

Luzerner Tagblatt.

Einunddreißigster Jahrgang.

N^o. 48.

den 25. Februar 1882.

Abonnements:

jährlich	6 Monate	3 Monate
fr. 10.—	fr. 5.—	fr. 2.50
„ 12.—	„ 6.—	„ 3.—
„ 12.80	„ 6.40	„ 3.40

für Quern zum Abholen
durch die Post

Inserate:

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

Samstag,

General Wolfseley über den Kanal-Tunnel.

Ob es wirklich eine solche Anzahl von Leuten gibt, die durch die Unbilden der See an einer Reise zwischen England und dem Continent abhalten lassen? Thatsache ist, daß man dies annimmt, und dank dieser Annahme entstand das verunglückte Vessemersschiff mit dem schwimmenden Salon, entstand das Zwillingsschiff „Cañalia“, entstand schließlich der Plan des unterirdischen Kanal-Tunnels. Bald waren unternehmungslustige Gründer gefunden, um Englands Inselstellung durch besagten Tunnel zu unterminiren. Nicht eine, sondern zwei Gesellschaften haben sich um das Werk; die Vorarbeiten schreiten auf beiden Seiten rüstig vorwärts und die Vollendung des Tunnels scheint nur noch eine Frage der Zeit. Während der Kränklichkeit tauchte der Plan auf, die Errichtung des Schachtlochs zum Ziele einer Aktien-Gesellschaft zu machen; es sollte sich für die viel leichtere Untergrabung von englischen Meilen Wassers nicht Geld und Arbeitskräfte finden? An die Politiker und Strategen dachte dabei Niemand. Wie sollte in England das Schwert jemals die Pläne der Insubtrie durchkreuzen? Trotzdem war ein Militär sein Machtwort ein: es war General Wolfseley. Anfangs wurde sein Name nur geflüstert als Träger des Widerstandes gegen das Unternehmen; dann trat in der Monatschrift „The Nineteenth Century“ Lord Dunstun, ein alter, pensionirter Admiral, mit einem Aufsatze auf, welcher die Ansichten eines hohen Kriegsbeamten gegen den Tunnel wiederholte, und schließlich gab Wolfseley, der eben einer Kriegsbeamtenschaft war, seine Ansichten persönlich dem Berichterstatter der „Central News“ zum Besten, der sie in Frage und Antwort der Öffentlichkeit mittheilte. Diese Ansichten, so wie sie dort vorgetragen werden, sind nur im Auszug aus dem erwähnten Artikel, der die Einwürfe des Generals in einer halb poetischen Form wiedergibt.

Vord Dunstun ist gegen den Tunnel von allen möglichen Standpunkten aus. Er befürchtet zunächst die internationale Sicherstellung desselben, weil er eine internationale Bedeutung habe; daß die passende Befestigung von Dover ein Hebelgeld lösen würde; daß Dover doch durch einen Landstreich genommen und dann zu einem französischen Gibraltar werden dürfte; daß Frankreich mit seiner ungeheuren Landarmee ein größeres Interesse an der Entzweiung Englands habe, als das militärisch schwache England selbst; daß Schutzverträge im Hinblick auf China und Tunis werthlos seien; daß die englische Flotte, auf deren Vortrefflichkeit bis jetzt die Sicherheit Englands beruhe, im Vergleichswerte sinkt. England dürfe stets nur auf seine Flotte rechnen, nie auf seine Küstenbefestigungen. Dover selbst sei augenblicklich als Festung geradezu werthlos. Er selbst sei persönlich davon überzeugt und dort nur alte Kanonen gefunden, die nicht loszuschießen waren, weil man befürchten mußte, daß sie zerprüngen.

Fügen wir noch einen Abriss der benannten Unterredung hinzu.

Auf die Frage, ob die militärische Gefahr wirklich alle Handels- und gesellschaftlichen Vortheile, welche der Bau des Tunnels mit sich brächte, überwiegen dürften, antwortete Wolfseley entscheidend bejahend. Jeder Tunnel sei verwerflich. „Bis jetzt“, sagte er, „hat uns unsere Insel-Lage beschützt, denn das Wasser um uns her hat die Gefahren abgemindert, da unsere Flotte von ihm aus unsere Küsten verteidigt. Wegen eines Vorstoß durch den Tunnel aber wäre unsere Flotte ohnmächtig. Ist der Tunnel einmal fertig, so kann man sich seiner beiden Enden durch einen Gemalstreich bemächtigen und zugleich den ganzen elektrischen Apparat, der zu seiner Zerstörung dienen sollte, unschädlich machen. Auf unserer Küste wäre ein solcher Gemalstreich möglich durch 2000 Männer, die sich in irgend einer Nacht darauf stürzen. Mit einem klühen Führer an der Spitze würden sie uns sofort der Gnade und Ungnade des Feindes überliefern, denn in vier bis fünf Stunden könnten 20,000 Mann durch den Tunnel ihnen zu Hilfe kommen, und vor Tagesanbruch wäre der

Tunnel in ihren Händen und diente als Brückenkopf zum Vormarsche gegen London. Die Besetzung von London aber ist das Ende der Macht Englands.“

Der Berichterstatter kam dann auf das wirtschaftliche Gebiet und fragte, ob diese Gefahr eines feindlichen Angriffs nicht durch den verbesserten und ausgedehnten Verkehr zwischen den beiden Nationen wieder ausgeglichen würde. Wolfseley antwortete ihm darauf trefflich mit Hinweis auf Nordamerika und auf Deutschland, Frankreich, „Christus — sagte er — glaube ich durchaus nicht, daß der Tunnel unsere Handelsverbindungen vermehren wird; und wenn ich die Weltgeschichte der letzten zwanzig bis dreißig Jahre durchsehe, glaube ich auch nicht, daß er die Kriegsgefahr mindern werde. Einer der blutigsten Kriege seit Menschengebilden fand zwischen den Nord- und Südstaaten von Amerika statt; und doch bejahte sie die ausgedehntesten Verbindungsmittel aller Art. Dasselbe galt von Deutschland und Frankreich, die vor dem Kriege im engsten Verkehr standen. Viele Deutsche lebten in Frankreich; doch baute das dem Kriege nicht vor. Keine natürliche Grenze engte die Reise ein: eine Menge von Wegen führte von einem Lande in's andere, und doch hinderte dieß nicht den Ausbruch des Krieges. Es vermehrte vielmehr die Festigkeit und das Blutbad. Dasselbe ist zu bemerken in Bezug auf den Krieg von 1866 zwischen Deutschland und Oesterreich und den von 1859 zwischen Oesterreich und Frankreich.“

Der Berichterstatter begnügte sich damit nicht; er meinte, daß ein Gang oberhalb und unterhalb des Tunnels, der erlie zur Ueberbrückung, der letztere zur Fernvermittlung des Tunnels, dem englischen Oberbefehlshaber jede mögliche Verwundung gewähren würde. Wolfseley antwortete dieß mit dem Hinweis darauf, daß der gefährlichste Angriff der unerwartete sei, unternommen in tiefer Friedenszeit. „Ich halte einen solchen Angriff für möglich. Die Geschichte unseres Vaterlandes gegen die dänische Flotte und Kopenhagen verdeutlicht dieß.“ Als er dann weiter gefragt ward, ob er selbst Truppen in den Tunnel hineinbringen würde, wenn er die Maßnahmen des Gegners kannte, bemerkte er, daß er das nicht eher thun würde, als bis er sich des Tunnels veründert habe. Was das letztere betrafte, so würde keine Regierung mit einer starken Armee sich auch nur bekümmern, 2000 Mann dafür zu opfern. Die Einzelheiten der Vertheidigung des Tunnels konnten ja doch nicht verborgen bleiben. „Denn — sagte er — der Kanal würde ein Aktienunternehmen sein, vielleicht ganz in französische Hände übergehen, so daß die Franzosen alle technischen Vorkehrungen wüßten. Unter diesen Umständen wäre es unmöglich, vor den Eisenbahnbeamten die Maßregeln zur Zerstörung des Tunnels geheim zu halten oder eine Ueberwachung zu verhindern. Die Truppen, die sich des Dover-Endes bemächtigten, würden zugleich alle Zugänge zu demselben bemachen. Kein internationaler Vertrag kann uns davor schützen. Denn die von mir angebotene Gefahr tritt plötzlich, ohne vorherige Ankündigung auf. In Kopenhagen befand sich unser Vertreter selbst und unterhandelte, als unsere Flotte erschien, um die Uebergabe der dänischen Flotte zu verlangen. Es war dies für uns eine Nothwendigkeit, aber es folgt daraus, was sich durch Ueberbrückung erreichen läßt. Der Tunnel aber ist noch unfertig und soll auch nicht bloß zur Erleichterung der Ueberfahrt gebaut werden. Weßhalb besetzt man nicht den Hafen von Calais aus und läßt zwischen Dover und Calais größere, bessere und schnellere Dampfer gehen? Ueberdies könnten die Schiffe selbst zur Aufnahme der Züge hergerichtet werden, so daß die Passagiere ihre Coups nicht zu verlassen brauchen.“

Eidgenossenschaft.

Bundesrat. Laut einer Mittheilung des Bundesrates vom 23. Febr. wurden letzten Donnerstag Nachmittags 2 Uhr in Paris der neue Handelsvertrag mit Frankreich, sowie die neuen Verträge, betreffend das Pays de Ger, die Niederlassung, den Schutz des literarischen, künst-

lerischen und gewerblichen Eigenthums unterzeichnet, und gleichzeitig die alten Verträge bis 15. Mai nächsthin verlängert.

— **Militärisches.** Das eidgen. Militärdepartement hat gemäß der Verordnung über die Förderung des freiwilligen Schießens folgende Prämien zuerkannt:

(Schießprämien: 1) der allgemeinen Militärschießengesellschaft Bern für ihr gut durchgeführtes Bedingungs-schießen 150 Fr.; 2) dem Schützenverein „Morgarten“ in Oberägeri für sein gut durchgeführtes Bedingungs-schießen mit vorzüglichen Präzisionsresultaten 80 Fr.; 3) der Schützen-Gesellschaft Vousof-Verneulin (Jura) für ihr gut durchgeführtes Bedingungs-schießen 30 Fr.

Chrenkeldungen: 1) der Militär-Schießengesellschaft Basel für drei feltmäßige Uebungen; 2) dem Schützenverein Hungen für eine gefechtsmäßige Schießübung in coupirtem Terrain; 3) der Militärschießengesellschaft Yvertois für eine feltmäßige Uebung; 4) den Unteroffiziersgesellschaften von Yverdon, Lausanne und Freiburg für je eine feltmäßige Uebung.

— **Schweiz, Bundesversammlung.** Das Zentralkomitee hat beschlossen, den Endtermin für die Anmeldungen auf den 31. März hinauszuschieben. Es ist jedoch den Ausstellern im eigenen Interesse dringend zu empfehlen, ihre Anmeldungen nichts desto weniger möglichst bald einzusenden, da das Zentralkomitee genöthigt ist, mit der endgültigen Kammertheilung demüthig zu beginnen.

— **Gotthardbahn.** Auf allen Stationen der Gotthardbahn ist der Bahn Telegraph eingeführt; sämtliche Stationen sind telegraphisch mit einander verbunden und Luzern hat.

Luzern. Der Verwaltungsrath der Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft des Vierwaldstättersees hat jedoch seinen Geschäftsbericht für 1881 erscheinen lassen. Er konstatirt zunächst, daß das Betriebsergebnis sich abermals gesteigert hat und daß die Gesamteinnahmen des verfloßenen Jahres diejenigen des Vorjahres um 18,156 Fr. 22 Cts. und damit die Resultate aller früheren Jahre übertrafen. Diese Erhöhung rührt ausschließlich vom eigentlichen Fremdenverkehr her, indem gerade die Reisenden dieser Kategorie, nämlich die Passagiere mit gewöhnlichen 1. Kl.-Billeten, trotz der unangenehmen Witterung im August und September, einen Verkehr von Fr. 16,916. 30 lieferten und auch die Zahl der Touristen mit durchgehenden Hund- und Kindersbilleten um 6640 sich vermehrte. In Bezug auf den Lokalverkehr weist zwar das verfloßene Jahr gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme der Passagiere mit Abonnementen II. Klasse, dagegen eine Abnahme der Dienstadtmarktbesucher auf.

Im Verlonen-Verkehr liefern selbstverständlich die Saisonmonate Juli und August die Hauptfrequenz und erreichte die Zahl der Reisenden im August allein 166,643 Personen. Im Ganzen wurden im Berichtsjahre 832,064 Passagiere oder 20,427 mehr als im Vorjahre befördert und auf diesem Verkehrszweige Fr. 826,554. 31 oder Fr. 19,355. 90 mehr als vor 1880 vereinnahmt. Wesentlich der Frequenz der einzelnen Stationen sind es hauptsächlich Luzern, Wignau, Gersau, Glälen und Alpnach, die eine nennenswerthe Vermehrung aufweisen, während dagegen die Stationen Treib, Sifflon (Wanderfrequenz 20,913 Personen), Moggach und Vorder-Weigen erheblich hinter den Ziffern des Vorjahres zurückgeblieben sind.

Die Zahl der Dampfschiffe hat sich im Berichtsjahre um eines vermindert, indem das älteste derselben, die „Stadt Luzern“, wegen Vorfälligkeit demontirt werden soll und in Folge dessen aus der Liste der Dampfschiffe gestrichen wurde.

Die Gesellschaft besitzt somit noch 14 Dampfer, nämlich 11 Radampfer (wovon 5 Salonschiffe) und 3 kleine Schraubendampfer.

Aus den Netto-Einnahmen wurden zunächst 158,695 Fr. zu Abschreibungen auf dem Inventarwerth der Schiffe ver-