

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

Band: 32=52 (1886)

Rubrik: Ausland

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: 12.01.2026

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

Nach kurzem Halt, den die Soldaten selbst nicht länger wünschten, weil sie zu frieren begannen, rückte man kompagniereise ab. Mann hinter Mann ging es wieder am Strimbach aufwärts, welcher von den südwestlichen Gletschern des Oberalpstocks genährt wird. Der Strimzletscher — zwischen dem Wettenalp- und Oberalpstock liegend — schleift mit seiner Moräne das Thal in der Marschrichtung, nach Norden zu, ab, und man hat sich rechtzeitig ostwärts zu halten um die Kreuztippshöhe zu gewinnen. Die letzten 300 Meter führt der Pfad anstrengend genug bergan. In angemessener Gangart und mit bemerkenswerther Ausdauer schlängelte sich der Zug jedoch höher und höher hinauf, und um halb 10 Uhr schollen vom Kreuz auf der Passhöhe (2350 Meter) helle Jauchzer vom Bündnergletz in den Kanton Uri hinüber.

Ich ließ die Kette vorüberziehen — nach 25 Minuten passirte der schon erwähnte Tessiner Spielmann die Linie. Er hatte die Polizeimüze tief über die Ohren heruntergezogen, denn da oben blies kein übler Wind von Westen her, mit Nebeln und Regenschauern untermischt. An solchen hatte es zuvor auch nicht gefehlt, doch war die Witterung zum Steigen und für den Marsch überhaupt sehr günstig. Der Himmel war bedeckt und die das Thal begleitenden Bergzüge hatten Nebelhüte auf, von deren Rampe sie gelegentlich etwas Wasser heruntertropfen ließen. Auf der ganzen Strecke bis zur Passhöhe aber senkte sich der Nebel selbst nie hernieder, so daß sich ein Jeder den Weg deutlich einzuprägen konnte.

Auf der Urner Seite ist der Pass von der Höhe bis zur Alp Gulma (1880 Meter) nicht gut. Der südlich liegende Krüzberg hat die vordere Mulde mit einem langgestreckten Trümmerfeld aufgefüllt. Es war keine Kleinigkeit, ohne Bergstock, bepackt und das Gewehr an der Schulter da herunter zu kommen. Doch schon nach einer Stunde waren die ersten, nach einer weiteren halben die letzten Mann bei den Gulma-Hütten am Eglbach. Die Bividane freilich waren außer Ordnung gerathen, und da bald der Regen zu gleichen anfing, gab man sich mit deren Wiederherstellung nicht ab. Dieses Auseinanderfallen ist selbstverständlich Niemandem zur Last zu legen. Es ist bedingt durch das körperliche Leistungsvermögen des Einzelnen; doch hätte eine nothdürftige Sammlung durch die Subalternoffiziere nichts geschadet.

Man hatte beabsichtigt, in Gulma einen längeren Halt zu machen. Das Bataillon war gegen 5 Stunden unterwegs; es hatte mehr als die Hälfte der Arbeit hinter sich. Der zeitweise heftige Regen vereitelte diese Absicht wenigstens zum Theil. Schon um halb 12 Uhr brach die Truppe wieder auf. Durch dichten Nebel stieg man die steilen Grashalden gegen den Rossboden und von da zu den Eglhütten hinab. Nur hie und da war ein Blick an den Breitenstock hinauf vergönnt; für's Gewöhnliche sah man keine hundert Schritte vor sich. Gegen 1 Uhr war Krüzsteinrüt erreicht, wo sich das Bataillon hielt. Da eine Hälfte nahm unter der Führung von Oberstdivisionär Pfyffer den Weg über die Breitlau, die andere, unter Major Olgfatt, über Herrenliumi. Ich schloß mich der letzteren Abtheilung an. Nach einer kleinen Halbstunde war man in dem bekannten Dörfchen Brüsten im Maderanerthal und nach einer weiteren — also um 2 Uhr — in Amsteg (522 Meter) angelangt, wo die Dorfschönen die Schützen mit den freundlichen Gesichtern bewillkommen, auf welche die vollbrachte Marschleistung das Anrecht gab.

Kein Bein war zurückgeblieben; die Nachzügler, wie sie auf den Landstrassenmarschen üblich sind, fehlten. Der Arzt setzte sich in Amsteg ruhig zum Schoppen, er hatte seiner Pflicht genügt, ohne ein Wehreres thun zu müssen, als die Andern.

— (Unsere Infanterie) ist der Titel eines in Nr. 237 der „Schweizer Grenzpost“ erschienenen Artikels, welcher Aufsehen erregt hat. Bei der Infanterie, dem Stielkind unserer Armee, haben sich — nach Ansicht des Verfassers — bei dem diesjährigen Truppenzusammenzug „offensive Mängel sowohl in der taktilchen Ausbildung, als in der Disziplin der Mannschaft“ gezeigt. Die Ursache dieser Erscheinung schreibt er dem Mangel an einer festen Zentralleitung zu. In jedem Kreis finde man eine andere Art der taktilchen Ausbildung. Jeder Kreisinstruktor führe Abänderungen und Neuerungen ein, zum Schaden der einheitlichen und sicheren Ausbildung der Truppen und ihrer Führer.

Der Verfasser behauptet, die Marsch- und Feuerdisziplin bei den beiden Divisionen habe viel zu wünschen übrig gelassen, und untersucht die Mittel zur Abhilfe. Schließlich hebt er die Nachtheile hervor, welche die Reduktion der Rekrutenschulen von 3 auf 2 für die Ausbildung der Mannschaft gehabt hat. Die große Mannschaftszahl mache es unmöglich, den Soldaten in die Hand zu bekommen, um ihn — wie es geschehen sollte — zur Selbstbeherrschung und Ausdauer schon moralisch zu zwingen. Nebst der Disziplin habe auch die Schiechausbildung unter der Reduktion der Zahl der Infanterie-Rekrutenschulen gelitten. — Die kleinen Ersparnisse, die dadurch gemacht, fallen nicht in Betracht, wo es sich um die Feuerfähigkeit der Hauptwaffe handle. — Am Schluß des Artikels wird gesagt: „Unsere Infanterie bedarf einer neuen Zucht, eines neuen Geistes. Um diese Erziehung durchzuführen zu können, ist es aber zugleich auch notwendig, daß das damit betraute Instruktionskorps aus gleichartigen gebildeten Elementen zusammengesetzt, daß die Stellung der Instruktoren mehr und mehr gehoben werde.“

— (Basler Militär-Cercle.) Am 2. Oktober fand das obligate jährliche Macaronessen in gewohnter Weise statt. Der Saal war, wie die „A. Schw. B.“ berichtet, geschmückt mit militärischen Bildern, welche an die fremden Dienste speziell erinnerten, mit Waffen und Ehrenzetteln, die Mitglieder des Vereins im auswärtigen Militärdienste erworben. Zwei Mitglieder in Uniformen, die sie früher getragen, empfingen die Offiziere mit militärischen Ehrenbezeugungen. Ein Clarion gab die nötigen Signale. Der feierliche Anlaß verlief in ungestörter Fröhlichkeit und manche gemeinsam durchgemachten Erlebnisse helterer und cruster Natur wurden in die Erinnerung zurückgeführt.

A u s l a n d .

Deutschland. (Eine Uebung des preußischen Eisenbahn-Regiments.) In der letzten Woche verhielten die Heitungen von einer interessanten dreitägigen Uebung des Eisenbahn-Regiments. Demselben war der Auftrag erteilt, eine etwa 1200 Meter lange eingleisige Bahnlücke zu legen, welche die Station Clausdorf der Militärbahn etwa 200 Meter südlich des Stationsgebäudes kreuzen und dieser Kreuzung, sowie der dortigen sehr abschüssigen Bodenverhältnisse wegen über eine 140 Meter lange Holzbrücke führen sollte. Bereits vor dem Anfang der eigentlichen Uebung ward durch besondere Abtheilungen des Eisenbahn-Regiments für die Herbeschaffung des Baumaterials, der Schienen und Schwellen, für das Abstecken der Bahnlücke und für die erforderlichen Erdbewegungsarbeiten Sorge getragen. Das Regiment traf demnächst am 6. d. M. morgens auf dem Uebungsplatz ein und begann sofort mit dem Verlegen des Oberbaus und mit der Ausführung der Brücke. Mit außerordentlicher Geschwindigkeit und Sicherheit entwickelten sich die planmäßig angeordneten Arbeiten, bei welchen die einzelnen Abtheilungen einander mit erstaunlicher Winklichkeit unterstützten.

Eine wesentliche Hilfe gewährten dabei kleine schmalspurige Bahnen, welche schnell verlegt werden, um das Baumaterial von den Stapelplätzen nach den Verwendungsplätzen zu schaffen, und welche demnächst ebenso schnell wieder entfernt werden, um an anderer Stelle Verwertung zu finden. Die bereits fertig vorhandenen und durch eine sinnreiche Einrichtung leicht miteinander zu verbindenden einzelnen Glieder dieser Schmalspurbahnen bestehen aus drei leichten Schwellen nebst 2 Meter langen, mit 0,60 Meter Spurweite auf denselben befestigten Schienen und können bequem von zwei Mann gehoben werden. Die Glieder sind auf kleine schmalspurige Wagen aufgestapelt. Beim Beginn der Arbeit wird eines derselben auf die Erde gelegt und der Wagen hinaufgeschoben, worauf das folgende Glied abgehoben, mit dem bereits liegenden verbunden, demnächst der Wagen weitergeschoben wird u. s. w.

Am Schlusse des ersten Arbeitstages waren bereits 400 Meter Überbau fertiggestellt und für die Brücke acht Böcke und drei Joche aufgerichtet. Auf einer geeigneten Stelle war außerdem ein Bureau erbaut und in telegraphische Verbindung mit den Stationen Clausdorf und Berlin, sowie in telefonische Verbindung mit den wichtigsten Arbeitsstätten gebracht. Am Vormittage des dritten Tages war die Bahnlücke bis zur Brücke, und am Nachmittage desselben Tages auch letztere, welche auf 26, meist zweiflügeligen Böden und drei Jochen ruhte, betriebsfähig fertiggestellt. Um die Haltbarkeit der Brücke zu erproben, wurde dieselbe alsbald durch eine Maschine und drei Wagen ansäuglich langsam, nachher rasch befahren, wobei sich nachteilige Erschütterungen an dem Bauwerk nicht herausgestellt haben.

(Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 15. Sept. 1886.)