

Luzerner Tagblatt

Freisinniges Organ

Hauptanzeigebblatt für Stadt und Kanton Luzern

und die übrige Centralschweiz

Achtundfünfzigster Jahrgang.

Subscription rates table with columns for months and prices.

Advertisement rates table with columns for ad types and prices.

Redaktions-Büreau: Ballstrasse Nr. 11. Expedition: Hauptbüreau: Ballstr. 11. - Filialen: Kommtau, Wiltschli.

Die heutige Nummer enthält 16 Seiten

Inhalt: Der Simplon-Vertrag. I. Kantonaler Gewerbetag in Sursee. - Schweiz. - Luzern. - Ausland. - Telegramme. - Lokalchronik. - Vermischte Nachrichten. - Unfallchronik. - Bezüge. - Gesundheits.

Der Simplon-Vertrag.

(Im Fort.)

In seiner Sitzung vom 19. Februar hat der Bundesrat die Beschlüsse zu dem mit Frankreich abgeschlossenen Staatsvertrag über die Zufahrten zum Simplon festgestellt. Die Beschlüsse sind jetzt nur in ganz wenigen französischen Exemplaren der Presse zugeteilt worden. Es ist derselben zu entnehmen, dass der Bundesrat bemüht war, den Bestrebungen der Kantone Waadt, Genéve und Bern für die Verbesserung ihrer Simplonzufahrten gegenüber die allgemeinen Interessen zu wahren und diejenigen der Bevölkerung in der gleichen Weise zu behandeln. Schon am 9. Dezember 1902 hat der Bundesrat im Nationalrat eine bezügliche Erklärung abgegeben. Der nun mit Frankreich abgeschlossene Vertrag legt der Schweiz große Opfer auf, aber er ist doch von Vorteil, weil er unsere Eisenbahnen vor dem genannten Lande neu belebt, während sich sonst andere internationale Verbindungen gebildet hätten. Die Bedeutung der Linie Fraasne-Vallorbe liegt in der technischen Verbesserung der gegenwärtigen Verbindung von Paris über Vallorbe nach Mailand. Sie bringt einmal eine Verkürzung der Linie, dann eine Verminderung der Kurven und der Höhenhöbe, die Erstellung einer vollständigen Doppelspur zwischen Paris und dem Genéve-See, die Befestigung der Sphäre im Bahnhof Vallorbe und die Erstellung eines einheitlichen internationalen Bahnhofs auf der Route Genéve und Lausanne-Paris. Neue Verkehrsregeln werden durch diese Linie nicht erschlossen. Aber sie wird durch Verbesserung der gegenwärtigen, mangelhaften Zustände über die Umgestaltung des Personen- und Güterverkehrs in den an der Linie Paris-Pontarlier-Mailand liegenden Gemeinden beitragen. Ein internationaler Verkehr wird in hervorragendem Maße ermöglicht und eine rasche und leistungsfähige Verbindung zwischen Frankreich und Italien erzielt durch Ausnutzung aller natürlichen Verhältnisse des Simplon. Der Bau des Verbindungskües Düffigny-Vallorbe, der im Vertrag nicht geregelt ist, soll Gegenstand neuer Unterhandlungen zwischen den beiden Staaten bilden, wenn die Verkehrsentscheidung die Erstellung der Strecke Düffigny-Morges, welche bereits gebaut, oder nicht im Betrieb ist, soll nach dem Vertrag wieder eröffnet werden, wenn die Einrichtung direkter Züge Paris-Genéve und umgekehrt erfolgt. Was nun den viel umstrittenen Zuburichsich Münster-Grenchen-Genéve betrifft, so sagt der Bundesrat, er habe stets die Berechtigung der bernischen Bestrebungen für eine gute Zufahrt zum Simplon anerkannt. Wenn die Bundesbahnen geltend machen, das Düffigny-Genéve nehmen sei verträglich, sowohl im Hinblick auf die gewaltigen Kapitalkosten, die es erfordert, als auch wegen der Schädigung, die es den noch kaum konsolidierten Bundesbahnen auflage, so müssten sie andererseits auch anerkennen, dass der Düffigny schon seit 1891 konzeptionell vor und die Bundesbahnen kein Monopol besitzen, um eine unangenehme Konkurrenz zu bewirken. Das nötige Geld für den Berner Alpenburichsich wurde zusammengebracht, der Bau beschlossen und die Bahn technisch so angelegt, dass sie auf gleiche Weise mit dem Gotthard gestellt werden kann. Auch der Bund hat 8 Millionen Subvention daran geleistet. Die Düffignybahn verlangt im weiteren einen neuen Zuburichsich, der mindestens 20 Millionen Franken kosten wird, welche Summe das Privatkapital nicht allein aufbringen könnte.

mit Zustimmung der französischen Regierung wird sich die französische Ostbahn an der Finanzierung dieses Durchstichs beteiligen. Dagegen müsste als Entgelt hierfür eine Vertheilung zwischen den Schweizer Bundesbahnen und der Münster-Grenchen-Bahn ausfindig werden. Gätte diese Vertheilung wichtige Interessen der Bundesbahnen gemäß Art. 21 des Tarifgesetzes verletzt, so hätte der Bundesrat eine bezügliche Verständigung abgelehnt. Aber er suchte, in Verbindung mit den Bundesbahnen, eine Formel für diese Vertheilung zu finden, welche allen Interessen annehmbar erschien. Sie ist enthalten in der Konvention vom 3. Juni 1909 zwischen den Schweiz. Bundesbahnen und der Berner Alpenburichsich, welche nicht nur für Münster-Grenchen-Genéve, sondern auch für Spiez-Brig gilt. Für die Vertheilung auf dieser letzten Strecke mit den Schweiz. Bundesbahnen ist noch eine besondere Vereinbarung abzuschließen. Nach den Berechnungen des Bundesrates wird der Einbaumaßstab aus der Vertheilung für Münster-Genéve mindestens 750,000 Fr. per Jahr betragen. Der Bundesrat hält darauf, ausdrücklich festzustellen, dass der Düffigny zwischen dem Schweiz. Bundesrat und dem Berner Alpenburichsich auf vollständig schweizerischem Boden stehen. Der Bund hat es nur mit einer Privatgesellschaft zu tun und nicht mit auswärtigen Staaten, und diese Privatgesellschaft ist eine schweizerische Gesellschaft, die Berner Alpenburichsich. Jede Veranlassung zu internationalen Konflikten ist damit vollständig ausgeschlossen. Die von Seite der Franzosen gemachte Abkürzung über die Buhnen habe der Bundesrat mit Rücksicht auf die Stadt Biel abgelehnt, in der Meinung, dass derselbe die Entwicklung des Verkehrs abzuräumen sei. Sollte einmal die Führung der Linie über Biel dem Verkehr nicht mehr in rationaler Weise gewachsen sein, so können gemäß einer Protokollklärung die beiden Staaten zur Annahme des Studiums einer Abkürzung neue Unterhandlungen begin-

nen. Die neue Linie Münster-Grenchen bringt die denkbar günstigste Verbindung des schweizerischen Wohngebietes zwischen Basel und der Westschweiz. Die meisten Schwierigkeiten bereite laut Beschlüssen die Regelung der Faucille-Angelegenheit. Einigen andern Aufstellungen betrachte der Bundesrat aber doch das erreichte vertragliche Resultat als ein positives. Vor Abschluss der Konvention war der Faucille durchaus problematisch; jetzt ist erreicht, dass diese Linie jederzeit gebaut werden kann, da alle finanziellen Fragen auf dem Wege der Verständigung mit der französischen Regierung und der Paris-Genéve-Mittelmeerbahn aus dem Wege geschafft seien. Die Momente, welche heute die Erstellung des Faucille verzögern können, stehen außerhalb der Aktionsphäre des Bundesrates. Alle Fragen des Verkehrs auf schweizerischem Boden und die Vertheilung sind durch die Konvention geregelt, und es bleibt nur noch die Finanzierung der Linie auf dem französischen Gebiete übrig. Der Kanton Genéve kann nach Beschlüssen zur Erstellung dieser Linie beitragen und der Bund werde die Erstellung der schweizerischen Strecke übernehmen. Nichts hätte die französische Regierung abgelehnt, die vom Bundesrat gewünschte Verpflichtung einzugehen, innert einer bestimmten Zeit an die Ausführung des Faucille durchzuführen. Aber dazu konnte sich die französische Regierung nicht entschließen, indem sie den Umständen vorzöge, das das Projekt in technischer und finanzieller Beziehung noch zu unsicher sei. Wenn der Bund vor den großen Opfern, die er für diese Bahn leisten müsste, nicht zurückschreckte, so geschähe dies in Anbetracht der großen Anstrengungen, welche der Kanton Genéve machte, indem dieser sich bereit erklärte, eine Subvention von 20 Millionen an die Faucille zu leisten. Diese Bestimmung will der Bund unterlassen und durch Zinsen den Betrieb leisten, das er bereit sei, auch seinen Anteil an den Ausgaben zu übernehmen, welche dem Kanton Genéve seine wert-

volle Injektion der Oper gefordert. So darf der Wunsch der „Evangelinmann“-Wiederholungen allen Ernstes empfohlen werden. Das Wort des Johannes „Gut muß der sein, der solchen Zauber über“, paßt auf den Komponisten der Oper selbst. Nur einem guten, gemüthlichen Menschen konnte ein Werk von so schöner ethischer Grundstimmung gelingen, wie der „Evangelinmann“, der Stenzls einzige erfolgreichste Oper ist. Der österreichische Komponist schreibt darüber selbst in seinem erst vor ein paar Tagen erschienenen „Betrachtungen und Erinnerungen“: Ich hieß von da ab nicht mehr „Stenzl“, sondern einfach der Evangelinmann. Was ich sonst noch geschrieben habe (und es ist sehr viel), darum bekümmerte sich die Welt herzlich wenig; alles saß tief in dem Begriff Evangelinmann auf, Publikum und Verleger wollten von mir immer nur wieder einen Evangelinmann, und ich hatte doch keinen mehr zu vergeben. Ich möchte das die Tragödie des Erfolges nennen. Das Glück aber, das mir der Evangelinmann in mein Dasein brachte, ich halte es in Demut hoch und heilig: es ist das Glück, andern ein wenig Glück haben geben zu können.

Feuilleton.

Luzerner Stadttheater.

Stenzls „Evangelinmann“, der am Sonntag Abend zur Aufführung kam, ist eine der vollständigsten neuen deutschen Opern. Sie hat die beste Art von Volksmüthigkeit, nämlich die des Gemüths. Das liegt zu einem Theil an der Handlung: Zwei Brüder, die daselbst Mädchen lieben, Eifersturz zum schändlichen Verbrechen treibend; Warte des Stiefvaters; Verzeihung und Vergebung am Sterbebett. Also nur wenige selbstverständliche Abkürzung auslösende Vorgänge. Zum andern Theil liegt es an der Musik. Stenzl schreibt flüssig und überflüssig. Die ziemlich weitgeschwungenen Motive, welche er den Hauptpersonen mitgibt, prägen sich leicht ein: das milde, von den Solistinnen im letzten Finale auch vom Blechcorps getragene Evangelinmann-Motiv, das an Vorhänge berühmtes Lindens-Finale erinnernde Jugendgemüths-Motiv, das entzündende Martha- oder Liebes-Motiv. Im Sarrnonistenschon und Orchesterchorist ist Stenzl jedoch nicht etwa bei der Schreibart sorglos, mit welchem ihn sonst manche Fäden verbinden, stehen geblieben, sondern hatte sich, da er in den Wägherfahren den Hauptreiter Festspielen zur musikalischen Wägher gehörte, in Wagner'sche Wägher umgeben und stellt infolgedessen an Sänger und Orchester bedeutende Ansprüche. Die Ausführung wurde denselben in erfreulicher Weise gerecht. Rappelmeister G. B., der mit seinen Leuten offenbar ordentlich gepöbelt hatte, bemühte sich mit Erfolg, Nicht und Schichten richtig zu verteilen

und brachte mit dem Orchester sogar ganz wohlgerundete Pianoforte zu Stande. Auch die Chöre in der Nullse, Glodenzgäule, Orgelspiel, Klappeten gut und klangen rein. Das Ganze wurde durch die ausgezeichnete Wiedergabe der Mittelpartie des „Matthias“ durch Hrn. Etienne Schindling gewissermaßen auf ein höheres Niveau gehoben. Die männliche Partie seines Tenors, der die antreibende Partie bis zum letzten Akt frisch und glänzend durchführt, eignet sich gerade für diese Partie ganz vortrefflich, umso mehr, als dem Sänger für die große Scene im zweiten Akt mit ihrer Kannhäuser-Grädigungstucht auch die dramatischen Akzente voll zur Verfügung stehen. Sehr gut besetzt war die „Magdalena“ mit Frä. Maeder; die Romanze im zweiten Akt sang die tüchtige Altistin außerordentlich geschmackvoll. Anerkennung verdient auch Hr. Krenn für den Eifer, mit welchem er sich gelanglich und dastellerisch der Partie des „Johannes“ annahm. Wenn auch zum Beispiel die Textaussprache des jungen Sängers noch nachgebessert werden soll, so erzielte er doch manche ansehnliche Wirkungen. Die „Martha“, welche nach dem ersten Akt verschwindet, sang Frä. Bederer. Sie magart in warmer und musikalisch ziemlich sicherer Art. Eine gefällige Konzeption sollte die ganz junge Sängerin sich oder doch anzuerkennen suchen. Für den „Julian“ eignete sich der energische Paß des Hrn. Soller sehr gut. Die kleineren Solopartien waren denselben besetzt, und der Chor, namentlich auch der wieder kostlegende Kinderchor entwickelte hübsche Tonalitäten. Regisseur Rathfelder hatte, von Einzelheiten abgesehen, viele moderneren Anzügen der Kinder neben den Wiederwiederholungen der Erwachsenen, die

der Himmel sah drohend an, aber ein schöner blauer Streifen im Süden ließ uns auf lockeres Wetter hoffen. Wir drachen früh auf, und als ich in den Sattel stieg, sah ich die ganze enge Talrinne vor mir schon von den verschiedenen Höhen der Karpaten angefüllt. Wie ich mein Felt seinem Schicksal, nämlich Zeringer und den Indern überließ, rauchten unsere verlassenen Lagerfeuer noch, und das neue Steinalm hob sich schwarz gegen den Schnee ab. Mit einiger Spannung verließen wir das Lager Nr. 1, denn jetzt näherten wir uns im Ernst wilden Gegenden und sollten einen erstklassigen Paß überschreiten, den kein mehrer Leute kannte und von dem sie nur wußten, daß er Tschanglung-Jogma hieß; er liegt ein wenig östlich von dem Paß, den man auf der großen englischen Karte von Nordost nach angegeben findet; meines Wissens hat ihn noch nie ein Reisender benutzt. Die Uferterrassen hängen nach und nach im Thal auf, und da, wo sie sich noch gelegentlich zeigen, sind sie nur ein paar Meter hoch und durch die abfallende Erdoberfläche entsetzt. Unser Weg geht nach Nordosten. Vor uns zeichnet sich ein freibewegter Sattel ab, den jetzt die Sonne überflutet; wir hatten ihn für den Paß - aber nein, die Malteser sind, wie man aus ihren Spuren im Schnee sieht, nach einer anderen Richtung hin abgelenkt. Die Gänge bestehen aus brüden Seiten aus lauter losem, außerordentlich feinem Material, das fauch und von feinsten Spalten durchzogen ist. Am Rand einiger Ausläufer verkaufen diese Spalten ebenso wie die Randspalten einer Gletscherzunge. Es ist fließender Boden: die Gänge geraten ins Gletten und verschließen sich durch ihre eigene Schwere, weil sie durch und durch nach sind und keine Wurzeln das feine Material festhalten; sie sind in

*) Mit Erlaubnis des Verlages Brockhaus entnommen dem soeben erschienenen neuen Reiseverzeichnisses „Kontinentalische Entdeckungen und Abenteuer in Tibet. Von Sven Hedin. Zwei Bände mit 397 Abbildungen nach Photographien, Aquarellen, Skizzen und Zeichnungen des Verfassers und mit 10 Karten.“ (geb. 20 Mark.) Jung und alt wird die von Hedin geleitete Expedition mit Begleitung lesen. Das ist etwas für den Weltwackersten.