

Liechtensteiner Volksblatt

Organ für amtliche Rundmachungen.

Erscheint an jedem Freitag. Abonnementspreis: Für das Inland jährlich 4 Kr., halbjährlich 2 Kr., vierteljährlich 1 Kr., mit Postversendung und Zustellung ins Haus; für Oesterreich und Deutschland mit Postversendung jährlich 5 Kr., halbjährlich 2.50; für die Schweiz und das übrige Ausland jährlich 6 Fr., halbjährlich 3 Fr., vierteljährlich 1.50 franko ins Haus. Man abonniert im Inlande bei den betreffenden Briefboten; fürs Ausland bei den nächstgelegenen Postämtern oder bei der Redaktion des „Volksblattes“; für die Schweiz bei der Buchdruckerei J. Kuhn in Buchs (Rheinthal). — Briefe und Gelder werden franko erwartet. — Einrückungsgebühr für Inserate im Publikationsteile für die dreispaltige Zeile oder deren Raum 8 h oder 10 Rp. — Korrespondenzen, Inserate und Gelder sind an die Redaktion einzusenden, und zwar erstere spätestens bis jeden Mittwoch mittags.

Maduz, Freitag

N. 13.

den 1. April 1910.

Ostalpenbahn.

Zu der Entwicklungsgeschichte der Schweiz. Ostalpenbahn, die auch in unserem Ländchen, obwohl außen stehend, mit Interesse verfolgt wird, läßt sich Herr Oberst Brügger im Luzerner „Vaterland“ folgendermaßen vernehmen:

Die Geschichte Graubündens ist eigentlich nichts anderes, als die Geschichte seiner Straßen; wegen seiner Alpenstraßen war Graubünden von den deutschen Kaisern und den französischen Königen umworben, wegen seiner Alpenstraßen suchten Mailand und Venedig seine Freundschaft, und reich war der materielle Gewinn, den Graubünden aus seiner günstigen Verkehrslage zog. Mit einem Schläge hörte das auf, als im Jahre 1882 die Gotthardbahn eröffnet wurde und der bis dahin sehr starke Transitverkehr über den Splügen aufhörte. Das alles hat das Bündner Volk nicht vergessen, und seit 40 Jahren, seit den ersten Gotthardverträgen, wartet jetzt das Bündner Volk geduldig darauf, daß auch ihm bald sein Recht werde, das Recht auf seine frühere Splügenstraße, in der modernen Form der Splügenbahn. Paziienza! sagt der Italiener, wenn etwas nicht gehen will. Paziienza! hat's bisher auch bei uns geheißt, aber immer weniger hört man diesen Ton, und immer mehr den andern, daß man anfangen sollte, „deutsch“ zu reden. Man fängt bei uns an, ungeduldig zu werden über das lange Hinausziehen der Splügener Konzession. Am 8. November 1906 hat die Regierung von Graubünden das Konzessionsgesuch gestellt, und heute noch sind Graubünden und die Ostschweiz ohne Antwort auf eine Frage, die für sie, verkehrspolitisch, eine Lebensfrage ist.

In drei Bundesgesetzen, im Eisenbahngesetz von 1872, im Subventionsgesetz von 1878, im Rücklaufsgesetz von 1897 ist der große Gedanke gemein-schweizerischer Verkehrspolitik festgelegt und wiederholt, daß drei große selbständige Alpenbahnen den großen Weltverkehr von Nord nach Süd durch die Schweiz leiten sollen: Eine Alpenbahn in der Westschweiz, eine in der Zentralschweiz, eine in der Ostschweiz. Die Zentralschweiz hat seit 1882 ihre Gotthardbahn, die Westschweiz seit 1903 ihre Simplonbahn — und die Ostschweiz? Paziienza! Paziienza? Warum? Siehst du, lieber Leser in der Zentralschweiz, das begreifen wir nun mit unserem

ostschweizerischen Verstande nicht recht, warum die Ordnung des A. B. C. auf einmal aufhören soll, warum nach dem A. Gotthard und dem B. Simplon nicht auch der C. Splügen folgen soll? Die Gesetze sind doch für alle gleich? Oder? Paziienza! sagen die Bundesbahnen, seht Ihr lieben Ostschweizer, wir — wir in der übrigen Schweiz — haben jetzt Bahnen genug, da braucht ihr in der Ostschweiz nicht auch noch eine. Oh, S. B. B.!

Ein solcher Standpunkt ist nicht recht, denn man muß halten, was man in drei Gesetzen versprochen hat, halten auch dann, wenn es wohlfeiler wäre und besser konvenieren würde, das gegebene Versprechen zu brechen.

Ein solcher Standpunkt ist aber auch nicht klug und nicht groß: Weiter und klarer und richtiger hinaus in die Zukunft schaut der in den spätern Gesetzen wiederholte Gedanke des Eisenbahngesetzes von 1872, der auf drei großen Alpenstraßen den Weltverkehr durch die Schweiz führen will.

Das ist großartige schweizer. Verkehrspolitik, und wenn die Epigonen auf halbem Wege stehen bleiben und im Osten der Schweiz die Alpenstraße nicht öffnen lassen wollen, dann tritt Oesterreich mit einer Ostalpenbahn auf seinem Gebiet an die Stelle der zaudernden Schweiz, und dann allerdings, dann brauchen wir keine Splügenbahn mehr. Die große Ostalpenbahn geht dann durchs Tirol — und der Verkehr auch, den wir hätten haben können.

So steht's bei uns an der Ostmark, und darum ist es verständlich, daß das Hauptinteresse unseres öffentlichen Lebens um die Splügenbahn sich konzentriert, und um die Frage, ob's nicht bald damit vorwärts wolle in Bern, wenigstens mit der Konzessionserteilung für den Splügen.

Es ist für die Schweiz nicht nur wirtschaftlich wichtig, die drei großen Alpenbahnen Simplon, Gotthard, Splügen durch ihr Gebiet zu führen, es ist das auch politisch wichtig: Je mehr die Schweiz Zentrum und Durchleitungsstelle des großen Weltverkehrs ist, um so größer ist das Interesse aller Großmächte an der Neutralität der Schweiz, und dieses lebendige, immer selbständig wirkende Interesse ist für unsere Selbständigkeit ein sicherer Schutz, als papierne Neutralitätsverträge aus alien Zeiten.

Unser alte Freistaat der drei Bünde blieb frei

und unabhängig durch die Fährlichkeiten und Kriege des späteren Mittelalters hindurch, nicht ausschließlich, aber doch zu einem großen Teil wohl deswegen; weil der große Verkehr zwischen Deutschland und Italien durch Graubünden führte: Kein Nachbar gönnte dem andern den Besitz dieser wichtigen Alpenstraßen, konnte es auch nicht ohne Preisgabe eigener Interessen, und so blieben die Straßen und das Land frei, blieben Alt fry Rhätien bis auf den heutigen Tag.

Etwas ist gewiß zu lernen aus der alten Bündnergeschichte, und wenn Graubünden die Splügenbahn verlangt, so verlangt es nicht bloß sein gutes Recht, sondern verfolgt auch eine Politik, die vielleicht besser schweizerisch ist, als manche andere.

Und so komme ich wieder zurück auf das, was ich eingangs gesagt: Graubünden ist ein Bild der Gesamtschweiz im Kleinen, und das Interesse an dem halbigen Zustandekommen einer Splügenbahn ist kein bloß spezifisch bündnerisches, nicht einmal ein bloß spezifisch ostschweizerisches, es ist ein Gesamtschweizerisches, weil die Gesamtschweiz ein Interesse daran hat, daß eine künftige selbständige Ostalpenbahn, die auf alle Fälle kommt, nicht durch's Tirol gehe, sondern durch die Schweiz. So, lieber Leser, hängen die Rhaetia zusammen mit den Helvetia, und darum ist das Märlein nicht wahr, daß die Splügenbahn geopfert werden müsse auf dem Altar der Bundesbahnen — wir opfern nicht.

Politische Rundschau.

Deutschland. Der Reichskanzler in Rom. Ueber den Aufenthalt des Herrn Bethmann-Hollweg in Rom liegen jetzt zwei offiziöse Rundgebungen vor. Die eine über den Besuch im Vatikan, die zweite über die Ergebnisse des Empfangs am italienischen Hofe im Quirinal und der Rücksprachen mit den führenden Persönlichkeiten der italienischen Regierung. Deutschland und Italien, und Italien im Dreieck ist das Thema folgender Rundgebung, die das Wolff'sche Telegraphenbureau verbreitet: „Der Besuch des Reichskanzlers in Rom gab einen neuen Beweis des herzlichen gegenseitigen Vertrauens, in welchem Deutschland und Italien miteinander verbunden sind. Bei den politischen Unterhaltungen, die bei dieser Gelegenheit in Rom

Wie schnell kann man lesen?

Die komplizierten physiologischen und psychologischen Vorgänge beim Lesen, die durch wichtige Experimente und durch eine reiche Literatur in den letzten Jahren aufgeklärt worden sind, werden in der „Deutschen Revue“ (Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart) vom Professor Laqueur zusammenfassend dargestellt. Beim Lesefakte muß vor allem die ungeheure Geschwindigkeit auffallen, mit der ein geübter Leser Zeile auf Zeile überfliegt.

In einer Minute werden bequem 500, ja sogar 800 Wörter oder 60 Zeilen von mittlerer Länge gelesen. Dabei kommt auf den einzelnen Buchstaben nur eine Zeit von 0.03 Sekunden und bei dem sehr schnellen Lesen sogar nur von 0.02 Sekunden. Offenbar reicht ein solch kleines Zeitteilchen nicht hin, um die Form eines Buchstaben genau zu erkennen.

Es handelt sich also bei dem gewöhnlichen raschen Lesen nicht um ein deutliches Sehen, sondern teilweise um ein Erraten oder Erkennen nach gewissen einfachen Merkmalen. Bei solch

schnellem Lesen ist nun eine nicht nur genügende, sondern im Ueberflusse vorhandene Sehschärfe von nöten.

Wenn wir, wie gewöhnlich, in der Entfernung von einem Drittel Meter sehen, so muß unsere Sehschärfe so gut sein, daß wir die nämliche Schrift noch auf einen Meter Entfernung lesen könnten.

Wir dürfen von unserer Sehschärfe eben nicht mehr als den dritten Teil verbrauchen, sonst würden wir zu schnell ermüden. Um die Buchstaben in solcher Hast zu übersehen, bewegt sich unsere Gesichtslinie nicht in gleichmäßiger Geschwindigkeit über die Zeilen hin, sondern die Bewegung der Augen geht mit ruckweisen Stößen vor sich, zwischen denen Ruhepausen stattfinden.

Die Stöße und die Ruhepausen wechseln regelmäßig mit einander ab, doch ist die Zeitdauer der Ruhepausen viel größer als die der Stoßbewegungen. Je langsamer man liest, desto größer sind die Ruhepausen; sie sind beim gewöhnlichen schnellen Lesen zwölf- bis zwanzigmal so lang wie die Stöße, beim langsamen, sorgfältigen Korrekturlesen hundertmal.

Diese sprunghaften Bewegungen des Auges, die dem schnellen Fortrücken des Sekundenzeigers bei der Uhr vergleichbar sind und die man durch zahlreiche Experimente genau beobachtet hat, werden sehr rasch ausgeführt; die einzelne Stoßbewegung nimmt eine Zeitdauer von noch nicht ganz ein Fünftel Sekunde in Anspruch.

Die Zahl der Augenbewegungen innerhalb einer Zeile hängt in erster Linie von der Zeilenlänge, in zweiter Linie von der Individualität des Lesers ab. Die Entfernung der Schrift vom Auge ist dabei ohne Einfluß. Bei einer schmalen Zeile werden etwa drei Stöße gemacht; bei einer Zeilenlänge von 8.3 Centimetern und 46 Buchstaben wurden fünf Ruhepausen, bei einer Länge von 12.2 Centimetern und 63 Buchstaben sieben Ruhepausen verzeichnet.

Die Bewegungen des Augenmuskels können bei aufgeregtem Lesen durch Wendungen des Kopfes ersetzt werden, wobei nicht nur das Auge, sondern der ganze Kopf dem Blicke folgt.

Gewöhnlich aber bietet der in seine Vertikale vertiefte Leser ein Bild vollkommener Ruhe und