

Luzerner Tagblatt.

Abonnements:

für einen von Hingeln durch die Post	jährlich	6 Monate	3 Monate
	Fr. 10.—	Fr. 5.—	Fr. 2.50
	12.80	6.40	3.40

Einunddreißiger Jahrgang.

Inserate:

Die einseitige Zeile oder deren Raum 10 Gr.
Die zweiseitigen 8
Inserate von 3 Zeilen und weniger . . . 50

Freitag,

Nr. 306.

Den 29. Dezember 1882.

Die russischen Rüstungen.

In letzter Zeit ist die öffentliche Aufmerksamkeit wiederholt auf die unverkennbaren Bestrebungen Russlands, nicht allein seine militärische Organisation zu verbessern, sondern namentlich die Dienstkraft der Armee zu erhöhen, gelenkt worden. Im Zusammenhange mit den deutschfeindlichen und nicht selten geradezu kriegerisch lautenden Auslassungen eines Theiles der russischen Presse hat sich deshalb vielfach eine pessimistische Anschauung, speziell in Deutschland, geltend gemacht, die nicht abgeneigt ist, den Frieden für bedroht zu halten. Trotzdem sich in Russland seit längerer Zeit ein ziemlich ausgeprägter Chauvinismus gegen Deutschland geltend macht, so scheinen doch hinsichtlich der so sehr augenblicklichen und nicht selten tendenziös entstellten russischen Rüstungen Uebertreibungen stattgefunden zu haben, nicht nur in Bezug auf das Quantitative dieser Rüstungen, sondern auch was die daran geknüpften Konsequenzen betrifft.

Angesprochene Rüstungen haben überhaupt nicht stattgefunden, im Gegentheil befinden sich die russischen Truppen momentan auf dem reduzierten Winterdienststande und deshalb ist es voller Unsinne, zu behaupten — wie in mehreren deutschen und österreichischen Zeitungen berichtet wurde — daß gegenwärtig 120,000 Russen kriegsbereit in Polen ständen. Ebenso abentheuerlich sind die Nachrichten über die großen Massen Kavallerie, die an den Grenzen Deutschlands und Oesterreichs bereit gehalten würden. Was die angeblichen 120,000 Russen in Polen betrifft, so ist nur richtig, daß in den beiden Militärbezirken Wilna und Warschau 15 Infanterie- und 7½ Kavallerie-Divisionen stehen, zusammen 240 Bataillone zu 400 Kopien, also 96,000 Mann, und 30 Regimenter Kavallerie à 500 Pferde, also 15,000 Pferde. Gegenüber diesen wirklichen Zahlen schrumpfen jene schreckhaften Ziffern doch bedeutlich zusammen. Das Einzige, was an der Dislokation der russischen Truppen auffallend erscheinen kann — die Anwesenheit derselben in Polen ist durchaus nicht neueren, sondern schon sehr alten Datums — ist die Aufstellung von 7½ Kavallerie-Divisionen (6 Armees, 1 Reserve-Kavallerie-Division, 1 Garde-Kavallerie-Brigade) in der Nähe der Grenze, zudem diese Divisionen sich schon im Frieden auf voller Kriegeshöhe befinden, ebenso die zugehörige Artillerie. Wir begreifen aber dergleichen Ercheinung auch in Frankreich und dies hängt in beiden Ländern mit der Organisation der Kavallerie überhaupt zusammen, inwiefern dort schon im Frieden völlig formierte Kavallerie-Divisionen bestehen. Es mag sein, daß diese Organisation sehr viel Vortreffliches besitzt und es mag auch sein, daß Deutschland schließlich gut thun würde, gerade an seiner Dünzgen eine analoge Formierung geschlossener Kavallerie-Divisionen in's Auge zu fassen, wie es an der Westgrenze wenigstens theilweise der Fall ist, aber im Großen und Ganzen können diese 30 Regimenter russischer Kavallerie mit zusammen 120 Escadrons gerade nicht als etwas sehr Bedrohliches gelten, da Deutschland in der Lage ist, beim geringsten politischen Wetterleuchten sofort mindestens eine gleich große Anzahl Kavallerie an die Dünzgen zu werfen, abgesehen davon, daß bereits im Frieden dort 80 Escadrons dekolirt sind. Trotzdem ist es vielleicht nicht angeeignet, daß die deutsche Militärverwaltung Veranlassung nimmt, zum besseren Schutz der Dünzgen einige Espersforts zu errichten, um auch den weitgehenden Befürchtungen über den möglichen Einbruch größerer Kavalleriemassen im Winterfälle zu begegnen. Weitere Maßregeln dürften bei dem vorzüglichen Wachthum der deutschen Heeres-Einrichtungen und bei der historischen Ueberlegenheit des strategischen Eisenbahnsystems Deutschlands gegenüber demjenigen Russlands nicht in Betracht zu ziehen sein.

Auch der zweite Punkt, der mit den angeblichen russischen Rüstungen in Verbindung gebracht wurde, der Bau einer reinen Militärbahn längs der deutsch-österreichischen Grenze, verliert bei näherem Zusehen an Bedeutung, da es doch den Russen schließlich nicht abel genommen werden kann, wenn sie ihrem vom militärischen Standpunkte

aus anerkannt mangelhaften Eisenbahnen auszuweichen suchen. Deutschland hat seiner Zeit die Linie Berlin-Roblenz-Alten lediglich aus strategischen Gründen gebaut, diesen Zweck auch offen zugegeben. Es ist aber deshalb doch seinem vernünftigen Verstande eingefallen, Deutschland kriegerischer Absichten gegen Frankreich zu zeigen. Und wenn die Russen selbst auch noch die zweite in Aussicht genommene strategische Bahn ausführen, so wäre das noch lange kein Grund für Kriegsbesürchtungen, da auch dann noch sehr viele Mängel, allgemeine sowohl als speziell eisenbahntechnische, zu beseitigen wären. Sollte die deutsche Regierung sich dazu entschließen, ihre östlichen Eisenbahnlinien, die theilweise nur eingleisig sind, in zweigleisige umzuwandeln, so erscheint dies völlig ausreichend, um die vielbesprochenen russischen Militär-Eisenbahnen zu paralysiren. Alles in Allem genommen, scheint nach objektiver Prüfung der Verhältnisse keine Veranlassung vorzuliegen, aus den militärischen Vorkehrungen Russlands bestimmte kriegerische Absichten dieses Staates herzuleiten. Russland hat offenbar noch sehr viel zu thun, auf militärischem Gebiete sowohl als auf dem des Eisenbahnbaues, um seine Leistungsfähigkeit auf gleiches Niveau mit dem seiner Nachbarn zu bringen. Ueberdies können ernstliche, für die Sicherheit Deutschlands bedrohliche Rüstungen Russlands dem deutschen Generalstabe schwerlich verborgen bleiben. Wäre Gefahr im Verzuge oder auch nur im Ansuge gewesen, so würde eine bezügliche Warnung einschließlich entsprechender Gegenmaßregeln gewiß nicht ausbleiben sein.

Waffenbesitz.

Militärisches. Der Bundesrath hat als Brigadekommandanten der Infanterie unter gleichzeitiger Beförderung zu Obersten ernannt:

Bei der V. Brigade, Auszug: Hr. Theodor Wirth in Interlaken. Bei der VI. Brigade, Auszug: Hr. Wilhelm Vigier in Solothurn. Bei der X. Brigade, Auszug: Hr. Franz Marti in Dürrenbergen. Bei der XVI. Brigade, Auszug: Hr. Lucius Kläber in Wallis.

Bei der III. Brigade, Landwehr: Hr. Jean v. Montmolin in Neuchâtel.

Als Kommandant der V. Artilleriebrigade, Auszug: Hr. v. Ferrachat in Chaux-de-Fonds.

Anßerdem werden zu Obersten befördert: der Infanterie: Hr. Ernst Tanner in Aarau, der Artillerie: Hr. François Paquier von Denzler, in Lausanne.

— **Bereinstellung des schweiz. Eisenbahnbetriebs.** Die Herren Ständerath Dikler Fjochette in Aarau und Nationalrath Simon Kaiser in Solothurn haben jüngst bei Sauerlander in Aarau eine Broschüre erscheinen lassen, betitelt: „Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnbetrieb durch Vereinheitlichung des Betriebes.“ Dieselbe wurde im Antrage der radikal-demokratischen Gruppe der Bundesversammlung verfaßt, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß auf 1. Mai 1883 für den Bund das Recht fallig wäre, zu erklären, ob er im Jahre 1883 das dreißigjährige Recht des Rückkaufes für zehn 1500 Kilometer schweizerische Bahnen in Anspruch nehmen will. Nach eingehender und allseitiger Prüfung der ihnen vorgelegten Frage kommen die Verfasser zum Schluss, daß aus wirtschaftlichen, konstitutionellen und Rücksichten der Billigkeit zur Zeit von einem Rückkauf der schweiz. Eisenbahnen Umgang genommen werden sollte, daß dagegen der Bund in nahbarer Zeit die Leitung des einheitlichen Betriebes der schweiz. Normalbahnen übernehmen sollte.

Nach ihren Ausführungen wird der einheitliche Betrieb unter Leitung des Bundes: 1. rationeller, geordneter, sicherer, und für den Verkehr bequemer sein, als er in seiner gegenwärtigen Zerstückelung ist. 2. Er ermöglicht, sehr weitläufige Expansivität zu erzielen, welche dazu beitragen werden: a. das Aktienkapital allmählig wiederum zu seinem ursprünglichen und gleichzeitig realen Werth zu bringen; b. Verkehrs-Einrichtungen, Verbesserungen und Tagenermäßigungen successive einzuführen, sowie bestehende Unbilligkeiten im Verkehrswesen zu beseitigen; c. das

schweiz. Eisenbahnwesen nach Bedürfnis weiter auszubilden. 3. Er ermöglicht, allmählig den vorwiegenden und politisch lästigen Einfluß des fremden Kapitals auf einen Theil der schweiz. Eisenbahnen unwirksam zu machen oder abzuschaffen. 4. Er führt das größte Verkehrsmittel der Gegenwart vom Gebiete der privaten Spekulation auf den Boden des Staates zurück, in dessen natürlicher Aufgabe es liegt, daselbe seiner Bestimmung gemäß und im Interesse Aller zu verwalten und rationell fortzuentwickeln.

Die interessante Broschüre schließt mit dem Antrag, es sei der Bundesrath zu ersuchen, folgende Fragen zu prüfen: 1. ob für die auf 1. Mai 1883 fälligen schweiz. Normalbahnen der konfessionsgemäße Rückkauf erklärt, oder: 2. ob, gemäß Art. 26 der Bundesverfassung, ein Gesetz erlassen werden könne und solle, nach welchem der Betrieb der schweiz. Eisenbahnen vereinheitlicht und auf Rechnung der Regierung, unter Leitung des Bundes, geführt würde. Auf diese Prüfung gestützt wolle er: 3. begünstigen Bericht und Antrag in nächster Frist an die Bundesversammlung bringen.

— **Wassernoth.** Die Regengüsse und die rasche Schneeschmelze der letzten Tage haben viele Bäche und Flüsse zum Anschwellen und Uebersetzen gebracht. Namentlich kommen hierüber Nachrichten aus den Kantonen Zürich, Argau, Solothurn, Bern und Waadt. Die Sihl hat der Limmat soviel Wasser zugeführt, daß das Limmthal fast überfluthet ist. Auch die Aare, Emme und Dünern sind außerordentlich rasch gestiegen. Die Emme wälzte ganz gewaltige Wassermassen der Aare zu, ebenso die Dimmen. In Solothurn wurde gestürzt; der Bahndamm stand in Gefahr und der Eisenbahnbetrieb erlitt eine Verpätung von einer Stunde. Die Weidgäbche von Grenchen, Bettlach, Dierdorf und Palm sind stark angeschwollen. Der Aargauerbergbach setzte Unterbiberitz gang unter Wasser und die Dösch hat in der Wasseramkeit den Verkehr unterbrochen. Die Bezirksführer von Kriegstetten mußten in Kriegstetten übernachten. Die Aare ist aufstrebend rasch zur bedeutlichen Höhe gestiegen und die Emme hat eine Höhe erreicht, wie seit Jahren nie mehr. In Nidern wurde den 27. Vormittags Sturm gefürchtet. Durch die Ueberfluthung der Dünern wurde der Verkehr durch die vordere Aare unterbrochen; die Post mußte über Leschungen fahren. Das Waar war zum größten Theile unter Wasser und der Verkehr weitest unterbrochen; auch die Aare und Birs sollen stark angeschwollen sein.

Aus Biel berichtet man vom 27. Mittags: Die Ueberschwemmungen sind im Zunehmen begriffen und richtet der Schmelzwasser enormen Schaden an. Der Bahndörper bei Mett ist auf 20 Fuß weggerissen und wurde deshalb der Eisenbahverkehr mit viel unterbrochen. Es findet Umladung der Reisenden und des Gepäcks auf der Station Neu-Solothurn statt.

— **Gotthardbahn.** „Hefern (27.) wurde bei Wasen die untere Linie durch eine Lamine aus dem Guffsigthal auf 60 Meter Länge verschüttet und mußte der Personenverkehr momentan durch Umleiten vermittelt werden. Heute (28.) ist die Linie wieder frei.

— Eine weitere Verkehrsstörung melbet der „Freie Schweizer“ in folgender Weise: Laut zuverlässigen Mittheilungen war vorgestern (Montag) Nacht auf der Eisenbahnstrecke Zimmense Goldau herwärts dem Arthertunnel eine vielstündige Geröllmasse auf das Geleise gestürzt und konnte durch die Unthätigkeit des Bahnwärters Knäfel eine halbe Stunde vor dem Herannahen des Nachtschnellzuges bemerkt werden. Mittels Hochschiffen wurde sodann der 11 Uhr-Schnellzug zum Stehen gebracht und nach mehrstündiger Wegräumung der Geröllmasse konnte gegen 1 Uhr Morgens der Schnellzug die Stelle passieren.

— **Nordostbahn.** Die Direktion dieser Bahn macht bekannt, daß von jetzt an über die Festtage Neujahr, Ostern, Aufahrt, Pfingsten und Weihnachten auf ihren sämtlichen Linien dreitägige Retourbillets ausgegeben werden, gültig jeweilen für den Tag vor dem Festtag, den Festtag und den darauf folgenden Tag. (Näheres in den Inseraten.)