

# Suzerner Tagblatt.

Dreißigster Jahrgang.

N<sup>o</sup>. 45.

Den 23. Februar 1881.

Abonnements:

für Luzern zum Abholen	Jährlich	6 Monate	3 Monate
Dringen	Fr. 10. —	Fr. 5. —	Fr. 2. 50
Dringen	„ 12. —	„ 6. —	„ 3. —
durch die Post	„ 12. 80	„ 6. 40	„ 3. 40

Inserate:

die einspaltige Zeile für oder deren Raum	10 Cts.
für Wiederholungen	8 „
Inserate von 3 Zeilen und weniger	30 „

Mittwoch,

## \* Zur projektirten Bahnhofserweiterung.

II.

Wir kommen zu einem zweiten Punkt; er betrifft die Zufahrten zum Güterbahnhof. Jedermann weiß, wie traurig es mit diesen Zufahrten bisher schon bestellt war; wer es noch nie selbst gesehen, der frage diejenigen, die mit dem Güterbahnhof verkehren, oder er beschäle z. B. an einem Markttag einmal diese Zufahrt unterhalb des Bahnhofes, wo alle Fuhrwerke, die zu den Güterschuppen gelangen wollen, fünf Geleise der Bahnanlage selbst zu passieren haben, und er wird die Ueberzeugung gewinnen, daß man es mehr dem Zufall als den bestehenden Einrichtungen verdankt, daß hier noch nicht größerer Unglück sich ereignet hat. Wie oft kommt es hier vor (es befähigen uns die Leute, die hier fast tagtäglich verkehren), daß Personen und Fuhrwerke nur durch schmale Gänge oder durch Eingreifen von Umfassen, die die Gefahr bemerken, vor Ueberfahren gerettet werden. Man sagt uns zwar, daß die Zentralbahn dort zwei Bahnen postiert habe; kann dies aber vor der Gefahr für alle Fälle sichern? Wir glauben es absolut nicht, denn wir haben selbst schon gesehen, wie ein Fuhrwerk die Stelle am Ende einer Reihe aufgestellter Güterwagen passieren wollte, während auf dem nächsten Geleise ein Wagen unentwöhnt für den Fuhrmann vorgefahren wurde und denselben samt Fuhrwerk in die größte Gefahr brachte. Und dann denke man neben den Gefahren an alle die Unzulänglichkeiten, die für das mit dem Güterbahnhof verkehrende Publikum aus solchen Einrichtungen resultiren! An dem allem soll aber rein nichts zum Besseren geändert werden, im Gegentheil werden sich an dieser Stelle die Verhältnisse bedeutend schlimmer gestalten, weil mit der Einmündung der Gottshardbahn der Verkehr sich um ein Bedeutendes steigern wird.

Etwas selbiger war bis dahin die Zufahrt vom Hirschengraben und der Hirschmattstraße aus, aber diese wird durch das Projekt um ein Bedeutendes schlimmer gestaltet, da in Zukunft statt der bestehenden vier Geleise deren sieben zu passieren sind. Wir sind überzeugt, daß diese Zufahrt, wenn das vorliegende Projekt zur Ausführung gelangen sollte, von den Güterfuhrern zum geringsten Theile des Tages benutzt werden könnte (abgesehen von den wenigen, welche von der Neustadt herkommen), und jedenfalls würde die Geduld der Fuhrleute hier manchenmal auf eine sehr harte Probe gestellt.

Ueberhaupt ist diese Frage der Zufahrten zum Güterbahnhof im Projekt in einer Weise gelöst, daß wir hoffen, nicht nur die Stadt Luzern, sondern auch das eidg. Eisenbahndepartement werde dagegen Einsprache erheben, da es ja darüber zu wachen hat, daß das Publikum nicht durch lästige Bahneinrichtungen gequält und durch mangelhafte Anlagen sogar bei seinem Verkehr mit den Bahnen gefährdet werde.

Und nun noch der mit unserer Ansicht wichtigste Punkt der ganzen Projektvorlage: der Rangirbahnhof soll bis zur Oberrohrstraße verlängert werden. Bekanntlich steigt die Bahnlinie gegen den Oberrund ziemlich an und deswegen bietet diese Strecke für die Bahnverwaltung ein angenehmes Mittel für das Formiren und Deformiren der Züge, indem mit den Zügen einfach vorgefahren wird und dann die einzelnen Wagen, nachdem sie losgeruppelt sind, ohne weitere bewegende Kraft auf der schiefen Ebene nach dem Ort ihrer Bestimmung getriebe werden können. Auf diese Art macht sich das Rangiren sehr bequem und auch billig, da die sonst nöthige Rangirlokomotive erspart wird. Diese Umstände haben es nun den Bahnverwaltungen als wünschenswerth erscheinen lassen, auf dieser Strecke neben dem bestehenden Geleise für die ein- und ausfahrenden Züge noch ein zweites für das Rangiren zu erstellen, um durch diese Züge ja nicht gefährdet zu sein und diese Strecke ja den ganzen Tag für den Rangirverkehr benutzen zu können. Hienzu noch nicht genug soll, um etwas leichter in die städtischen Geleise einmünden zu können, oberhalb des Bahnübergangs beim „Kellerhof“ noch ein drittes Geleise abgezweigt, also die Hirschmattstraße soll sogar mit drei Geleisen übersteigt werden. Alle Anwohner und alle, welche öfters in den Fall kommen, die neue Hirschmattstraße zu benutzen, wissen, wie lästig schon jetzt das Rangiren der Züge über diese Straße für den dortigen

Verkehr ist, wie lange dort oft die Fuhrwerke warten müssen, bis die Barriere sich wieder öffnet. Wie soll es nun werden, wenn das Projekt ausgeführt und die angeführten Manipulationen auf der Strecke Bahnhof-Obergrund in noch viel ausgebehnterem Maße vorgenommen werden?

Wir glauben nicht zu weit zu gehen, wenn wir behaupten, die neue Hirschmattstraße würde in Zukunft für den Fuhrwerkverkehr nur noch einen unwilligen Theil des Tages geöffnet sein. Diese Straße sammt Kanalanlage wurde von der Gemeinde Luzern vor einigen Jahren mit einem bedeutenden Kostenaufwande erstellt, und obwohl die Verhältnisse gegenwärtig für die Ausbeutung des dadurch gewonnenen Bunterains sehr ungünstig sind, so hat die einmal erstellte Straße für uns doch einen ganz bedeutenden Werth, da sie ein Gebiet durchzieht, nach welchem die Stadt fast einzig sich rational entwickeln kann. Und nun kommen die vier Bahngesellschaften mit einem Projekte für eine Bahnhofserweiterung, durch dessen Ausführung diese Straße beinahe werthlos wird! Denn wenn sollte es in Zukunft einfallen, an einer Straße zu bauen, die für den größten Theil des Tages in ihrer Verbindung mit der Stadt gesperrt ist? Und dieß alles nur wegen einigen Bequemlichkeiten und Ersparnissen, die den vier Bahngesellschaften hieraus erwachsen! Dieser Grund kann aber gemäß bei der entscheidenden Behörde nicht allein maßgebend sein, und wird man hiebei mit Zuversicht erwarten dürfen, daß dieselbe die Interessen der Stadt Luzern ebenso sehr in Berücksichtigung zieht, wie diejenigen der Bahngesellschaften. Wenn man so mit gänzlicher Auserachtlassung der Interessen der beteiligten Landesbewohner in's Zeug gehen könnte, wie es hier versucht wird, dann wären wohl noch an manchen andern Orten, nicht nur in Luzern, für die Bahngesellschaften Bequemlichkeiten und Vorteile zu erzielen gewesen. Aber dagegen hat eben das Eisenbahndepartement schon Bestimmungen und die höchste eidg. Behörde als unparteiischen Richter aufgestellt, und wir sind überzeugt, daß diese Behörde auch uns Luzerner in unserem guten Rechte schützen und nicht durch rücksichtslose Bahngesellschaften in unsern eingetragenen und wichtigsten Interessen schädigen lassen wird.

## Bundesversammlung.

Ständerath. Abend Sitzung vom 21. Febr.

Vom Gräuliverein und der allgemeinen Gewerkschaft in Chur sei eine Eingabe eingelangt, welche in sehr entlehener Weise gegen den Antrag der ständeräthlichen Kommission, den Haftpflichtartikel des Fabrikgesetzes aufzuheben, protestirt und den Rathen den Erlass eines allgemeinen Haftpflichtgesetzes für alle Arbeiter empfiehlt. Dasselbe ging an die betreffende Kommission.

Es kam nun das Gesetz über die Haftpflicht aus dem Fabrikbetrieb zur Beratung. Die Mehrheit der Kommission, bestehend aus Hoffmann, Stoppes, Rieter, Fischer und Schotte, schlug vor, es sei zur Zeit und auf Grundlage des vorliegenden Entwurfs nicht in die Beratung einzutreten. Die Minderheit dagegen, Blumer und Hoch, beantragte Eintreten.

Für die erstere referirten Hoffmann und Stoppes. Hoffmann tabelt zuerst den Art. 5 des Fabrikgesetzes, welcher den Fabrikanten auch für den aus Zufall entstehenden Schaden haftbar erkläre. Bei den Eisenbahnen habe der Staat eine solche Bestimmung an die Ertheilung der Konzession knüpfen können, aber sonst komme in keinem Lande der Welt eine solche gesetzliche Vorschrift vor, daß Einer, dessen Gewerbebetriebe von der staatlichen Erlaubnis unabhängig sei, zugemüthet werde, für Ereignisse, die außerhalb seiner Macht lägen und an welchen weder er noch seine Stellvertreter die Schuld tragen, mit seinem Vermögen einzustehen habe. Der Vorgang stehe auch vereinzelt da, daß man, wie es bei dem Art. 5 des Fabrikgesetzes geschehen, ein neues Rechtsprinzip in Kraft setze, bevor es gelegentlich ausgeübt sei. Dieser Artikel sei nur als provisorische Maßregel geschaffen worden, mit dem Recht und der Pflicht für die Behörden, denselben durch eine definitive gesetzgeberische Arbeit zu ersetzen. Man sei nun bei dem vor-

liegenden Entwurf in keiner Weise an jenen Artikel gebunden und im Handeln vollständig frei. Dieser Entwurf enthalte einerseits, so in den Art. 2, 3 und 5a, Prinzipien, welche mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen im Widerspruch ständen, und andererseits Bestimmungen, welche durch das Obligationenrecht theilweise noch praktischer und besser geordnet würden. Diefes wies nun der Redner in den Art. 1, 4, 5 b und c bis Art. 12 nach, während Art. 13 schon in Art. 1 des Fabrikgesetzes enthalten sei. Die Art. 2, 3 und 5 a dagegen enthielten große Ungerechtigkeiten, indem sie den Fabrikanten selbst da für haftbar erklären wollten, wo kein Verschulden von ihm und seinen Angestellten vorliege und nur der Zufall gewaltet habe. Die Kommissionsmehrheit wolle kein Ausnahmengesetz, sondern Fabrikanten und Arbeiter dem gemeinen Rechte unterstellen. In einer Republik solle man sich besonders hüten, zweierlei Maße für das Recht anzuwenden. Trotzdem beantrage sie, nur „zur Zeit“ und „auf den vorliegenden Entwurf“ nicht einzutreten, weil man noch kein fertiges Obligationenrecht besitze und weil vielleicht im Reichsvertrage bei der Konstitution der Ursachen der Unglücksfälle durch Vermeidung des unbilligen Formalismus, Urteilsbeschleunigung nach freier Ueberzeugung, Reduzirung des Instanzenzugs u. s. w., auf dem Gesetzwege Abänderungen zu Gunsten der Fabrikarbeiter getroffen werden könnten. (Schluß folgt.)

## Eidgenossenschaft.

Luzern. Aus dem Regierungsrath. Vom 18. Febr. Die Statuten der französischen anonymen Lebensversicherungsgesellschaft Fédération catholique mit Sitz in Luzern werden in der auf das Gutachten der Handelskammer hin veranlaßten mehrfach wesentlich modifizirten Fassung genehmigt (s. Rtbl.). — Der französische Lebensversicherungsgesellschaft La France wird die Konzession zum Geschäftsbetrieb im hiesigen Kanton erteilt. — Dem Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement, welches die vom Direktorium der Schweizer Zentralbahn zur Genehmigung eingereichten Pläne über die Erweiterung des Bahnhofes in Luzern zur Vernehmung mitgetheilt hat, wird die begünstigte Vernehmung des Stadtraths von Luzern, worin sowohl gegen die projektirte Anlage im Allgemeinen, als gegen jede der einzelnen planirten Bauvorarbeiten im Besonderen energisch protestirt wird, im unterliegenden Sinne übermittleit, mit dem Beifügen, daß die projektirte Verlegung des Güterschuppens auch nach dem kantonalen Brandversicherungsgebot absolut unzulässig erweise. — Der Erziehungsrat wird auf seinen Vorschlag angewiesen, für die im künftigen Herbst zur Aushebung gelangenden Rekruten seltensweise einen etwa 20 Unterrichtsstunden umfassenden Wiederholungskursus abhalten zu lassen, mit dessen weiteren Anordnung der Erziehungsrat und das Militärdepartement beauftragt werden. — Die Lieferungen für das Kriegskommissariat für das Jahr 1881 werden nach dem Vorschlag der zur Prüfung der eingegangenen Offerten bestellten Kommission vergeben. — Die Pflanzgesellschaften von Hirsberg wird auf 14 Tage zur Bewerbung ausgeschrieben. — Die Bestätigungsmaßnahme des Hrn. David Altner von St. Gallen zum Pfarrer der evangelisch-reformirten Kirchgemeinde Luzern wird genehmigt. — Zwei Wirthebestimmungen-Revisionsgesuche werden abgewiesen.

Vom 20. Febr. Zum Straßbaudirektor wird gewählt Hr. Zimmermann, bisher Rechnungsführer der Anstalt, in der Meinung, daß für die Landwirthschaft ein selbstständiger, d. h. direkt einem Regierungsdepartement unterstellter Defonon bestellt werden soll.

Vom 21. Febr. Die Rechnung der Brandversicherung-Anstalt pro 1880 wird genehmigt. Zur Deduktion der Brandschäden des Rechnungsjahres muß anderthalb Brandsteuer (I. Kl. Fr. 1. 50, II. Kl. Fr. 1. 80 und III. Kl. Fr. 2 25 Cts. % des Versicherungskapitals) bezogen und dazu noch der vorjährige Guthabenssaldo von Frn. 13,551. 91 verwendet werden. — Die Rechnung der Pflegschaftsverwaltung der Kapelle im Kreuzbühl, Gemeinde Alttau, pro 1878 und 1879 wird genehmigt und mit Rücksicht auf dieselbe der Beitrag der genannten Pflegschaft an die geist-