

# Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

## Hauptanzeigebblatt für Stadt und Kanton Luzern

### und die übrige Zentralschweiz

#### Achtundfünfzigster Jahrgang.

**Abonnementpreise:**

1 Jahr	3 Monate	6 Monate	12 Monate
Fr. 70	Fr. 24	Fr. 45	Fr. 85
Durch die Werbegerinnen	Fr. 80	Fr. 25	Fr. 45
Frants durch die Post	Fr. 90	Fr. 25	Fr. 45
Bei Wochenendabnahme	Fr. 240	Fr. 75	Fr. 140
täglicher Zulassung	Fr. 260	Fr. 75	Fr. 150

• Erscheint täglich mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage.

**Insertionspreise:**

Die einseitige Zeitzeile oder deren Raum:

1. Seite	2. Seite	3. Seite
10 Cts.	8 Cts.	6 Cts.

• Kleiner Anzeiger 10 Cts., Wiederholungen ... 10 Cts.  
 • Kanton Luzern, Uri, Schwyz, Zug u. angrenzender Teil des Kantons 12 Cts.  
 • Übrige Schweiz ... 15 Cts.  
 • Inserate mit Veranschaulichung unter dem Kopftitel je 20 Cts.  
 • Preis der Kleinanzeigen (Zeilen-Zeichnung) 1 Fr.

Verlags-Bureau: Poststrasse Nr. 11. Telefon 1140. Druckerei: Poststrasse Nr. 11. Expedition: Hauptstrasse, Poststr. - Postkasten: Kommandi. Poststr. 400 1508.

### Die heutige Nummer enthält 12 Seiten

Inhalt: Soziologenkongress in Bern. - Zur Eisenbahnpflicht. - Eisenbahn. - Schweiz. - Luzern. - Ausland. - Telegramme. - Lokalchronik. - Vermischte Nachrichten. - Unfallchronik. - Gesundheit.

### Internationaler Soziologenkongress.

(a. Fort.)  
 Am Samstag ist dieser Kongress nach fünfjähriger Dauer zu Ende gegangen. In ausgedehnten Sitzungen, bei großer Hitze ist von den meist schon berühmten Herren Soziologen mit beneidenswerter Ausdauer gearbeitet worden. Eine große Menge von Vorträgen und Berichten wurden zum besten gegeben, und den Sitzungen wohnte jedenfalls auch eine größere Zuhörerschaft, meist Studierende der Hochschule, bei. In den Vorträgen selbst ist freilich viel Unklarheit, reich theoretisches vorgebracht worden, dem einflussreichen ein praktischer Nutzen nicht zugesprochen werden kann. Ist ja doch die Soziologie eine neue Wissenschaft, der sich viele gebildete Kreise bis jetzt durchaus ferngehalten haben. Auch Unklarheiten und Widersprüche kommen da vor, wie denn z. B. die Stellung der Soziologen zum eigentlichen Sozialismus keine klare ist. Auch bezüglich des Krieges gehen die Meinungen noch weit auseinander. Während die einen den Krieg als das grösste Gemeinwohl der Nationen, um zur internationalen Solidarität zu gelangen, ansehen, glauben die andern umgekehrt, daß der Krieg das beste Mittel sei, dieses Ziel zu erreichen.  
 Auf eine Wiederkehr aller Referate haben wir von vornherein verzichtet. Wohl am meisten bemerkt wurden diejenigen von Prof. Orlowski (Belgrad) über Energie und Solidarität, vom gen. französischen Minister Desobry über die Referate, welche die Soli-

darität erfordert, und Klotz Cobat über die parlamentarische Solidarität. Letzterer machte eigentlich den einzigen praktischen Vorschlag des Kongresses. Er legte dar, daß gegenwärtig die internationalen Fragen, welche den Arbeiterbewegung und ähnliches betreffen, auf rein diplomatischem Wege geregelt werden. Die Parlamente haben nichts dazu zu sagen, sondern können nur Hinterräder rassistieren. Es sollte fast besten ein Anfang gemacht werden mit einem internationalen Parlament, zunächst im kleinen, das vielleicht in späteren Jahren zu einer internationalen Föderation führen könnte. In der Schlußsitzung vom Freitag Nachmittag gab Prof. Stein (Bern) seiner großen Verteidigung über das Gelingen des Kongresses Ausdruck. Prof. Worms (Paris) dankte allen, welche dieses Gelingen befördert hatten, und Präsident Graf Garofalo hielt das Schlußwort.  
 Am Samstag haben alle Kongressmitglieder, mit Einschluß der Damen, bei gutem, wenn auch bewölktem Wetter nach Speyer, wo im Hotel Bahnhof ein vorzüglich munterer Lunch eingenommen wurde. Hier vollzogene die antimeritester Stimmung Gminder des Desobry auf die Schweiz und ihre Gastfreundschaft, Klotz Cobat auf die am Kongress vertretenen Nationen, Dr. Horvath (Ungarn) auf die Solidarität aller Völker, Prof. Stein auf die Vertreter der Presse. Es sprachen außerdem die H. P. Warkoff (Rusland), Garofalo und Worms, worauf der Kongress offiziell als geschlossen erklärt wurde.

Strede Wohlen-Doktoren zu begehen. Für einen Teil der Kontrollen benötigte er eine sogenannte Drahtlinie. Die Bedeutung dieser Drahtlinie scheint indessen die Störkräfte des W. außerordentlich stark in Anspruch genommen zu haben, so daß W. sich nach und nach eine Verzmuskelentartung zuzugewöhnen, die ihm wiederholte schwerere Anfälle von Nerven z. herbeiführte. Nachdem W. bereits im Jahr 1902 längere Zeit beurlaubt werden mußte und sich nach Wiederaufnahme der Arbeit diese Anfälle erneuerten, wurde er im Februar 1905 endgültig aus dem Bahndienst entlassen. Im Herbst des gleichen Jahres ist dann auch W. dem sich ständig verschlimmernden Verleiden erlegen.  
 Die Witwe und die Kinder des Verstorbenen leiteten hierauf gegen die Schweizer Bundesbahnen eine Schadenersatzklage ein. Sie beriefen sich hierin auf die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 1. Juli 1885, wobei sie behaupteten, der Tod des W. sei auf die im Dienste vorgekommenen Ueberanstrengungen und somit auf einen Unfall und nicht auf eine bloße Krankheitsentwicklung zurückzuführen. Als Entschädigung forderten die Kläger 10,250 Fr.

Die Verzmuskelentartung des W. auch auf ein zeitlich bestimmtes, genau abgegrenztes Ereignis zurückgeführt werden könne. Die Experten beurteilten hierzu, daß jede einzelne der hundert Drahtlinienarbeiten des W. als ein solch zeitlich abgegrenztes Ereignis aufzufassen sei, so daß also alles in allem genommen die oben gestellte Frage zu bejahen sei. Gestützt auf diesen Bescheid der Experten hat dann auch das Obergericht in Uebererklärung mit dem Bezirksgericht Luzern die Klage prinzipiell gestützt und die Bundesbahnen zu einer Entschädigung an die Hinterlassenen verurteilt. Während aber die erste Instanz den Klägern eine Kapitalentschädigung von 7500 Fr. zusprach, sollten sie nach dem obergerichtlichen Urteil mit jährlicher Rentenzahlungen befriedigt werden.  
 Gegen diesen Entscheid legten aber die Bundesbahnen beim Bundesgericht das Rechtsmittel der Berufung ein, indem sie jede Haftpflicht ablehnten, da die Ursache des Todes des W. nicht als ein Unfall, sondern als eine Krankheit zu betrachten sei. In der Verhandlung des Urteils ging das Bundesgericht ebenfalls davon aus, daß W. an den Folgen eines Verleidenes, das er sich durch Ueberanstrengung zugezogen hatte, gestorben sei. Wenn nun auch ohnehin schon fraglich sein kann, ob Körperverletzungen, die auf Ueberanstrengung zurückzuführen sind, als Unfall im Sinne der Haftpflichtgesetz begehrt werden können, so war man im Bundesgericht doch der Ansicht, daß unter gewissen Umständen auch Ueberanstrengungen als Unfall betrachtet werden können. Hierzu aber erforderlich, daß die durch Ueberanstrengung bedingte Körperverletzung insofern als wesentliche Charakteristika zum Unfall zu betrachten sind, als sie zeitlich genau abgegrenzt und abgrenzbar und bestimmbar ist; denn das Wesentliche an einem Unfall ist gerade die Bestimmbarkeit seines Eintretens. Dieser Forderung entsprechen aber die tatsächlichen Verhältnisse der Entstehung

### Zur Eisenbahnpflicht.

2 Lausanne, 19. Juli.  
 Als Streckenwärter der Schweiz. Bundesbahnen hatte der in Wohlen wohnhafte Eisenbahnarbeiter W. alljährlich wiederholt die Pflicht wiederholt zu werden.

### Feuilleton.

**Ans der Sommerfrische.**  
 Weiringen, 23. Juli.  
 „Sehen Sie, die Sandwischstraße, das ist unsere liebe Welt!“ So sagte mir Hr. Sommer, der Restaurateur auf Station Elmsmeer, als er in seinem Zisterhausrestaurant ab und zu ging, alle jene, die bei ihm nur ein warmes Plätzchen nebst Fensteransicht, aber keine Erfrischung suchten, aufzufordern, 1 Fr. Platzgeld zu zahlen oder in die Galerie hinauszugehen. Es gibt nämlich eine Menge Leute, die auch auf die Jungfrau ihren Schinkenbraten vom Hotel mitbringen und so möglich noch das Getränk dazu. Diese glauben dann, an den Tischen dieses höchstgelegenen Restaurants der Welt den Zins für ihre Platte verpfänden zu dürfen, ohne dem Restaurant selbst nur irgend etwas zu bezahlen. Ich hatte mein Vergnügen daran, wie die Wehrhaft der Gäste auf Station Elmsmeer dem Wirte recht geben, da er ent weder 1 Fr. Platzgeld oder aber irgendwelche Konsumation forderte. Der Mann muß doch auf seinen Zins kommen“, rief ein deutscher Herr zu, die protestieren wollten. Die „Sandwischstraße“ spielt auch andernorts eine Rolle. Es kann den Leuten nicht verortet werden, daß sie ihren Vorwand selber mitbringen; aber wenn man damit einen Wirtschaftsgarten oder eine Aussichtsterrasse mit Restauration befehlt, sollte es der primitivste Anstand geben, daß man sich aus dem Keller des Restaurants doch allermindestens etwas geben läßt. Man bekommt ja auch auf Restaurant Elmsmeer eine Tagesplatte, Voeuf brais, garniert à Fr. 2.50, ungarisiert zu 3 Fr. „Ich hab's lieber ungarisiert“, meinte ein anderer

Deutscher, und kriegte eine Platte mit drei großen Fleischschneitten und mächtig viel Sauce dazu.  
 Das Restaurant ist dicht neben dem offenen Galerienangang in die Felsen eingebaut, hat aber an der einen Breitseite große Aussichtsfenster. Es ist elektrisch beheizt. Rings an den schmucken Holzrändern des großen Raumes prangen hellere Sprünge des Gießereiparrers von Grindelwald. Das Restaurant ist voll ausgereißelt, hat eine schöne Küche mit elektrischen Kochherden und Wärmepflanzen. Eine geräumige Speisekammer schließt sich an, ebenso ein großer Keller und eine Kühlkammer. Letztere ist in Freiluft. Die Tische hängen direkt überm Schnee, der viele Meter hoch in der offenen Galerie liegt und bei jedem Wetterrückschlag neu überzudert wird; denn an der heißen Bergwand segt der Wind fast und scharf vorbei und jagt den Schnee in jede Vertiefung. So kommt es, daß in den letzten Wochen das Restaurationspersonal, wenn es mit dem Wagnis von der Eisenstation ins Restaurant Elmsmeer hinaufkam - die Leute wohnen alle auf Station Elmsmeer - jedesmal den Schnee vor den großen Restaurationsfenstern durchbrechen und hinunterstoßen mußte; denn er füllte die ganze Deckung bis oben aus.  
 Gegenwärtig wird an der Wetterbohrung des Bahntunnels gearbeitet. Die nächste Station wird auf das Wändschloch hinausgehen. Bis dahin ist noch ein schönes Stück Arbeit zu leisten; aber der Schnee schreitet immer vorwärts und der Wind bohrt sich so ein in den Schichten des Schnees bis hinunter zum Jungfrau und hinauf auf deren Spitze. Dann mag man dort oben in den Aeroplan steigen und in offener Fahrt ins Land hinausgleiten. Der menschliche Wagenmut kennt ja keine Grenzen, und was man vor Fuzem noch

als verrückte Idee verachtete, wird heute allbereits ausgeführt und viel Ungewöhnliches bietet sich morgen schon in Angriff genommen!  
 Unter solchen Gesprächen fuhr man in geborener Stimmung losabwärts. Es ist gut, wenn man sich oben tüchtig restauriert; denn sonst wird diese ewige Tunnelfahrt langweilig, zumal man da und dort lange auf Kreuzungen warten muß, da die Bahn stark frequentiert wird. Sie bildet für den Fremdenplatz Unterfelsen bereits einen sehr angenehmen Anhaltspunkt. Manches wohl sparen sich dabei am Grunde ab, was sie für die schöne Fahrt nach der Scheidegg und für die hochinteressante Fahrt auf der Jungfrau auslegen müssen, und so erklärt sich auch die „Sandwischstraße“, zumal die Leute in den Hotels unten im Tal oder am Berge ja Tagespensien bezahlen und Anspruch auf die ganze Verpflegung haben.  
 In prächtiger Fahrt ging's mit der Wengernalp-Bahn über Wylchen nach Grindelwald, allwo Zeit war, dem Wetterhorn aus einen Wagenbesuch zu machen. Andere jagten zum oberen Grindelwaldschnee; die Bergkletterer aber restaurierten sich; denn an Gelegenheiten hierzu fehlt es hier nicht. Wenn ein die Straße oder gar eine Elektrische über die große Scheidegg nach Weiringen fährt, wird Grindelwald, das Sommer und Winter eine gute Station hat, nur prokurieren; die Reisefreigegebenheit dahin durch herrliche Bergkletterer wird vermehrt, die Kombination prächtiger Rundreisen vergrößert und die Frequenz des Ortes gesteigert.

G. Carl in St. Louis jetzt aufgestellt hat. In seinem Hochzeitsjahre wollte er mit diesem raschen Hausbau seiner jungen Frau eine Uebererraschung bereiten. Nach am Morgen um 6 Uhr war kein Stein und kein Brett auf dem Platze, wo der Bau sich erheben sollte. Punkt 7 Uhr fuhr ein Wagen an, der alles Material herbeiführte, Sandstein, Backsteine, Planken und Bretter. Die Arbeitverteilung war vorher bis ins Einzelne organisiert, die Teile des Gerüsts zu recht legen und abgeben, die Fensteröffnungen fertig zu machen, so daß alles nur auf dem soeben fertigem Untergrund aufzubauen werden mußte, der sofort in Angriff genommen wurde. Nach anderthalb Stunden war das Fundament fertig. Nach erstand dann das Dolagergerüst, die Mauern wurden verkleidet, und während mittags um 12 Uhr die Dachbeder ihre Arbeit begannen, arbeiteten bereits im Innern die Schreiner und der Elektroschiffer, der die elektrischen Leitungsdrähte legte. Während die Arbeiter noch am Treppenhause beschäftigt waren, kamen bereits die Maler, um die hochbetleiteten Wände der Außenseite in Grün und Weiß zu streichen. Punkt sechs Uhr legten alle Arbeiter ihr Gerüst beiseite und verließen den Platz; die kleine Villa stand völlig abgebaut.  
 Sie besteht aus einem komfortablen Werdraum, einer Empfangshalle und zwei kleinen, geräumigen Zimmern, Raum waren die Arbeiter verschwand, so fuhr die Möbelwagen vor, und eine Stunde später empfing das junge Ehepaar im fertig eingerichteten Hause seine Freunde zu einem festlichen Einweihungsballe. Bei der Errichtung des Hauses wurden, so wird im Globe World Magazine berichtet, 75,000 Pfund verwendet, 11,000 Fuß Sandholz, 10,000 Tauchschindeln benötigt, die Wände mit 6000 Bohlen verkleidet. Außer den Mauern waren 22 Zylinder aus Zement, 12 Tische, ein Elektrischer. Der aus Backstein errichtete Keller wurde von vier Arbeitern in 4 Stunden abgerichtet fertiggestellt.

### Kleines Feuilleton.

Ein Haus in elf Stunden erbaut, das ist der Rekord, den ein lunar amerikanischer Meister W.