

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: 01.05.2026

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 kompagnieweise ab. Mann hinter Mann ging es wieder am Strimbach aufwärts, welcher von den südwestlichen Gleisern des Oberalpstocks genährt wird. Der Strimbach fließt — zwischen dem Weitenalp und Oberalpstock liegend — schließt mit seiner Moräne das Thal in der Marschrichtung, nach Norden zu, ab, und man hat sich rechtzeitig ostwärts zu halten um die Kreuzspasshöhe 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 Bündnergebiet in den Kanton Uri hinüber.

Ich ließ die Kette vorüberziehen — nach 25 Minuten passirte der schon erwähnte Tessiner Spielmann die Linie. Er hatte die Polizeimütze 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 Kämme 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 einprägen konnte.

Auf der Urner Seite ist der Paß von der Höhe bis zur Alp Gulma (1880 Meter) nicht gut. Der südlich liegende Krügelberg hat die nördliche Mulde mit einem langgestreckten Trümmerfeld aufgefüllt. Es war keine Kleinigkeit, ohne Bergstock, gepackt 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 Gyllbach. Die Verdänte freilich waren außer Ordnung gerathen, und da bald der Regen zu gießen anfang, 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 Grassalben gegen den Rossboden und von da zu den Gyllhütten hinab. Nur hier und da war ein Blick an den Bristenstock hinauf vergönnt; für's Gewöhnliche sah man keine hundert Schritte vor sich. Gegen 1 Uhr war Krüsteinrüt erreicht, wo sich das Bataillon theilte. Die eine Hälfte nahm unter der Führung von Oberstdivisionär Pfyffer den Weg über die Breiklaur, die andere, unter Major Digtati, über Herrenkamm. Ich schloß mich der letzteren Abtheilung an. Nach einer kleinen Halbstunde war man in dem bekannten Dörfchen Bristen im Maderanerthal und nach einer weiteren — also um 2 Uhr — in Amsteg (522 Meter) angelangt, wo die Dorfschönen die Schützen mit den freundlichen Gesichtern bewillkommten, auf welche die vollbrachte Marschleistung das Anrecht gab.

Kein Wein war zurückgeblieben; die Nachzügler, wie sie auf d. n. Landstraßenmärchen üblich sind, fehlten. Der Arzt setzte sich in Amsteg ruhig zum Schoppen, er hatte seiner Pflicht genügt, ohne ein Mehreres 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 Stiefkind unserer Armee, haben sich — nach Ansicht des Verfassers — bei dem diesjährigen Truppenzusammenzug „offenbare Mängel sowohl in der taktischen 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 taktischen Ausbildung. Jeder Kreisinstruktor führe Abänderungen und Neuerungen ein, zum Schaden der einheitlichen und sichern 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 Nachteile hervor, welche die Reduktion der Rekrutenschulen von 3 auf 2 für die Ausbildung der Mannschaft gehabt hat. Die große Mannschafszahl mache es unmöglich, den Soldaten in die Hand zu bekommen, um ihn — wie es geschehen sollte — zur Selbstbeherrschung und Ausdauer schon moralisch zu zwingen. Neben der Disziplin habe auch die Schießausbildung unter der Reduktion der Zahl der Infanterie-Rekrutenschulen gelitten. — Die kleinen Ersparnisse, die dadurch gemacht, fallen nicht in Betracht, wo es sich um die Felbtüchtigkeit 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 nothwendig, daß das damit betraute Instruktionkorps aus gleichartigen gebildeten Elementen zusammengesetzt, daß die Stellung der Instruktionen mehr und mehr gehoben werde.“

— (Basler Militär-Cercle.) Am 2. Oktober fand das obligate jährliche Maccaronessen in gewohnter Weise statt. Der Saal war, wie die „A. Schw. Z.“ berichtet, geschmückt mit militärischen Bildern, welche an die fremden Dienste speziell erinnerten, mit Waffen und Ehrenzeichen, die Mitglieder des Vereins im auswärtigen Militärdienste erworben. Zwei Mitglieder in Uniformen, die sie früher getragen, empfingen die Diszipliner mit militärischen Ehrenbezeugungen. Ein Clairon gab die nöthigen Signale. Der festliche Anlaß verließ in angeregter Fröhlichkeit und manche gemeinsam durchgemachten Erlebnisse ketterer und ernster Natur wurden in die Erinnerung zurückgeführt.

A u s l a n d.

Deutschland. (Eine Uebung des preussischen Eisenbahn-Regiments.) In der letzten Woche berichteten die Zeitungen von einer interessanten dreitägigen Uebung des Eisenbahn-Regiments. Demselben war der Auftrag erteilt, eine etwa 1200 Meter lange eingleisige Bahnstrecke zu legen, welche die Station Clausdorf der Militärbahn etwa 200 Meter südlich des Stationsgebäudes kreuzen und dieser Kreuzung, sowie der dortigen sehr abhüssigen 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 Herbeischaffung des Baumaterials, der Schienen und Schwellen, für das Abbeden der Bahnlöcher und für die erforderlichen Erdbewegungsarbeiten Sorge getragen. Das Regiment traf demnächst am 6. d. M. morgens auf dem Uebungsplatze ein und begann sofort mit dem Verlegen des Oberbaues 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 Pünktlichkeit unterstützten.

Eine wesentliche Hilfe gewährten hierbei 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 Verwerthung 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 Oberbau 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 telephonische Verbindung mit den wichtigsten Arbeitsstätten gebracht. Am Vormittage des dritten Tages war die Bahnstrecke bis zur Brücke, und am Nachmittage desselben Tages auch letztere, welche auf 26, meist zweistöckigen Böcken und drei Jochen ruhte, betriebsfähig fertiggestellt. Um die Haltbarkeit der Brücke zu erproben, wurde dieselbe alsbald durch eine Maschine und drei Wagen anfänglich langsam, nachher rasch befahren, wobei sich nachtheilige Erscheinungen an dem Bauwerke nicht herausgestellt haben.

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