die Verbringungsfähigkeit der Schmalspur — mit und ohne Trucks — vollends auf.

In erinnere an den diesjährigen Obst-Erport. Das Luzernerische Surental hat auf der Station Sursee innerer wenigen Tagen 30 Wagen Äpfel verladen. Bei dem stromisch gewordenen und bleibenden Wagenmangel hätte eine schmalspurige Surentalbahn mit all' ihren Trucks voreilich auf Wagen gewartet.

Wen der Verladung von Spezialwagen für Transport von Eisen, Holz u. auf Trucks ist schon gar nicht die Rede.

Es ist ja möglich, dass die Mängel, welche der Güterbeförderung auf der Schmalspurbahn anhaften, bei den zur Zeit im Surental bestehenden volkwirtschaftlichen Verhältnissen, sich nicht in so empfindlicher Weise fühlbar machen würden. Allein wollen Sie die gewerbliche, industrielle und landwirtschaftliche Tätigkeit für alle Zeiten an ihrer

weiteren Entfaltung hindern und für den Verkehr mit Vieh, Dünger, Rohmaterialien aller Art ungenügende Einrichtungen schaffen, einzig um eine verschwindend kleine Summe Anlage-Kapital zu ersparen?

Diese Frage hat die Kommission ebenso entschieden wie einstimmig verneint; sie will die Verkehrsbedingungen des Surentals mit der übrigen Welt in unverfälschter Form herstellen.

Bleibt eine Verhinderung auf Grund eines Projektes, das die Anrechnung der Sachmänner findet, zur Zeit unmöglich, werden wir eine Abwegung auf andern Wege suchen, und wenn auch das als unauflösbar erscheint, so lange wir warten, bis die Morgauer ihre Schmalspurbahn in eine Normalbahn umgebaut haben. Man lange dürfte dies nicht auf sich warten lassen.

In Sachen ist man damit beschäftigt, eine Anzahl Schmalspurbahnen normal umzubauen; mit der solcher ist bereits begonnen.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen das Postulat der Kommission.

Schweiz.

Luzern. Surentalbahn. Der Große Rat hat auch mit grossem Mehr das von der Kommission gefasste Postulat gutgeheissen, wonach der Regierungsrat prüfen soll, ob nicht eine Lokalbahn Sursee-Friengen subventioniert werden sollte, falls eine Normalspurbahn durch Surental nicht erhältlich wäre.

Das neue Erziehungsgesetz ist im „Luzernerblatt“ vom 1. Dezember publiziert. Die Referendumsfrist läuft am 10. Januar 1899 ab.

Zeitsregister. Seit Inkrafttreten des Gesetzes über Wahlen und Abstimmungen sind die Klagen über mangelhafte Führung der Zeitsregister seltener geworden. Vollständig verständig sind sie aber nicht. Deshalb ruft das Justizdepartement in einem Kreis-schreiben an die Gemeinderäte, Korporationen und Kirchverwaltungen anlässlich der nächstjährigen Erneuerungsarbeiten der bestehenden und administrativen Behörden die Bestimmungen des genannten Gesetzes über Zeitsregister. Vereinerung in Erinnerung.

Erteilung des Kantonsbürgerrechts. Die Namen der zwei Neubürger, die in unserm gestrigen Heftet über die im Grossen Rat behandelten Bürgerrechts-gesuche nicht genannt wurden, lauten: Johann Diehl mit Familie, Schuhmacher in Wignau, von Gillingen (Winterberg), in Wiltol eingebürgert; Albert Jäger in Motwil, aus dem Elsb, in Motwil eingebürgert.

Kantonal-Mitglieder. (Mitgeteilt.) Sonntag, den 27. November abhin, versammelten sich im Gasthaus zum „Hirschen“ in Willisau 27 Delegierte der kantonalen Vorstandsorgane zur Abhaltung der ordentlichen November-Sitzung und Abreglung der Vereinsangelegenheiten, welche § 6 der Vereinsstatuten vorgezeichnet.

Aus den Verhandlungen sei folgendes hervorgehoben: Die Jahresrechnung pro 1898, abgelegt von Hrn. Kaspar Sprengler in Luzern, wurde einstimmig unter bester Verhandlung der ausserordentlichen Führung ratifiziert; sie weist einen Aktiv-Saldo von 625 Fr. auf.

Die Rechnung betreffend das kantonale Musikfest vom 6. Juni 1898, abgelegt von Hrn. Dreifuss, Kaspar der löbl. Stadtmusik Willisau, wurde ebenfalls einstimmig genehmigt. Befragte Rechnung schließt zufolge Selbsthüttenbau mit einem Defizit von Fr. 47.20, wovon aus der zentralen Verbandskasse 400 Fr. votiert wurden.

Der Vorstand wurde neu bestellt, wie folgt: Präsident: Dr. F. Thürrig, Sekundar-Vorger, Malters; Vize-Präsident: Dr. Jakob Wolf, Handelsmann, Neuenkirch; Quästor: Dr. Sprengler, Kaspar der löbl. Stadtmusik Luzern; Aktuar: Dr. Kaspar Guna, Lehrer, Malters; Bibliothekar: Dr. Niklaus Gsch. Mülser, Neuenkirch

Der bisherige Aktuar Dr. Kaspar Thürrig Schneidermeister in Entlebuch, legte eine Weisung ab, die die Gründung und Fortexistenz des kantonalen Musikvorstandes sich große Verdienste erworben. Für seine vielen Mühen und Arbeiten, namentlich in der Beförderung des Musikvereins des Vereins, sei ihm der beste Dank gesagt.

Als Rechnungsrevisoren wurden gewählt die H. Dreifuss in Willisau und Weber in Gerlikwil.

Dr. Zimmermann, Direktor der Stadtmusik Luzern, wurde als Verbands-Direktor einstimmig bestätigt. Zum Vize-Direktor rückte Dr. Grossmann in Willisau vor.

Verbandssektionen, welche eine Revision der Statuten wünschen, haben ihre daherrigen Wünsche oder Vorschläge bis längstens den 1. Juli 1899 schriftlich an den Präsidenten des Verbandes einzurichten.

Der Leiter „Kantonalen und Paragieren“ ist vor den Jäger Wahlen geschrieben. Er musste der Grossratsverhandlungen wegen zurückgelegt werden.

(Eingel.) Der winterliche Vorstoß scheint mit Donnerstag bereits überwunden zu sein. Bekanntlich wird für Mittel- und West-Europa ein milder Winter vorhergesagt, und zwar mit Rücksicht auf die Eisverhältnisse im Nordmeer. Ob diese Voraussage sich besser bewahrheitet, als die letztjährige Prophezeiung Falbs, der einen strengen Winter in Aussicht stellte, wird sich zeigen. Immerhin scheint unter den Mägen vom Jaah die Nähe oder Entfernung der Eisberge mehr Kredit für die Witterungsvorausage zu genießen, als die bekannten Theorien Falbs, die heute so ziemlich als abgetane Dinge betrachtet werden.

Geringe Daten über den letzten Winter mögen heute Interesse erregen. Nachdem es gegen Weisnachten etwas geschneit hatte, indessen nur so viel, dass der Schnee nach zwei Tagen verschwand war, blieb es aber bis zum 5. Februar! Neuer Schneefall trat an diesem und den zwei nächsten Tagen ein. Ueber schon am 15. Februar war der Schnee mehr weg. Am 19./18. Februar folgte ein neuer leichter Schneefall. Am 21. Februar war es neuerdings aper.

An der Universitäts in Zürich hat Dr. Fawer Weg von Gungwil das eidgenössische medizinische Staatsexamen glänzend bestanden.

Kriens. (Korr.) Die übliche Novemberrfeier des hiesigen Grütlivereins fand letzten Samstag abend in der Turnhalle statt. Die Beteiligung ab seit der Arbeiterchaft war gross.

In dem ziemlich reichhaltigen Programm bildete namentlich die Feste von Hrn. Arbeiter-Gesetz Dr. G. G. als Zürich den Hauptpunkt. Er zeigte sich denn auch als vorzüglicher Redner und zugleich als großer Kenner unserer vaterländischen Geschichte. In Hand der letzten begründete er sehr einlässig den Zweck und das Ziel der Novemberrfeier. Er legte klar, wie erst nach Jahrhunderten das freie, gleiche Bürgerrecht sich entwickelte und für das Schweizer Volk erst seit 1847 wirklich glückliche Jahre anbrachten.

Ueber unterdessen habe sich ganz unbemerkt ein ungeschicklicher Feind, ein Feind, größer als die ungeschicklichen Wölge, die kolgen Partizier, bemerkbar und tausende von Händen überflüssig gemacht: nämlich die Kunstreichen Maschinen, in den Händen der Grosskapitalisten.

Aber auch gegen diesen Feind gibt es ein Mittel: die Organisation der Schwanden, das Zusammenstellen zu Berufsverbänden.

Die Truppen reichen sich die Hände! Sie lehren uns, was wir tun sollen. Schulleter an Schulleter soll die Arbeiterchaft, in fester Organisation geeinigt, nicht mit Speiß und Salzbarte, wohl aber mit dem Stimmzettel in der Hand gegen die modernen Wölge, gegen den Grosskapitalismus ankämpfen.

Reicher Applaus belohnte den Redner. Der Abend verlief in gewohnter Weise. Ein Lächeln schloß die Feier.