

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigblatt für Stadt und Kanton Luzern

und die übrige Zentralschweiz

Ähntundfünfzigster Jahrgang.

Abonnementpreise table with columns for subscription types and durations.

Anzeigenspreise section detailing advertising rates.

Verkaufs-Druckerei: Bahnhofstr. 11

Verantwortliche Redaktionen and Druckerei information.

Expedition: Hauptbureau: Bahnhofstr. 11

Gotthardbahn.

Am 1. Mai 1909 versammelten sich im Sitzungssaal des Verwaltungsbüros der Gotthardbahn in Luzern die Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen, die Kreisdirektion V und die Direktoren und Oberbeamten der Gotthardbahn zur Uebergabe. Hr. Direktor Dieler stellt die Uebernahme der Gotthardbahn zur Verfügung. Hr. Direktor Dieler sagt: Im Namen der abtretenden Verwaltung begrüße ich heute im Hause der Gotthardbahn — einer Schöpfung unseres gemeinsamen Väter — die Vertreter der schweizerischen Eidgenossenschaft in den Personen der H. S. Weissenbach, Präsident; H. S. Dierker, Generaldirektor, und habe die Ehre, nun die Gotthardbahn der schweizerischen Eidgenossenschaft zu übergeben.

Der Geburtsstag der Gotthardbahn ist der 19. August 1858, an welchem Tage die erste Zusammenkunft, die erste Fahrt der ersten Lokomotive in Luzern stattfand; dann folgte der internationale Gotthardvertrag vom 15. Oktober 1869. Die Gesellschaft konstituierte sich im November 1871 und erklärte ihre Auflösung am 29. April 1909. Ihre Aufgabe bestand darin, die Gotthardbahn zu bauen, zu betreiben und ihren Betrieb im nationalen und internationalen Interesse zu entwickeln. Dieser Betrieb war in dem Gutachten, welches die H. S. Ingenieur Keller und die Direktoren Schmidlin und Stoll der Gotthardvereinigung erstattet hatten, mit einem finanziellen Bruttoertrag von 48,000 Fr. eingeschätzt worden und hat in den letzten Jahren 100,000 Fr. überschritten.

Schwere Kämpfe gingen der Begründung der Gotthardbahn voraus. Es war ausgefallen, daß zu jener Zeit mehr als ein Alpenbahnenprojekt vorläufig werden könnte, und so entstand ein gewaltiges Ringen auf technischem, wirtschaftlichem, wie politischem Gebiete um die Priorität. Heute dürfte es

allgemein anerkannt werden, daß der Gotthard geeignet war, der größten Summe von Interessen zu dienen. Nicht geringere Schwierigkeiten waren jedoch zu überwinden, um die finanziellen Mittel zur Herstellung des großen Werkes zu beschaffen, und nur unter der Mitwirkung der subventionierenden Staaten und unter dem Schutze der Eidgenossenschaft war es möglich, eine Gesellschaft zu bilden, um das Unternehmen ins Leben zu führen. Aus jener Zeit ragen hervor die gewaltige Gestalt eines Alfred Escher, diejenige des weitblickigen Luzerner Staatsmannes Bingg, sowie des genialen Emil Welti. Sie waren die großen Wertmesser der ersten Periode.

Als dann eine schwere Finanzkrise die Gesellschaft nöthigte, die Mittel der Subventionsstaaten ein zweitesmal in Anspruch zu nehmen, hatte dies in den denkwürdigen Ausstellungen des Jahres 1878 die unerwartete Wirkung, die Eidgenossen zu verböhnen zu gemeinsamer Handreichung an dem großen Werke. Mit der Referendumsabstimmung vom 19. Januar 1879, welche die Beschüsse der eidgenössischen Räte sanktionierte, war der Gotthard nicht mehr eine Sache einer Gruppe von Kantonen, sondern diejenige des ganzen Landes, und gleichzeitig wurde auch der Grundstein gelegt zu einer ständigen und einer weltlichen Alpenbahn.

Die nun folgende Periode des Ausbaues und des Betriebes der Gotthardbahn gehört der jüngeren Zeit, aber mit dem heutigen Tage der Geschichte an. Denkwürdig ist hier zu gedenken der großen Verdienste aller jener Männer, deren Namen Ihnen zu lebhaft in der Erinnerung stehen, als daß ich nicht hätte, dieselben zu nennen. Wir alle schätzen es als ein hohes Glück, daß uns gestattet war, an deren Seite mitzuarbeiten.

Daß ein Werk wie die Gotthardbahn vor allem auch der Technik, dem Betriebe, der Verwaltung und Wirtschaftlichkeit, der Förderung des Verkehrs ganz ungewöhnliche Aufgaben stellte, liegt in der Natur der Sache.

Wer ist es, der diesen Schöpfungen und den Schöpfern allen den Tribut verdienter Anerkennung nicht zahlen möchte? Ja, das sind die Techniker, welche ihre Namen mit ihren Werken für immer im Granite des Gotthard eingemeißelt haben. Denken wir nur an die hervorragenden Ereignisse, als da sind der Durchschlag des großen Tunnels am letzten Tage des Februars 1880, die Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 unter dem Jubel aller Völker diesseits und jenseits der Alpen, der Bau der Doppelspuren, namentlich derjenigen der Bergstraße und dann die Eröffnung der verschobenen Zufahrtslinien am 1. Juni 1897, womit das ganze Werk nach seinem ursprünglichen Programme abgeschlossen war.

Die Repräsentanten dieser Schöpfungen erblühten in dem Geiste der hier versammelten Oberbeamten der Gesellschaft. Ich benutze diesen feierlichen Anlaß, denselben den Dank und die Anerkennung der Verwaltung für ihre hervorragenden Dienste auszusprechen. Diesen Dank richte ich aber auch an das gesamte Personal, groß und klein. Ein jeder hatte das Bewußtsein seiner Pflicht und war stolz darauf, sie zu erfüllen. Mit dem gleichen Pflichtbewußtsein wird dieses Personal auch unter der Leitung des Bundes seine Aufgabe erfüllen.

Mit ganz besonderer Genugthuung können wir heute den neuen Vertrag mit den eidgenössischen Subventionsstaaten begrüßen und wir dürfen gleichzeitig der Erwartung Raum geben, daß demselben bald auch ein Abkommen mit den Aktionären folgen wird, durch welches deren wohlverdienten Rechte gütlich und billig abgeklärt werden.

So begrüße ich denn die Gotthardbahn als eine nationale Unternehmung. Sie wird zwar nicht aufhören, ein wichtiges Bindeglied des internationalen Verkehrs zu bleiben, aber sie wird in allem zur mehreren Wohlfahrt und Ehre unseres Vaterlandes gereichen.

Lustschiffahrt.

Zur Stuttgarter wird berichtet: Der erste Ausflugsboot der württembergischen Lustschiffahrtsgesellschaft hat laut dem „Schwabener“ am 3. Mai einen Arbeitsausflug für die Errichtung einer Lustschiffhalle in Stuttgart gemacht. Zur Versammlung waren auch Oberbürgermeister D. Gauß und ein Vertreter des Kriegsministeriums erschienen. Oberbürgermeister D. Gauß stellte mit, daß die Stadtverwaltung die Frage der Beschaffung eines Platzes für die Lustschiffhalle mit allem Wohlwollen behandeln werde.

Den Ausführungen eines Vertreters des Grafen Seppel war zu entnehmen, daß die Betriebsgesellschaft, der auch die Gesellschaft Lustschiffbau Seppel nahe steht, die Errichtung eines sehr prägnanten Lustschiffverkehrs von Luzern über Friedrichshafen über Frankfurt a. M. nach dem Norden an Land genommen hat. Von den Landungsplätzen wird es abhängen, welche Linie gewählt werden wird. Die Lustlinien sollen bereits im nächsten Jahre in Betrieb genommen werden.

Zum Abschied.

(Aus Personalreisen.) Vermittelt eines gedruckten Zertifikats an das gesamte Personal der Gotthardbahn, nimmt die Direktion Abschied, dem Personal Dank und Anerkennung für hingebende Arbeit zollend, mit der es die Direktion bei der Sorge um die Erfüllung ihrer Pflicht stets in vorbildlicher Weise unterstützt habe. Die abtretende Direktion darf aber auch des aufrichtigen Dankes seitens ihres gesamten Personals für das ihm stets bewiesene besondere Wohlwollen verbleiben. Der Uebertritt des Gotthardbahnpersonals in den Dienst des Bundes vollzog sich still und ohne äußere freudige Kundgebung.

Feuilleton.

Unter Apfelbäumen.

Der Tag ist heut' in lauter Gold getaucht und so voll Frohsinn wie ein Kinderfest. Die Apfelbäume stehen wie hingebaut und langen windgeschaukelte Äste zu flümmeln. Dann quillt aus all den roten Ährenlein, dem triebenden, ein endlos durcheinander, das die die Seele trunken macht wie Wein, Gefangenswein, gereicht von Liebesländern. Zu aber wandert feiernd über Land, wie mühen tausend Wunder die begegnen, und wie ein Pfeiler hebt du deine Hand, um jede Blüte, jedes Aue zu segnen.

Der Nachschaffenen.

Wann Feder von Sobeltz. Vergißt bloß immer das berühmte No. 12. „Na, da heirate gefälligst Frau mal bei Egon...“ Das war während herbergehoßen. Eine dunkle Welt bedeckte ihre Wangen.

„Ich meine auch, lieber Bruder“, wandte sich ein, „eine etwas zartere Fassung könnte doch bei deinen Willen geben...“ Welche Taube, das mit dem Entlagen hat heute gerade so seinen Vaten tote vor vier Monaten. Du hast nämlich gar nichts zu entlagen.“

„Doch das betrifft...“ über warum denn nicht? „Weil über die Erbschaft noch nicht verfügt werden kann. Und dann darfst du nicht vergessen, daß diese Erbschaft in der Haupt- sache ein Erbteil ist.“

„Wir finden die hübschen Werte in „Stimmen aus der Villa“, dem Gedichtbändchen letztes Luzerner Poeten Erbin in Döfer.“

„Das ist meine Sache“, sagte Dally lachend. „Was ärgert du dich darüber, Weiter? Von Kräften steht nichts in der Jubiläum. Komm her, Egon: ich will dir den Tag zurückgeben.“

„Sie ist es. Da nahm Erich das Kondrad, das ihm gerade zur Hand war, und warf es während auf den Tisch.“

„Seid ihr hierher gekommen, um mich mit eurer Schmähelei zu langweilen?“ rief er. „Na, warte man, Bruderjohn, das werd' ich der Anna stecken! Also, ich schreibe an sie. Und nun abe. Das ganze Sprechzimmer ist voller Menschen.“

„Habe die Ehre“, sagte Dally und knickte. „Habe die Ehre“, wiederholte Egon und machte eine Verbeugung. Er begleitete Dally auf der Straße noch ein kleines Stück.

„Der Erich amüßert mich“, meinte er; „er ist doch gut eifernd.“

„Egon schaute die Cousine schelmisch von der Seite an.“

„Na aber, Dallychen — Dallychen, das müßt du doch schon lange gemerkt haben, daß der Erich sich über beide Ohren in dich verliebt hat...“

„Das ist meine Sache“, sagte Dally lachend. „Was ärgert du dich darüber, Weiter? Von Kräften steht nichts in der Jubiläum. Komm her, Egon: ich will dir den Tag zurückgeben.“

„Sie ist es. Da nahm Erich das Kondrad, das ihm gerade zur Hand war, und warf es während auf den Tisch.“

„Seid ihr hierher gekommen, um mich mit eurer Schmähelei zu langweilen?“ rief er. „Na, warte man, Bruderjohn, das werd' ich der Anna stecken! Also, ich schreibe an sie. Und nun abe. Das ganze Sprechzimmer ist voller Menschen.“

„Habe die Ehre“, sagte Dally und knickte. „Habe die Ehre“, wiederholte Egon und machte eine Verbeugung. Er begleitete Dally auf der Straße noch ein kleines Stück.

„Der Erich amüßert mich“, meinte er; „er ist doch gut eifernd.“

„Egon schaute die Cousine schelmisch von der Seite an.“

„Na aber, Dallychen — Dallychen, das müßt du doch schon lange gemerkt haben, daß der Erich sich über beide Ohren in dich verliebt hat...“

„Das ist meine Sache“, sagte Dally lachend. „Was ärgert du dich darüber, Weiter? Von Kräften steht nichts in der Jubiläum. Komm her, Egon: ich will dir den Tag zurückgeben.“

„Sie ist es. Da nahm Erich das Kondrad, das ihm gerade zur Hand war, und warf es während auf den Tisch.“

„Seid ihr hierher gekommen, um mich mit eurer Schmähelei zu langweilen?“ rief er. „Na, warte man, Bruderjohn, das werd' ich der Anna stecken! Also, ich schreibe an sie. Und nun abe. Das ganze Sprechzimmer ist voller Menschen.“

„Habe die Ehre“, sagte Dally und knickte. „Habe die Ehre“, wiederholte Egon und machte eine Verbeugung. Er begleitete Dally auf der Straße noch ein kleines Stück.

„Der Erich amüßert mich“, meinte er; „er ist doch gut eifernd.“

„Egon schaute die Cousine schelmisch von der Seite an.“

„Na aber, Dallychen — Dallychen, das müßt du doch schon lange gemerkt haben, daß der Erich sich über beide Ohren in dich verliebt hat...“