

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = *Gazetta militare svizzera*

**Band:** 28=48 (1882)

**Heft:** 19

**Artikel:** Die strategische Bedeutung der Simplon-Bahn vom französischen Standpunkte betrachtet

**Autor:** J.v.S.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-95758>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 01.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitung.

## Organ der schweizerischen Armee.

XXVIII. Jahrgang.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XLVIII. Jahrgang.

Basel.

6. Mai 1882.

Nr. 19.

Erscheint in wöchentlichen Nummern. Der Preis per Semester ist franko durch die Schweiz Fr. 4. Die Bestellungen werden direkt an „Beno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben. Im Auslande nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen an.

Berantwortlicher Redaktor: Oberstleutnant von Egger.

**Inhalt:** Die strategische Bedeutung der Simplon-Bahn vom französischen Standpunkte betrachtet. — H. Rohne: Das Schießen der Feldartillerie. — Eidgenossenschaft: Entwurf zum Bundesbeschluß betreffend Vergütung von Pferderationen im Friedensverhältnis. — Ausland: Deutschland: Ueber größere Truppen-Übungen im Jahre 1882. Österreich: † Karl Freiherr v. Bünkerth. Frankreich: Eisenbahn-Kompanien. Tunis: Befestigungen. — Verschiedenes: Laffette für Festungsgeschütz. Versuche zur Ermittlung der Treffergruppierung beim Infanterie-Salvenfeuer gegen eine Batterie. Das Telefon auf dem Artillerie-Schießplatz. Selbstsamer Fund. — Bibliographie.

### Die strategische Bedeutung der Simplon-Bahn vom französischen Standpunkte betrachtet.

Die glänzende Ueberwindung aller so zahlreichen, politischen wie finanziellen und materiellen Schwierigkeiten, die sich dem Durchstich des Gotthard entgegenstellten, hat neuerdings wieder dem Simplon-Unternehmen volle Aufmerksamkeit zugewandt, und es ist wohl begreiflich, daß in italienischen wie schweizerischen Interessentenkreisen für das Zustandekommen der Simplon-Bahn auf das Eifrigste und Energischste gearbeitet wird. Nach den neuesten Nachrichten hält es das italienische Agitations-Komite für angezeigt, seine Tägigkeit auf einen weiteren Kreis auszudehnen, indem es sich an alle Städte der Lombardei, der Emilia und des Venezianischen wendet, deren Interessen mit denen Mailands identisch sind, um sich ihrer Unterstützung zu versichern und sich mit ihnen über ein gemeinsames Vorgehen bei den Kammern zu verständigen.

Ja, Angesichts des mit den beiden hauptsächlich interessirten Städten Novara und Genua bereits erzielten Einverständnisses und sicher des Erfolges bei den genannten Landesteilen läßt das Komite schon die Linie Arona-Ornavasso, welche für die Lombardei eine besondere Wichtigkeit hat, studiren, um diese einzig noch bestehende Lücke des Bahnprojektes Mailand-Simplon-Paris auszufüllen.

Herrscht mithin auf der Mailänder Seite großer Enthusiasmus für das Unternehmen, so darf man das Gleiche für die Pariser Seite nicht behaupten. Um Gegentheil! Es machen sich in militärischen Kreisen gewichtige Bedenken gegen dasselbe geltend, und auch aus politischen Gründen wäre der gegenwärtige Moment nichts weniger wie geeignet, französische Begeisterung für die Simplon-Bahn hervorzurufen, auch wenn ihre finanzielle Seite unantast-

bar, ja selbst verlockend wäre. — Die gegenseitigen Beziehungen beider Länder, denen die Simplon-Bahn als Bindeglied dienen soll, sind so wenig augenblicklich zufriedenstellend, als die allgemeine politische Situation Europa's nicht dazu angethan ist, sie für die nächste Zukunft besser zu gestalten. Kundgebungen aus militärischen Kreisen, die sich mit Wucht gegen das Projekt der Simplon-Bahn richten und die für Frankreich gefährliche militärisch-politische Tragweite desselben betonen, sind daher schon im Allgemeinen an und für sich für jeden Politiker und denkenden Militär beachtenswerth, dürften aber vor Allem das spezielle Interesse der neutralen Schweiz erregen, die bei etwaigen Collisionen arg in Mitleidenschaft gerathen würde. Gleiche Kundgebungen in militärisch-politischer Beziehung wurden gemacht, als es sich um den Durchstich des Gotthard handelte. Möge Gott verhüten, daß sich, falls es zur Entladung des drohenden politischen Gewitters kommen sollte, das damals Gesagte nicht erfüllen möge — zum Heile der Schweiz!

Folgen wir jetzt im Großen und Ganzen der in der militärischen Zeitschrift „Bulletin de la Réunion des Officiers“ enthaltenen Darstellung der strategischen Bedeutung der Simplon-Bahn für Frankreich, ohne uns in die für unsere Leser in der Schweiz überflüssigen, weil Allen bekannten Details einzulassen.

Das einst zwischen Deutschland und Italien bestandene riesige und zur Winterszeit unüberwindbare Hinderniß hat die technische Wissenschaft verschwinden gemacht. Beide Nationen können sich von nun an zu jeder Jahreszeit in kürzester Frist die Hand reichen. Nur 8 Stunden trennen die deutsche Grenze bei Basel von der italienischen bei Como (Chiasso), und diese Thatsache ist wohl geeignet, die Aufmerksamkeit des beiderseitigen französischen Nachbarn zu erregen, denn die vollendete Gotthard-

Bahn ist im Falle einer Allianz Deutschlands mit Italien zu der bequemsten, mitten durch die neutrale Schweiz führenden Kommunikationslinie geworden, die geradezu, weil unbefestigt, zur Benutzung und zur momentanen Richtachtung der schweizerischen Neutralität einlade. —

Die jetzt geplante Durchbohrung des Simplon, deren Realisirung in vielleicht nicht allzu langer Frist bevorsteht, wird einem deutsch-italienischen Bündnisse noch eine zweite, äußerst wichtige Operationslinie in der Richtung auf Lyon zur Verfügung stellen und somit die durch die Gotthardlinie gewährten strategischen Vortheile erheblich erhöhen. — Die von Italien durch den Simplon führende Linie erreicht zunächst den Genfer See, umgeht ihn auf beiden Ufern und führt dann, begünstigt durch zahlreiche und gute Straßen, durch die etwa 120 Kilometer breite Trouée zwischen dem Fort de l'Ecluse und dem Platz Albertville direkt auf Lyon zu, ohne anderen Hindernissen zu begegnen, als einigen leicht zu beseitigenden Terrain-Schwierigkeiten. —

Vom französischen Standpunkte aus, mit einem feindseligen Italien in Aussicht, ist allerdings die Durchbohrung des Simplon eine Gefahr, auf die hingewiesen werden muß, selbst wenn sogar „kompetente“ Persönlichkeiten — vielleicht im allzu großen Interesse ihres Geldbeutels, der sie patriotische Pflichten vergessen läßt — anderer Ansicht sein sollten! — Ihrer optimistischen Ansicht, die ja auch bei der Frage der Gotthard-Durchbohrung die Oberhand behielt, sind um so mehr alle die sich aus dem Simplon-Durchstich ergebenden militärischen Bedenken entgegenzustellen, als vielleicht der Zeitpunkt nicht mehr fern ist, wo die politische Tragweite des für den Handel so wichtigen Alpen-durchstichs sich geltend machen wird.

Wir können von einer Beschreibung der berühmten Gotthardstraße und ihrer Geschichte in militärischer Beziehung füglich abstehen, da in unsern Leser-Kreisen fassham bekannt sein dürfte, daß der etwa 2100 Meter hohe Gotthardpass seit dem Jahre 1830 mittelst einer Kunststraße ersten Ranges den Vierwaldstätter-See mit dem schweizerischen Theile des Langen-Sees in Verbindung setzt, daß auf dieser Straße niemals kriegerische Aktionen stattfanden, daß hingegen der alte Saumpfad am Ende des vorigen Jahrhunderts der Zeuge blutiger Ereignisse war.

Die in der Kriegsgeschichte glänzenden Namen Souvarow und Lecourbe sind für alle Zeiten mit dem von jetzt an in Friedenszeiten verödeten Gotthardpasse verbunden.

Die mit kolossalen, theils von Deutschland, theils von Italien und theils von der Schweiz aufgebrachten Geldmitteln erstellte Eisenbahn hat hauptsächlich den Zweck, mittelst Durchstichs des Gebirges die Verkehrsverhältnisse zwischen Deutschland und Italien auch im Winter zu reguliren und ihrer durch die Natur so oft gebotenen Stockung vorzubeugen. In Rothkreuz, dem Ausgangspunkt der Bahn, treffen sich die vom Rhein und von der

Donau über Basel, Schaffhausen und Zürich kommenden deutschen Linien, und die neue Linie führt um den Nigi herum, längs des Vierwaldstätter-Sees, im Reusthal aufwärts nach Göschenen, traversirt hier mittelst eines 15 Kilometer langen Tunnels die zwischen Italien und Deutschland errichtete formidable Scheidewand und steigt auf der andern Seite bei Airolo im Tessinthal abwärts, um bei Magadino den Lago maggiore und etwas weiter an der italienischen Grenze den Anschluß an das große oberitalienische Eisenbahnnetz zu erreichen.

Zwischen Bellinzona und Magadino zweigt bei Giubiasco eine Bahn ab, welche den Monte Genere durchschneidet und über Lugano bei Chiasso den Anschluß an das Netz der Alta Italia findet. — Letztere Linie ist die direkte Verbindung Mailands und der Lombardei mit Deutschland, während erstere eine fast gerade Richtung zwischen der Nordsee (Bremerhaven) und dem mittelländischen Meere (Genua) einhält.

Die projektierte Simplon-Bahn soll Frankreich mit Nord-Italien (Lombardei) verbinden und wird im Allgemeinen eine zur Gotthard-Bahn perpendikuläre und zur Mont-Genèse-Bahn auf geringe Entfernung parallele Richtung einhalten. — Die eigentliche Simplonstraße zwischen Brieg im Rhonethale und Domo d'Ossola im Lusatthale wurde bereits vom Kaiser Napoleon, der ihre militärische Bedeutung für das damals aggressive Frankreich erkannt hatte, in den Jahren 1804 und 1805 mit bedeutendem Kostenaufwande erbaut, gewissermaßen um dem ruhmvollen Feldzuge, der bei Marengo seinen siegreichen Abschluß fand, ein dauerndes Andenken zu sichern. — Der Weg aus Frankreich längs der Rhone und des Genfer Sees liegt bis zum bekannten Defilé von St. Maurice offen da, passirt daselbe, erreicht den für Alpen-Kommunikationen (Großer St. Bernhard nach Aosta, Col de Balme nach Chamonix) wichtigen Knotenpunkt Martigny und wendet sich im breiten Rhonethale aufwärts bis nach Brieg, wo die eigentliche Überschreitung des Gebirges beginnt. Die Straße ist gleich jener über den Gotthard eine Kunststraße ersten Ranges. Bis Bérizal, einem einfachen Posthause, wo im März 1814 einige Hundert Walliser Schützen mehrere Tausend ungebetteter italienischer Gäste energisch zurückwiesen und bis an den Lago maggiore verfolgten, bietet die Straße keine sonderliche Gefahr, dann folgen sich aber sechs Schutzhäuser und mehrere Gallerien in kurzer Distanz, um den hier im Winter und Frühling drohenden Lawinenstürzen zu begegnen. Auf der Höhe des Passes steht das Hospiz, eine Dependance des berühmten Hospizes auf dem Großen St. Bernhard. Der Abstieg nach der italienischen Seite ist bequem und nicht sehr gefährlich. Man stößt zunächst auf die Gallerie von Algaby (9 Stunden von Brieg und 5 von Domo d'Ossola) im Thale der Doveria. In der Gallerie sind noch Spuren geringer Vertheidigungs-vorkehrungen aus dem Jahre 1805 vorhanden. Gleich hinter derselben beginnt das lange Defilé

von Gondo, eine der malerischsten, grandiosesten und wildesten Schluchten der Alpen. Jenseits der Schlucht ist die italienische Grenze; auch hier sind auf Schweizerboden einige Befestigungen errichtet. Weiter führt die Straße über Fella und Crevola, wo man zuletzt auf einer 90 Fuß hohen Brücke die Doveria passiert, nach Domo d'Ossola und dann im weiten Thale der Losa abwärts dem Lago maggiore entlang nach Arona zum Anschluß an die Eisenbahnen der Alta Italia.

(Schluß folgt.)

**Das Schießen der Feldartillerie** von H. Röhne, Major und Abtheilungs-Kommandeur. Berlin 1881. E. S. Mittler und Sohn. Preis Fr. 10. 70.

Dieses Buch bietet zum ersten Male eine vollständige Uebersicht alles desjenigen, welches zusammen das Material einer Schiezinstruktion ausmacht; das Buch macht daher nicht nur Epoche, indem es den gegenwärtigen Standpunkt der Schießkunst der deutschen Artillerie darstellt, sondern es kann für jeden Artilleristen als Handbuch dienen zur Orientirung über fast alle Fragen des Schießwesens. Das Buch verdient eine umfangreiche Besprechung; aber nicht nur der Artillerist, auch der Infanterist wird unzählige Anregungen finden, ganz besonders im Anhange dürften für uns, wo die Schiebeneinrichtungen für das Schießen der Artillerie und Infanterie noch ungemein primitiv sind, die Mittel an die Hand gegeben sein, auf nicht kostspielige Art die angestrebte Verbesserung des feldmäßigen Schießens bedeutend zu fördern.

Das Buch zerfällt in 4 Abschnitte und einen Anhang nebst Anlagen zur Erläuterung und Präzisirung des Textes.

Der I. Abschnitt enthält zunächst eine Ballistik oder Theorie des äußeren Schusses; dieser Theil ist nicht der stärkste und scheint eher der Vollständigkeit wegen da, als aus Ueberzeugung der Nothwendigkeit desselben von Seiten des Verfassers. Dies erhellt aus der Pietät, mit welcher sowohl Ausdrücke, als einige Formelableitungen, die nicht die besten und weder gerade einfach noch die zugleich annähernd richtigsten sein dürfen, beibehalten sind. Man fühlt heraus, daß der Verfasser eigentlich Nichtigeres geben könnte, mit deutscher Treue jedoch die schulmäßigen Schablonen nicht zerknittern will. Zur Erhöhung einige Zitate. Auf Seite 7 wird das Bucken dem Aussströmen der Gase durch das Ründloch zugeschrieben. Daß solcher Kobl gelegentlich von Unteroffizieren beim Biere behauptet wird, kann allenfalls vorkommen, hingegen geglaubt und gedruckt werden sollte er doch heutzutage nicht mehr. Auf Seite 25 begegnen wir auch wieder einem ganz spezifisch deutschen Schulausdruck: die Flugbahn wird zu einer doppelt gekrümmten ballistischen Kurve. Sie ist allerdings in Bezug auf ihre Lage zu der Abgangsrichtung gekrümmt durch zweiseitige Ablenkung, aber keineswegs in Bezug auf eine links geneigte Ebene, welche Geschütz und Ziel verbindet, und diese Ebene liegt dem darstel-

lenden Verständniß doch näher, als eine „doppelte Krümmung“, welche schwer anders zu verstehen ist als eine Art Zappenzieher. Sehr eigenhümlich ist auf Seite 29 und später auf Seite 51 die Behandlung der Präzision, welche als Treffsicherheit gestrichen, dafür als Treffsfähigkeit und zugleich als Treffwahrscheinlichkeit wieder auflebt. Mit der Erläuterung des Herrn Verfassers wird wohl nicht mancher fremde Artillerist einig gehen, da man sonst gewohnt ist, diese drei Eigenschaften, die zwar naturgemäß unter sich in Rapport stehen, gut auseinander zu halten. Nach sonstigen Annahmen ist die Treffsicherheit für jedes einzelne Stück eine bestimmte Größe, die bei Röhren gleicher Konstruktion nicht sehr verschieden ist, die Treffsfähigkeit ist Berechnung dieser Sicherheit auf bestimmte Zielgrößen, oder umgekehrt bestimmter Zielgrößen auf eine bestimmte Summe Treffer; die Treffwahrscheinlichkeit hingegen hat mit der Präzision sehr wenig zu thun, da sie nicht von der Identität der Flugbahnen eines Rohres, sondern von der Gestalt der mittlern Flugbahn abhängig ist, d. h. von der Präzision der Fallwinkel und den bestreichenen Räumen. So hat der 15cm.-Mörser viel Präzision oder Treffsfähigkeit und wenig Treffwahrscheinlichkeit, die Kanonen oft umgekehrt; mit Verminderung der Ladung eines gegebenen Geschüzes wächst meist die Präzision und die Wahrscheinlichkeit nimmt deswegen doch ab; ganz besonders stark markirt sich dieses bei den Handfeuerwaffen. Auf Seite 33 heißt es: durchweg ist die Breitenstreuung geringer als die Höhenstreuung. Dieses ist auch so ein alter Schulsatz, der nur wahr ist, wenn man ältere Geschüze und größere Entfernung voraussetzt, wo sich kein vertikales Wandbild erstellen läßt und auf dem Boden eine nach der Schußrichtung langgezogene Ellipse entsteht. Die neuern Geschüze mit starkem Drall und sehr starken Ladungen haben im Gegenheil größere Breiten- als Höhenstreuung, wie sich aus Wandbildern bis 2000 m. oder Reduktion der Terrainbilder auf eine vertikale Wand genügend beweisen läßt; allerdings sind die Anfangsgeschwindigkeiten nicht Schuld daran, aber die Rotationsgeschwindigkeiten und die daherige Bewegung des Rohres im Schusse.

Es fehlt eben dieser Theorie des Schusses das eigentlich Ballistische, die genaue Rechenschaft über die Vorgänge während des Schusses selbst.

Es ließe sich da nun noch Einiges aufführen; für den schweizerischen Leser ist aber die Arbeit sehr mühsam, da die ganze Auflägeberechnung immer noch mit dem deutschen vorsündfluthlichen Maße von Graden und Sechszehnteln geschieht, oder später die Korrektur nach Distanztheilung. Bei allem Respekt vor deutschem Fleize kann man doch nicht begreifen, daß die deutsche Artillerie so lange an einem Auflägsysteme festhält, welches gerade so unpraktisch ist, als es mit seiner Distanztheilung praktisch scheinen will.

Im II. Abschnitt: Entwicklung der Regeln für das Einschießen — fühlt sich der Verfasser freier und gibt daher auch klare, wohl durchdachte Regeln