

Luzerner Tagblatt

Treusinniges Organ

Hauptanzeigebblatt für Stadt und Kanton Luzern

und die übrige Zentralschweiz

Achtundfünfzigster Jahrgang.

Abonnementpreise: 1. Monat, 3 Monate, 6 Monate, 12 Monate

Insertionspreise: Die einseitige Zeile oder deren Raum

Redaktions-Büreau: Poststrasse Nr. 11

Verleger: J. B. Suter, Luzern

Expedition: Hauptstrasse 11, Luzern

Die heutige Nummer enthält 12 Seiten

Jahres: Opposition im Bunde. - Liquidation der Gottshardbahn. - Zum Zürcher Wahltag.

Liquidation der Gottshardbahn.

Während man mit Spannung den Beschlüssen der internationalen Konferenz in Bern entgegenfiehl, hat der Verwaltungsrat der Gesellschaft die Liquidationsvorkehrungen beschleunigt.

Mit Zustimmung vom 16. April 1909 teilte der schweizerische Bundesrat der Gesellschaftsleitung mit, dass er bereit sei, die Verzinsung und Amortisation der bestehenden konvertierten Anleihen von 117,090,000 Fr. vom 1. Mai 1909 an auf Rechnung der Gesellschaft zu übernehmen, den Wert der auf 1. Mai vorhandenen Materialien und Wertes, hauptsächlich eines Betrages von 1,500,000 Fr., dar zu bezahlen und diejenigen Vorstüsse zu machen, die im Verlaufe der Liquidation notwendig erscheinen.

Der Liquidationsbeschluss lautet, dass die Generalversammlung in Anbetracht, dass der schweizerische Bundesrat erklärt hat, am 1. Mai 1909 von der Gottshardbahn Besitz ergreifen zu wollen und unter welcher Wahrung des von der Direktion dem Bunde gegenüber im Rückkaufprozess eingebrachten Rechtsstandpunktes die Auflösung der Gesellschaft auf 1. Mai 1909 beschließt.

Revue.

Von Genua und der italienischen Riviera.

(W. Karr. v. 17. April.) Der Genua besucht, dem falls der imposante palastartige Neubau, auf der sich auf einer felsenterrasse westlich über dem Hauptbahnhof erhebt und der von da auch zu Fuß in wenigen Minuten erreicht wird, wenn man nicht vorzieht, den elektrischen Automobilbus zu bestiegen.

Jedes Halenberjahr einen Bericht und legt für den Abschluss einen Endbericht vor. Die Rechnungsprüfungskommission prüft die ihr von der Liquidationskommission vorgelegten Rechnungen und allfällige weitere an sie gelangende Fragen.

Die Betriebsrechnung schließt mit einer Mindererinnahme aus dem Eisenbahntransport von Fr. 1,374,802.73 ab. Bemerkenswert ist, dass trotz der schlechten Zeiten der Personenverkehr gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von Fr. 230,724.60 ergibt, während der Güterverkehr einen Ausfall von rund 1,500,000 Fr. gebracht hat, der fast ganz, mit 1,200,000 Fr., auf die drei letzten Monate des Betriebsjahres entfällt.

Die Kommission hat auch die Verhältnisse der Mittelklasse geprüft. Gestützt auf eine sachmännliche Expertise ist sie der Ansicht, dass unter Anwendung eines Diskontos von 4 Prozent der eventuelle Festbetrag 600,000 bis 700,000 Fr. nicht übersteigen werde.

Die Kommission hat auch die Verhältnisse der Mittelklasse geprüft. Gestützt auf eine sachmännliche Expertise ist sie der Ansicht, dass unter Anwendung eines Diskontos von 4 Prozent der eventuelle Festbetrag 600,000 bis 700,000 Fr. nicht übersteigen werde.

Infolge der Verstaatlichung der Gottshardbahn ist es zum letzten Mal, dass die verwaltungsrätliche Geschäftsprüfungskommission die Ehre hat, dem Verwaltungsrat über ein ganzes Betriebsjahr Bericht zu erstatten und glauben wir deshalb, dass es sich bei diesem Anlasse empfiehlt, aus den statistischen Angaben der Gesellschaft die Hauptfaktoren zu entnehmen und zu erwähnen, welche das erste Betriebsjahr unseres Unternehmens bildeten und dieselben mit demjenigen des Berichtsjahres, d. h. des letzten Berichtsjahres des Eisenbahnnetzes zu vergleichen, welches als direkter Verbindungszweig der Schweiz mit Italien die Entloftung der internationalen Beziehungen so wesentlich gefördert hat.

Die mittlere Einnahme per Kilometer betrug im Jahre 1893 43,559 Franken, diejenige pro 1908 beträgt 105,687 Franken. Die Zunahme der Einnahmen per Kilometer zwischen dem ersten und dem letzten Betriebsjahre befreit sich also auf ca. 150 Prozent des ursprünglichen Kilometerbetrages.

für das Netz der Schweiz. Bundesbahnen bilden möge.

Opposition im Bunde?

Die nachstehende Betrachtung, auf die unsere letzte Wochenblatt hinarbeitet, ist dem freisinnigen „Jäger Wäldchen“ entnommen, das von dem Verwaltungsrat Dr. Stadlin-Wesl verfasst ist.

Eine sehr bemerkenswerte Bewegung macht sich in den letzten Tagen in einem Teil der schweizerischen Presse geltend: der Ruf nach einer kräftigen Opposition im Bunde.

Das mag von denjenigen nicht verstanden werden, die noch in der Meinung leben, der Bund sei das von der freisinnigen Mehrheitspartei geleitete und beherrschte staatliche System, das von den konservativen und liberalen Parteien beargwöhnt und befehdet und mit dem scharfen Auge des Gegners bemerkt werde.

Die Zunahme der Einnahmen per Kilometer zwischen dem ersten und dem letzten Betriebsjahre befreit sich also auf ca. 150 Prozent des ursprünglichen Kilometerbetrages. Die mittlere Ausgabe per Kilometer betrug im ersten Betriebsjahre 78,182 Fr., somit eine Vermehrung der Ausgaben von ca. 300 Prozent der ursprünglichen Ausgabe per Kilometer.

Die Schiffsflotte ausgefahren, heute sehen wir den „Barbarossa“, nach stürmischer Fahrt vor Nacht aus New-York angelangt, sicher vor Anker liegen; noch sind die mächtigen Schöle bis oben hinaus von dem Gewicht der überbordenden Holzlasten schwerelos gelinst. Es gehört mit zur Auffrischung, dass man sie in den nächsten Tagen wieder blank schneit. Ganz neben dem „Barbarossa“ liegt die „Hamburg“, welche den Präsidenten der Vereinigten Staaten, Roosevelt, nach Neapel brachte. Ueber dem Mastenwald der Segelschiffe erbliden wir im dunklen Hafen die ersten englischen Panzerkreuzer „Aboukir“ und „Lancaster“ nebst vier englischen Torpedobooten und daneben die königliche Yacht „Victoria and Albert“ unter Dampf; alle bereit, die demnächst per Bahn einströmenden englischen Majestäten weiter südwärts zu führen. Wollen wir all die großen Transatlantiker, die italienischen Südamerikaner, die englischen und holländischen Indier- und Australienfahrer, die großen Handelschiffe zu ansiedeln, die im Hafen und auf der äußeren See liegen und das großartige Bild seemännischen Lebens und Treibens vervollständigen, können wir an kein Ende.

langan, das es sich dem Hafel-Luzern nach Genua in den bequemeren D-Expresszügen besser, billiger und in viel kürzerer Zeit stellen lässt als in die Nordsee. In Genua ist alles zum Empfang des Königspaars bereit. Noch auf den Abend ist die Yacht „Victoria and Albert“ bis zum Ponte Guglielmo an den Quai des inneren Hafens herangerückt. Die Straßen vom Bahnhof zum Hafen werden von Militär und Gendarmen abgeperrt. Soeben läuft der Hofzug des englischen Königspaars ein. Zwei Stunden nach ihm, ich schreibe in Fortsetzung des gefrigen Briefes, fuhr auch der Hofzug der Kaiserin Witwe von Russland hier ein. Die Sicherheitspolizei hatte weitgehende Maßregeln getroffen; doch konnte man die Zufahrt der hohen Herrschaften sich gut versehen. Die Majestäten schienen sich besten Wohlseins zu erfreuen. Es fand am Sonntag vormittags 11 Uhr mit der königlichen Yacht „Victoria and Albert“ nach Neapel abgereist, wo auch der König von Italien eintrifft. Gestern soll eine Zusammenkunft mit Kaiser Wilhelm II. sehr wahrscheinlich in Corfu stattfinden. Der russische Hofzug bleibt in Genua, und ein Teil der Gesellschaft, nebst dem russischen Hofhofler, der besten der Kaiserin empfangen, wohnt im Grand Hotel Vittoriano bis zur Rückkehr der königlichen Yacht, welche die Kaiserin Witwe wieder hierherbringt. So hat denn Genua immer noch lebhaften Galasverkehr; die Stadt ist gegenwärtig im Blütenstaube ihrer Gärten, die auch die Kaiserin Witwe besucht.