

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigebblatt für Stadt und Kanton Luzern

und die übrige Zentralschweiz

Achtundfünfzigster Jahrgang.

Abonnementpreise: 1 Monat 3 Monate 6 Monate 12 Monate

Infektionspreise: Die einseitige Festschreibung oder deren Raum:

Redaktions-Bureau: Baselstrasse Nr. 11. Telefon 1140. Druckerei: Hauptstrasse 11. Telefon 400.

Die heutige Nummer enthält 12 Seiten

Inhalt: Hauenstein-Basistunnel. -- Schweiz. -- Luzern. -- Ausland. -- Telegramme. -- Lokalchronik. -- Vermischte Nachrichten. -- Anfallschronik. -- Begeben. -- Feuilleton.

Hauenstein-Basistunnel.

Wir kommen heute auf das Referat zurück, welches in der Versammlung vom letzten Mittwoch in Luzern Dr. Groszart R. Scherer über die „Aktivitäten der Luzerner Eisenbahnpolitik“ gehalten hat.

Der Redner schilderte eine kurze historische Schilderung der jüngsten Vorgänge in der Schweizerischen Eisenbahnpolitik voraus.

Nachdem der Simplon dem Betrieb übergeben war, ist es dem Kanton Bern überaus schnell gelungen, die Vorkriegsbahn mit bedeutenden Opfern und mit Hilfe französischer Kapitalisten ihrer Verwirklichung entgegenzuführen. Dadurch und in Verbindung mit den neu projektierten Zufahrtslinien (Nyh-Döblingen-Münster, Kellenbergbahn, Wasserlaubenbahn, Büchelalpbahn, Schaffmattbahn), soll ein wesentlicher Teil des Simplonverkehrs durch den Kanton Bern abgeleitet werden.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat diese Gefahr erkannt. In ihrem Bericht vom 18. Juni 1907 stellt sie die Frage auf, ob überhaupt noch Konkurrenzlinien der Bundesbahnen konzipiert werden können und vermeint sie. Andererseits dürfe das Staatsbahnpolitik kein Hindernis sein für die Ausgestaltung der Schweizerischen Bahnpolitik; es sei aber Sache der Bundesbahnen, die Linien zu bauen, welche die Verkehrsentwicklung ver-

lange. Wenn die heutigen Transitlinien richtig ausgebaut, mit zweiten Gleisen versehen und mit genügenden Bahnanlagen ausgestattet würden, so genügen sie, um den nationalen und internationalen Verkehr zu bewältigen. Die Generaldirektion sei der Ansicht, daß neue Konkurrenzlinien die Bundesbahnen schädigen, und daß sie vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus als überflüssig und als Verschwendung zu betrachten wären. Allerdings betonte sie auch, daß die Hauensteinlinie der Modernisierung bedürfe; die Steigungsberechnungen seien zu hoch, die Rampen hätten zum großen Teil Steigungen bis 26 Promille, die Linienführung sei ungünstig, die Kurven zu zahlreich und zu klein. Der Betrieb sei deshalb auf dieser Linie ungenügend. Die Generaldirektion spricht ferner den Gedanken aus, daß, wenn diese Uebelstände nicht abgeändert werden, die Bundesbahnen Gefahr laufen, durch ausländische Konkurrenzbahnen abgefahren zu werden. Sie hat auch untersucht, wie abzuwehnen sei, und sie ist zu dem Resultat gelangt, daß der Hauenstein-Basistunnel das Beste sei. Er gestalte eine Ersparnis von circa 1,000,000 Fr. an Betriebskosten; nähere Erhebungen, sagt sie, seien immerhin nötig. Sie gelangte aber zum Schluß, daß der Hauenstein-Basistunnel vom finanziellen Standpunkt aus unbedingt notwendig wäre. Aus diesem Grunde beauftragte sie der Verwaltungsrat, die Frage zu studieren und ein Projekt auszuarbeiten, das nicht mehr als 10 Promille Steigung aufweise. Der Verwaltungsrat beschloß sodann, auch die andern Projekte, wie Wasserlauben- und Schaffmattbahn, in die Studien einzubeziehen. Der Referent kommt dann auf die Verhandlungen, welche mit Frankreich in Betreff der Linie Fraasne-Vallorbe gepflogen wurden.

Frankreich stellte die Bedingung, daß es, bevor es überhaupt auf die Verhandlungen eintrete, die Sicherheit haben müsse, daß auch der vom Kanton Bern vorgeschlagenen Vorkürzung Nyh-Grensch nichts im Wege stehe. Die Schweizerische Delegation hat damals ein Entzinnen abgelehnt. Die Verhandlungen wurden später wieder aufgenommen, aber Frankreich beharrte auf seinem Standpunkt, wonach es Münster-Grensch als conditio sine qua non für Fraasne-Vallorbe aufstelle. Es waren hartnäckige Unterhandlungen, allein sie führten schließlich doch zu einer Verständigung. Man mußte dort und nachgeben. Die Grundlagen des Übereinkommens sind: Frankreich bietet Hand für die Zufahrtslinie Fraasne-Vallorbe, die Schweiz willigt ein zur Vorkürzung Münster-Grensch und zu einer Verkehrsleitung auf beiden Linien. Frankreich verzichtet auf eine Vorkürzung über Biel-Bödingen-Münster. Der Linie Biel-Münster sollen 30 Prozent des Güterverkehrs und der Linie Münster-Grensch der Rest zufallen. Mit einem Aufwand von 20,000,000 Fr. wird also ein neuer Jura-Durchschnitt kommen. Ob die Hauensteinlinie durch diesen neuen Durchschnitt ungünstig beeinflusst wird, ist keine Frage, vielmehr ernste Lausache. Die Generaldirektion hat inzwischen den Auftrag, den Basistunnel zu projektieren, ausgeführt. Der Bericht ist heute noch keineswegs fertig, die Schluß- und Resultate sind aber doch an den Tag gekommen. Darnach soll folgendes feststehen: Die Generaldirektion unterbreitet dem Verwaltungsrat ein vollständiges Projekt für die Verlegung der Hauensteinlinie mit einer Maximalsteigung von nur 10.5 Promille und einem Tunnel von 814 Meter, ausgehend von Leznau bei Gelterkinden. Sie ersucht zugleich um Bewilligung des Kredites im Betrage von 22,750,000 Fr. Auf der ganzen Strecke Basel-Dien wird eine Geschwindigkeit von 90 Kilometer möglich

sein, was für die Gottshardlinie eine Vorkürzung von circa 30 Kilometer bedeutet. Die Ersparnisse an Betriebskosten werden ungefähr 850,000 Fr. betragen, wobei nicht einmal alle Faktoren mitgerechnet sind. Dieses Projekt hätte somit den doppelten Vorteil, nämlich, daß der Betrieb Eilsch-Dien bedeutend verkürzt und verbessert wird. Die Generaldirektion gelangt zum Schluß, daß keines der andern Projekte wieder in volkswirtschaftlicher, noch in finanzieller Hinsicht dem Hauenstein-Basistunnel gleichkäme. Die Generaldirektion behauptet ferner, daß die andern Projekte, wenn sie so ausgeführt würden, wie sie zur Konkurrenz eingereicht sind, gar keinen Nutzen haben würden. Volkswirtschaftlich wären sie nicht nur nicht nötig, sondern geradezu schädlich; es wären neue bedeutende Anlagekosten notwendig. Die Generaldirektion hat untersucht, wie sie sich stellen würden, wenn man die Konkurrenzprojekte zu leistungsfähigen Hauptlinien ausbauen würde. Gewisse verkehrsmässige Vorteile wären wohl zu erzielen, aber die Anlagekosten würden durch den rationalen Ausbau zu hoch, so daß ein Mißverhältnis entstehen würde. Die Wasserlauben- und Kellenbergbahn würden je 50,000,000 Fr., die Büchelalpbahn 60,000,000 Fr., die Schaffmattbahn 45,000,000 Fr. verschlingen. Zudem würden alle diese Konkurrenzprojekte nur in einer Richtung Verbesserungen herbeiführen, entweder in der Richtung nach dem Gottshard oder nach Bern, während die Hauenstein-Basistlinie gleichzeitig nach beiden Richtungen dienen wird. Auch über die elektrische Traktion spricht sich die Generaldirektion aus. Auf der alten Hauensteinlinie könnte mit der elektrischen Traktion nicht der gleiche Vorteil erlangen werden wie mit dem Basistunnel. In den ständigen Ausschuss des Verwal-

Feuilleton.

Wetten. Mit den wunderlichen Folgen, die die Welt der Engländer bisweilen an den Tag fördert, beschäftigt sich ein Aufsatz in „Mon Almanach“, der eine Anzahl solcher Beispiele anführt. Vor kurzem fand man vor der Tür eines Londoner Schankhauses einen sterbenden Mann. Man schlepte ihn in die Wirtshaus und betete den Unglücklichen auf ein Lager; dann aber wurden sofort Wetten darüber abgeschlossen, ob der völlig Erschöpfte nun sterben oder leben werde. Als ein herbeigerufener Arzt eintraf, war die Leidenschaft der Wetten bereits so hoch entflamm, daß sie dem Vertreter der Weltunde den Zutritt zu dem Kranken gewaltiam zu verweigern suchten. Die auf den Tod gemietet hatten, erklärten jede ärztliche Hilfeleistung für ein unfaires Mäandev, das den natürlichen Verlauf der Wette beeinträchtigen, und es bedürfte langer Verhandlungen, um die Stützpföle zu beruhigen. Ein ähnlicher Fall ereignete sich bei einem armen Teufel, der bewußtlos aus der Thelmie gezogen wurde; sofort wurden Wetten abgeschlossen, und man versuchte, die Kerle fernzuhalten. Nicht immer ist die Weltlust von solch menschlicher Kurzsicht begleitet. Nur komisch wirkt es a. B., wenn der Weltmeister jeder Stunde auf der Straße sofort Hunderte von Wettschlingen erregt zusammenströmen läßt. Ein Hund hatte auf der Straße ein Stück Schnur gefunden; ein zweiter Hündler war herbeigesprungen, packte das andere Ende der Schnur und nun begann ein regelrechtes Ringen zwischen den beiden Tieren. Unter den Zuschauern erwaachte jeder die Weltlust, in lebhafter Erregung erörterte man die Chancen der beteiligten Kämpfer, und in weni-

gen Sekunden schneit die abgeschlossenen Wetten bis auf viele Franken hinaus. Noch größer ist der Weltkannismus der Amerikaner, die dabei weniger um Geld wetten, als um legendäre famische Handlung, die der Verlierende vollbringen muß. Nach den letzten Pariseridentifikationsbeben konnte man z. B. in New-York einen bekannten Finanzmann sehen, einen lebensgefährlichen Parteiläufer Bruns, der verlassen von dem Siege seines Kandidaten überzeugt war. Als Takt gewährt war, mußte der bedauerenswerte Parteiläufer den Wettschluß gemäß sich die eine Hälfte des Kopfes, seines Bartes und Schurrbartes glatt abrasieren lassen und in diesem Vorzuge zwei Stunden lang durch die belebtesten Straßen der amerikanischen Metropole kutschieren. Er erfüllte auch seine Pflicht; aber bei der nächsten Präbententwahl wird er voraussichtlich vorpflichtig sein. Ein anderer bekannter New-Yorker Bankier mußte nach der Wahl in gestumpftem Anzuge auf einem Schuhkarton, der von einem Schwein gezogen wurde, die ganze Länge der fünften Avenue hinabfahren. Er hatte natürlich halb Hunderte um sich, die ihm spontan das Geleite gaben. Zum Schluß mußte der unvorsichtliche Dollarfänger mitten auf dem Madison Square aus der Tasche einen Kauf von roher Rübden ziehen, einen Teil davon selbst verzehren und mit dem Reste das Schwein füttern. Man merkte dem braven Millionär an, daß er sich dabei fast zu Tode schämte, aber als Mann von Ehre galt es, Wort zu halten, und so verzehrte er auf dem Madison Square zusammen mit seinem Schwein seine Rübden. VII. Navler-Abend Faschänder. Die fünf letzten Sonaten Beethovens, welche Faschänder am Donnerstag Abend spielte, näherten sich ihrem Umfang nach eigentlichen Navler-Notizen, nehmen doch die kürzere 15 bis 20, die größte

D-dur Op. 108 aber 40 Minuten Spielzeit in Anspruch. Diese Sonaten sind wohl die persönliche Wurst, die jemals geschrieben worden ist. In dem einen Teil scheint Beethoven die Welt gegen ein weiteres Geschick auszugeben, unmittelbar darauf wird eine Art herbe Lustigkeit laut, und darauf streben wieder Gelasse aus dem überirdischen Weltkram, wie das Arlose Solvato der A-dur-Sonate Op. 110. Wie die Themen hervorgehört, betrachtet, hin und her gemendet, umgedreht, verworfen und wieder hervorgeholt werden, hier ins rothe Licht der Lebensfreude gezogen und dort ins Dunkel zurückgehoben werden: überall ist zu fühlen wie Wettschmerz durch diese tausend Spiegelungen und Wendungen seinen schöpferischen Genius sich mit der rauhen Wirklichkeit auseinandersetzen ließ. Und dieser Kampf gibt ihm einen unerhörtigen Reiz zum Ausdrucksdrängen. Die fugierte Form wird nun auch zur Charakterisierung einer Situation herangezogen. Die polyphonische Verflechtung geht beispielsweise im Moment der D-dur Op. 106 bis an die äußerste Grenze in der Mischung von Schwerfösten, welche aber nie aus kühnen Gründen aufgeschöpft sind, sondern sich ungeschult zum gewollten Ausdruck zusammenlagern. In diesen letzten Sonaten steigen die Kräfte empor und regen sich die Elemente, welche Beethoven zur Gipfelhöhe seines Schaffens emporgeführt haben. Fast unmittelbar nach den Sonaten 110 und 111 vollendete der Meister die Reumte Symphonie. Faschänder hat die kolossale Aufgabe, welche er sich mit diesen sieben Beethoven-Sonaten-Abenden gestellt hatte, als ausgezeichneter Pianist und gelehrter Musiker glänzend gelöst. Warmer Applaus des nimmerd vollbesetzten Saales und Beherrenspenden lohnten den Künstler, welcher mit diesem Beethoven-Navlerzyklus gleichzeitig eine wertvolle Vorbereitung leistete auf die hier am 5. Dezember nächsthin im Konzertvereins-Saal zur Ausführung gelangende Reumte Symphonie von Beethoven.

Storrama. (Gingel) Mit Interesse haben wir das Feuilleton über das Zauer Inselische Storrama gelesen. Es ist nicht zu viel gesagt, wenn Georg Baumberger es ein literarisches Meisterwerk nennt. In einem Punkte jedoch bedarf die flotte Schilderung einer Ergänzung. Während nämlich Z. Insel über die intellektuelle Höhe des Projektes und der Konstruktion ist, entkammt die sehr wichtige künstlerische Ausführung der landwirtschaftlichen Gemüch (vom Malton aus gedacht) der Hand unseres Witzbürgers Kunstmalter G. Dodel. Er hat an der Dodelgericht des Wertes großen Anteil, was auch von Insel selbst immer betont wurde, so daß sein Name daher nicht verhandelt werden darf. G. Dodel ist es, der uns die geschicktesten Beleuchtungs effekte vorzubereit und sich damit nicht nur als ein alpinar Kenner der Gebirgswelt, sondern auch als alpinar Maler von Bedeutung ausweist. Denn die Gebirgslandschaft ist hier mit einer Wirtschäft besetzt, die ihm so leicht kein zweiter nachmacht. Zauer Insel hat unfers Willens schon das ehemalige Wepferliche Storrama konstruiert, wo er uns ähnliche Darstellungen zur Schau brachte. Schillerfest. Die Deutsche Schillerstiftung, welche vor fünfzig Jahren gegründet wurde, sprach in ihrer am 10. November, Schiller's 150. Geburtstag, zu Weimar abgehaltenen Generalversammlung Beschlüsse, die im Jahr 1909 mit zu dem Schweizer Dichter Josef Viktor Widmann in Bern, Karl Schindler in Wien, Selene Widhauer in München und den Angehörigen des unglücklich verstorbenen Altkönigs in Danburg. Zu Ehren mitglieder der Stiftung wurden erannt Felix Dahn in Breslau, Wilhelm Raabe in Braunschweig, Peter Hofinger in Graz und Marie von Schnerbendach in Wien.]