

# Luzerner Tagblatt.

## Abonnementpreise:

Durch die Post bezogen	Jährlich Fr. 12.50	6 Monate Fr. 6.40	3 Monate Fr. 3.40
Für Luzern zum Beziehen	" 12. —	" 6. —	" 3. —
" Abholen	" 10. —	" 5. —	" 2.50

Erscheint täglich mit Ausnahme des Montags.

Redaktions- und Expeditionsbüreau: St. Jakobskloster 606 E.

Fünfunddreißigster Jahrgang.

N<sup>o</sup> 266.

## Insertionspreis:

Die einseitige Zeile oder deren Raum . . . . . 10 Sil.  
für Wiederholungen . . . . . 5  
Insertionsannahme, größere bis 9 Uhr, kleinere bis 10 1/2 Uhr, im  
Expeditionsbüreau. — Auskunft über Inserate ebenfalls  
oder durch Telephon. — Schriftliche Aufträge über Inserate  
gegen Einsendung der betr. Rückzahlung in Postmarken.

Freitag,

— Jeden Freitag eine belletristische Beilage: „Wöchentliche Unterhaltungen“ —

den 12. November 1886.

## Die elektrische Straßenbahn der Stadt Luzern.

I.

Das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement hat der Luzerner Regierung vor einigen Tagen das Konzessionsgesuch der H. Bücher & Durrer für eine elektrische Straßenbahn in der Stadt Luzern zur Vernehmung übermittleit. Der h. Regierungsrath leitete das Gesuch an den Stadtrath, damit dieser sich darüber vernehmen lasse.

Die Nachricht, der Stadtrath habe sich bereits einstimlig in ablehnendem Sinne über das Konzessionsgesuch ausgesprochen, war zum mindesten verfrüht; denn bis dahin hatte die städtische Behörde noch keine Veranlassung, dem Projekte gegenüber Stellung zu nehmen. \*) Allerdings liegt bei der Stimmung, die sich bei der städtischen Bevölkerung geltend macht, die Vermuthung nahe, der Stadtrath werde die Ueberlassung der öffentlichen Straßen zum Zwecke der Bahnanlage verweigern. In diesem Falle wird auch der Bundesrath auf Konzessionsverhandlungen nicht eintreten; denn es ist ganz undenkbar, daß gegen den Willen der Stadt Luzern auf deren Territorium eine Bahn konfessionirt werde. Die Entscheidung darüber, ob wir die elektrische Straßenbahn wollen oder nicht, liegt daher bei der Gemeinde Luzern.

Ob der Stadtrath schon im gegenwärtigen Stadium die Angelegenheit der Gemeindeverwaltung vorlegen wird, erscheint sehr unwahrscheinlich; denn die Vorlagen der H. Bücher & Durrer sind nicht derart beschaffen, daß sich Jemand über die Zulässigkeit der Straßenbenutzung ein Urtheil schafften könnte.

Dem Konzessionsgesuch sind beigelegt:

a. Ein Situationsplan der Stadt Luzern im Maßstab 1:5000, worauf das Tracé in einfachen Linien eingezeichnet ist, und ein Längensprofil der Straßenbahn. Für Normalbahnen mögen diese technischen Vorlagen zur Erlangung der Konzession genügen; für eine Straßenbahn dagegen sind vorgängige Verhandlungen mit dem Eigentümer der Straße und zwar auf Grund genauer Pläne unerlässlich. Auf die vorliegenden generellen Projekte hin wird die Behörde die Inanspruchnahme der städtischen Straßen nicht gestatten dürfen.

b. Ein allgemeiner technischer Bericht, der in ein paar Seiten Zweck und Anlage der Bahn beschreibt. Was aus dem Bericht ersichtlich ist, genügt nachbaldig, um die Grundidee der Konzessionsbewerber zu verstehen, aber keineswegs zur Beurtheilung der Zulässigkeit der Straßenbenutzung. Die elektrische Bahn soll bezwecken, wenigstens einen Theil der Hotelomnibusse zu ersetzen, zu welchem Zwecke Abzweigungen zum Aufnahmestände des Bahnhofs, zu den Dampfheizkesseln und den beständigen Hotels angelegt werden.

Die Länge der Bahn ist zu 2800 m angegeben (Hotel de l'Europe-Bahnhof); die Spurweite wird zu 1700 mm (75 cm), der Minimalradius 26 m, die größte Steigung 16,5% (über die Seebühne). Von der meteorologischen Säule an der Seebühne bis zum Hotel National ist im Plan eine Doppelspur eingezeichnet; der Bericht selbst sagt hiervon nichts. Die Bahn — so fahrt der Bericht weiter — hat 12 bis 14spännige Wagen, von denen der kleinere Theil für II. Klasse und die andern für I. Klasse eingerichtet sind; die Wagen bewegen sich jeder einzeln auf dem Schienengeleise. Das Anhalten der Wagen geschieht durch Ausschalten der elektrischen Kraft und durch gewöhnliche Bremsen. Die I. Klasse soll elegant mit gepolsterten Sitzen und ähnlich den Hotelomnibussen ausgestattet sein, während die Wagen II. Klasse mehr den gewöhnlichen Tramway-Wagen gleich werden sollen.

Der Betrieb wird durch Elektromotoren bewerkstelligt und zwar ohne ober- oder unterirdische Stromleitungen. Es geschieht dies durch Anwendung von Accumulatoren, welche in einer an beliebiger Stelle dafür eingerichteten elektrischen Station geladen und nachher in den Wagen, am bequemsten unter den Sitzen, placirt werden.

Der elektrische Strom zur Ladestation wird gleich wie für das elektrische Licht von außerhalb der Stadt bezogen.

Die summaeften Herstellungskosten, alles inbegriffen, werden sich auf 200,000 Fr. ergeben.

Das ist Alles, was der Bericht uns sagt. Es liegt nun wohl auf der Hand, daß auf derart oberflächliche

Darstellungen hin der Stadtrath sich nicht entschließen wird, über das Gesuch, was Luzern besitzt, seine Quarta, zu verfügen. Daß man von einem System der Bahn mit ober- oder unterirdischen Stromleitungen abgesehen hat, ist allerdings selbstverständlich; denn dafür würde die Zustimmung verweigert worden sein. Wenn aber ohne Weiteres auf die Anwendung eines neuen, nach unserm Wissen noch im Stadium der Experimente sich befindlichen Systems abgestellt wird, so muß sich die Behörde gewiß in erster Linie nähere Aufschlüsse und Garantien über das Gelingen der Unternehmung erheben. Ebenso ist sehr bald gesagt, der elektrische Strom zur Ladestation werde, gleich wie für das elektrische Licht, von außerhalb der Stadt hergeleitet. Es wird auch gleichfalls die Frage erlaubt sein, inwiefern hierfür Zusicherungen erteilt sind. Erst dann, wenn alle dunklen Punkte gehörig aufgeklärt sind, darf man der Behörde zumuthen, sich ernstlich mit der Sache zu beschäftigen.

Nach diesen mehr formellen Auseinandersetzungen erlauben wir uns, die ganze Angelegenheit vom Standpunkte der städtischen Interessen aus zu betrachten, womit wir keinen andern Zweck verfolgen, als die öffentliche Diskussion für den Fall anzuregen, daß das Konzessionsgesuch in etwas ernsterer Form an uns herantritt.

## Die Ablösung des Edelhofes von der Strafanstalt.

(Schluß.)

Was die ökonomische Seite der Frage anbelangt, so ist laut den Untersuchungen des Hrn. Direktor Zimmermann der für die Gefangenen verrechnete Taglohn von 1 Fr. für den Mann und 70 Sp. für das Weib die einzige reelle Einnahme, und diese könnte sehr wohl durch einen geordneten Geschäftsbetrieb ersetzt werden, wobei noch der Vortheil einer regelmäßigeren, von der Jahreszeit weniger abhängigen Beschäftigung verbunden wäre; die Landwirthschaft bedingt gerade zu einer Zeit, da die Verhältnisse am niedrigsten sind, am meisten Hände, während sie zu Zeiten des Andrangs am wenigsten Gefangene braucht.

Nach diesem Arbeitslohn, der sich auf 12—15,000 Fr. jährlich beläuft, resultirt aus der bekanntlich vorzüglich geleiteten Landwirthschaft noch ein Ueberschuß von einigen tausend Franken; allein denselben sehen Mehrausgaben auf andern Abzweigungen, namentlich auf dem Salatz und dem Verpflegungskonto, gegenüber, die sich auf 10,000 Fr. belaufen dürften. Zwar liegt im Jahr 1885 der Reingewinn der Landwirthschaft auf die anscheinliche Summe von Fr. 17,051. 14 (woon Fr. 8724. 20 Inventarumsatz). Allein dieses Resultat war ein ungewöhnlich günstiges, und die jeither so erheblich gesunkenen Marktpreise werden sich auf die Dauer in sehr bedeutendem Maße fühlbar machen; zudem ist in obigen Betrag keine Verzinsung des Betriebskapitals berechnet.

Wird die Landwirthschaft aufgegeben, so kann das Aufsichts- und Dienstpersional ohne Schaden sehr bedeutend vermindert und damit eine beträchtliche Ersparniß erzielt werden. Auf Grund sorgfältiger Berechnungen, die theils auf die Verträge anderer Anstalten, theils auf eigene Erfahrung gegründet sind, kommt Hr. Direktor Zimmermann zu dem Schluß, daß die Verwaltung ohne Landwirthschaft nicht theurer, sondern wahrscheinlich erheblich billiger zu stehen käme.

Die Befürchtung, daß es schwierig halten werde, alle Gefangenen gewerblich zu beschäftigen, ist nicht; auch betreffend der Unterkunft ist er außer Sorge. Da das stetige Sinken der Gefangenenzahl kein Spiel des Zufalls, sondern auf ganz bestimmte Faktoren mit Sicherheit zurückzuführen ist, so ist ein abnormales Steigen auf mehr als 150 männliche Gefangene höchst unwahrscheinlich. Diese Faktoren sind folgende Veränderungen in der Gefangenenzahl, nach denen gewisse eine beträchtliche Abnahme der Straflinge deutlich sichtbar wurde: 1. Revision des Strafgesetzes (1801); 2. Erlaß des Gesetzes über die unethischen Kinder (1865); 3. Einführung der bebingten Freilassung (1871); 4. Abschaffung des „Kohlenabredens“ (1874).

Sollte aber auch die Zahl wieder höher wachsen, so würde der Andrang zumal im Winter erfolgen, also zu einer Zeit, da die Landwirthschaft nur eine beschränkte Zahl Gefangener beschäftigen kann. Zugleich wird darauf hingewiesen, daß von den Kurzzeitigen, über deren Ver-

wendung man sich so viele unnötige Sorge macht, kaum die Hälfte für die Landarbeit taugt; Gefängniß- und Einperrungssträflinge, sowie die Stäbter fallen von vorn herein weg.

Die in der Strafanstalt betriebenen Gewerbe könnten leicht noch viel mehr Gefangene beschäftigen; auch der Einführung neuer Verberbstämme liegt nichts im Wege. Wir haben es da keineswegs mit einem gewagten Experiment zu thun, sondern brauchen nur die in andern Kantonen gemachten Erfahrungen zu verwerten.

Um genügend Raum zu bekommen, würden einige untergeordnete bauliche Veränderungen in der Strafanstalt genügen, die finanziell von keinem Belang sind. Als solche nennt die Direktion: 1. Entfernen der Seitenwände der Weberei und Schusterlei, wodurch ein großer Werkstall gewonnen würde (18x14 m). Kosten 600 Fr. laut Vorausschlag. 2. Anbringen auswechselbarer Weisflächen in den Zellen, wodurch dieselben zu Arbeitszellen brauchbar gemacht werden. Ist jeither theilweise schon geschehen. 3. Entfernung der Zwischenscheidewände der Zellenflügel, wodurch ein Gang von 20 m Länge und 3 m Breite geschaffen würde. Kosten circa 800 Fr. 4. Theilweise Verwendung des Webereisaales (2. Stock) als Arbeitsräume für Männer, ohne bauliche Veränderung.

Das Vollkommenste aber und eine wahrhaft segensreiche Verbesserung wäre die Verlegung der Webereiabtheilung in das „Ökonomiegebäude“. Dasselbe wurde vor Jahren von der Strafanstalt abgelöst und zu Unterkunftslokalen und Lehrsälen für die Kavallerie verwendet; nun liegen die Reitknechte in den Fenstern, rufen den weiblichen Gefangenen Zoten zu, singen schmutzige Lieder, p. . . . in den Anstaltshof hinunter u.

Mit der Verlegung der weiblichen Abtheilung wird eine genügende Trennung der Geschlechter ermöglicht, zugleich wird auch für die männlichen Gefangenen Raum genug gewonnen, um die Arbeits- und Wohnräume von der Straße weg auf die stille Nordseite der Anstalt zu verlegen und eine zweckmäßige Ausbesserung vorzunehmen. Die Kosten des Umbaus sind auf 2000 Fr. veranschlagt. Uebrigens soll ja, wie man hört, Luzern als Kavallerie-Waffenplatz aufgegeben werden. Wir erlauben uns, auf die gedruckten Verhandlungen des Regierungsrathes vom September 1886 S. 191 hinzuweisen. Aber auch, wenn jener Waffenplatz in Luzern verbliebe, müßten dieselben Veränderungen getroffen werden. In diesem Falle ließe sich im jetzigen Bau eventuell Dachboden der Pferdestallungen für die Reitknechte schon Unterkunft finden.

Endlich ist noch daran zu erinnern, daß mit der Erhaltung des neuen Postgebäudes die in die Anstaltsmauer eingebaute Wagenremise frei wird. Ueber ihre Verwendung ist noch kein Beschluß gefaßt; jedenfalls aber kann sie als wertvolles Arbeitslokal betrachtet werden.

So ist also nicht die mindeste Gefahr vorhanden, daß es nach Abschaffung der Landwirthschaft an Arbeit oder Raum fehlen würde; mit geringen Kosten lassen sich Verbesserungen erzielen, die in jeder Beziehung als Verbesserungen betrachtet werden können.

Diesen Ausführungen tritt Hr. Ökonomie-Inspektor Joff in seinem Referate entgegen. Ihm scheint die Landarbeit für unsere Verhältnisse die geeignetste und die Erziehung dazu als das sicherste Mittel gegen Rückfall. Ein solcher Gefangener finde am besten ein sicheres Fortkommen und lohnende Beschäftigung fernab von größeren Ortscapitalen. Bei vielen sei die Strafstift für Erlernung eines Handwerks zu kurz.

Der Straßwied werde auch auf den Kolonien erreicht. Dieselben eignen sich als Uebergangsstation zur Freilicht. Der Aufenthalt im Freien verleihe die Entwicklungsgedanken; auch seien seit Vermehrung der Diensthöfen weniger Entweichungen mehr vorgekommen.

Die hiesigen finanziellen Ergebnisse betrachtet Hr. Joff nicht als normale und erwartet von der Zukunft bessere Resultate. Die Zwangsarbeiter werden die Güter nicht auf ihrer jetzigen Höhe zu halten vermögen, und das Grund- und Betriebskapital werde durch Ueberlassung an die Zwangsarbeitersankt geföhret. Die Strafanstalt aber werde ohne Landwirthschaft nicht billiger, sondern theurer haushalten, als gegenwärtig.

Diese Behauptungen können nicht sonderlich ins Gewicht fallen. Wenn der persönlichen Einwirkung des Direktors und Pfarrers auf die Gefangenen auch nur einige Bedeutung beigemessen wird, so ist ein unausgesetzter Werthe gewiß nicht zu unterschätzen; jedenfalls spricht

\*) Man vergleiche unsere bezügliche Bemerkung in der gestrigen Nummer die „Zugst.“