

Die Gotthardbahn in militärischer Beziehung

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **11=31 (1865)**

Heft 36

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-93760>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

züglichen Formeln eliminiren nämlich von selbst die konstanten Fehler der Elevationsbeobachtung, wie Grob- und Feinkorn, Depression, Irrthum in dem Werthe $R - r$ u. s. w.

(Fortsetzung folgt.)

Die Gotthardbahn in militärischer Beziehung.

Im Laufe dieses Sommers erschien eine Brochure unter obigem Titel, als deren Verfasser sich Herr eidgen. Oberst Schwarz und Herr Genie-Oberstleut. Siegfried nannten.

Ohne uns zu dem einen oder andern Bergübergang hinzuneigen, begrüßten wir diese Publikation mit Freuden, weil sie uns bewies, daß in unsern obern militärischen Regionen allem, was für die Vertheidigung der Schweiz von Interesse sein kann, gehörige Aufmerksamkeit geschenkt wird, und weil wir im weitem aus dem Erscheinen derselben entnehmen konnten, daß, von militärischer Seite, die unzweifelhafte Berechtigung in so wichtigen Fragen auch ihr Wort mitzusprechen, wieder in Anspruch genommen wird.

Wir wollen versuchen den verehrlichen Lesern der Militärzeitung den Inhalt der Brochure in kurzen Zügen anzudeuten und erlauben uns dieselbe schon ihrer trefflichen Redaktion wegen, vorzüglich den Herren Generalstabsoffizieren, mögen sie nun im Civilleben sich zum Lukmanier oder Simplon bekennen, zum Studium anzuempfehlen.

Die Brochure ist in IX Abtheilungen getheilt, welchen eine Schlussfolgerung des Gebrachten in 7 Sätzen beigelegt ist.

Der I. Abschnitt giebt in meisterhafter Klarheit ein Bild der Grundzüge des Gotthardstockes, des Laufes der aus ihm entspringenden Flüsse, von welchen die Reuß, als Mittellinie die Schweiz in zwei Hälften theilt.

Im II. Abschnitt werden die militärischen Verhältnisse einer Reußthal- oder Gotthardbahn in Verbindung mit den Alpenstraßen gewürdigt und hervorgehoben, wie sehr durch diese Combination eine Vertheidigung Graubündtens und des Wallis erleichtert wird.

Im III. Abschnitt wird dargethan, wie Alpenstraßen ein gewaltames Forciren oder Ueberrumpeln unserer Gebirgspässe zu verhindern geeignet sind und wie durch die Reußthalbahn die Errichtung eines Depotplatzes im Knotenpunkt (Urfernthal) erleichtert wird.

Hier scheint uns dem Umstand nicht genug Rechnung getragen zu werden, daß, nach den Vorschlägen von Bekk und Gerwig, die Bahn nicht bis ins Urfernthal geführt würde, sondern in der Nähe von Göschenen in einen Tunnel, welcher sich bis Airola erstreckt, eintritt, daß also in Göschenen ein Umladungsplatz (Bahnhof) vorgesehen werden müsse, um die

Vorräthe und Kriegsmaterialien abladen und aufspeichern zu können, bevor sie mit Landfuhrwerken durch das Schöllenendefilee gebracht werden; und wird also einer der Vortheile, welche die Reußthalbahn für rasche Zufuhr der Vorräthe ins Hauptdepot bringen sollte, theilweise aufgehoben.

Im fernern wird in diesem Abschnitte hervorgehoben, welche Sicherheit, bei einer neutralen Schweiz, eine Gotthardbahn, Italien gegenüber einer Simplon- oder Lukmanierbahn, bei Angriffen von Frankreich oder Oestreich gewähren würde, indem dieselbe als im Centrum der Schweiz gelegen, weniger zu Angriffen einladen wird, als die an der Peripherie des Landes gelegenen Bahnen.

Im IV. Abschnitt finden wir die Begründung, wie sehr eine Gotthardbahn den engern Anschluß des Kantons Tessin an die übrige Schweiz ermögliche und in Verbindung mit den diesen Kanton flankirenden Alpenstraßen eine Vertheidigung desselben erleichtert würde, und werden im Weitem die zur kräftigen Offensive befähigten defensiven Eigenschaften dieser Combination nachgewiesen, wornach auch noch die Regel der Kriegsbauleute, das Thor eines Walles an der gesichertsten Stelle anzubringen, aufs Beste befolgt ist.

Im V. Abschnitt werden die strategischen Verhältnisse des ganzen schweizerischen Bahnnetzes gewürdigt und der Vorzug einer Gotthardbahn als einer von Innen nach Außen führenden Linie vor der Simplon- oder Lukmanierbahn, deren Anfangspunkte die Gränze fast berühren, dargethan. Hier hätten wir auch eine Erwähnung der nöthigen Ergänzungen des Zweiliniensystems gewünscht, welches beim Zustandekommen einer Gotthardbahn zur Vollständigung der strategischen Vortheile nöthig sein wird.

Im VI. und VII. Abschnitt werden die Verhältnisse einer Vertheidigung unserer Westgränze in Betracht gezogen und die Dringlichkeit nachgewiesen, die von der Westfront rückwärts führenden Thallinien als strategische Linien einzurichten und wohl mit einander zu verbinden.

Es wird im fernern mit Recht nach Ergänzungen im Straßennetz, zum Beispiel aus dem Freiburgischen nach Thun, sowie von Thun nach Luzern und aus dem Reußthal nach dem Ententhal, gerufen; und die Stellen angedeutet, wo fortifikatorische Anlagen als besonders dringlich erstellt werden sollten.

Besonders hervorgehoben wird die Thatsache, daß unsere ganze Westfront, von einer Gürtelbahn, welche sich an große Waffenplätze lehnt, umschlossen ist, von welcher aus in zwei bis drei Tagmärschen unsere Gränze überschritten werden könnte.

Im VIII. Abschnitt wird der Vortheil, den eine Gotthardbahn in Verbindung mit den Alpenstraßen, zur Vertheidigung der ebenfalls gefährdeten Ostfront gewähren würde, dargestellt und die Thatsache angeführt, daß Oestreich nach Vollendung der Brennerbahn eine vollkommenere Verbindung der zwei Invasionsrichtungen, die nördlich und südlich von Luziensteig in unser Land führen, gewinnen wird, und darauf hingewiesen, daß, so lange unsere

entgegenstehende und ebenfalls durch einen Gebirgszug getrennten Operationsrichtungen nicht auf gleiche Weise durch eine Gotthardbahn verbunden seien, wir unter ungleichen Verhältnissen den Kampf aufnehmen müßten.

Der IX. Abschnitt ist einer Würdigung der projektierten Grimseibahn gewidmet, welche in den meisten Beziehungen die gleichen Vortheile wie die Neußlinie bieten würde. Hervorgehoben wird, daß diese Linie für die Vertheidigung der Ostfront nicht die nämlichen Dienste wie die Gotthardlinie bieten würde; daß die Stammlinie Luzern=Meyringen=Oberwald=Virola mit dem besondern Nachtheil behaftet sei, auf einer großen Ausdehnung von keiner Straße begleitet zu werden, was allerdings ein nicht zu verkennender Uebelstand ist, indem eine Unterbrechung sich bitter rächen könnte, und endlich, daß der südliche Tunnelausgang in bedrohlicher Nähe des italienischen Passes San Giacomo liege.

Die Resultate werden schließlich folgendermaßen zusammengefaßt:

„Die militärisch-geographischen Verhältnisse weisen uns an, den Schwerpunkt der ganzen Vertheidigung der Schweiz in dem Neußthale — als einer centralen Transversale zu suchen.

„Im Besondern und für die meisten Fälle finden wir diesen Centralpunkt auf dem Gotthard — dem Vereinigungspunkt aller größern Hauptthäler des Landes.

„Alle Angriffe, welche gegen die Südfronte der Schweiz gerichtet sind, können vom Gotthard aus entweder in der Fronte abgeschlagen oder in der Flanke bedroht oder gelähmt werden.

„Dieses strategische Verhältniß wurde schon bei dem Bau der Alpenstraßen als das Maßgebende ins Auge gefaßt.

„Bei der Frage, welchen Zug das Netz einer Alpenbahn zu nehmen habe, fällt dieses Verhältniß doppelt ins Gewicht.

„Keine andere Verbindung kann derjenigen über den Gotthard gleichgestellt werden.

„Eine Eisenbahn durch die Höhentäler des Rheines, der Rhone und der Aare kann das Gotthardsystem nur vervollständigen, nicht aber ersetzen.“

Wie wir vernommen haben, soll von den Herrn eidg. Obersten Eduard und Jakob Salis und Hoffstetter eine Replik gegen die oben resumirte Brochure ausgearbeitet werden, und hoffen wir dieselbe unsern Lesern ebenfalls im Auszug mittheilen zu können.

Versammlung des bernischen Kantonaloffiziersvereins in Langenthal.

(20. August 1865.)

Dieselbe war von 140 Mitgliedern und Ehrengästen aus den Nachbarkantonen Solothurn, Argau und Luzern besucht. Es wurden 24 neue Mitglieder und Herr Oberst Geiser in Langenthal als

Ehrenmitglied aufgenommen und dann folgende ebenso gründliche als zeitgemäße Vorträge gehalten:

1. Von Oberstlieut. Feiß in Bern: „Ueber die Stellung der Scharfschützen in der schweizerischen Armee.“ Es wurde dieser gründliche Vortrag mit großem Beifall aufgenommen und beschlossen, denselben durch die schweizerische Militärzeitschrift zu veröffentlichen.
2. Von Stabshauptmann Ceresole in Bern: „Ueber Bürlis Schrift betreffend den sogenannten Militärzopf.“
3. Vom Vereinssekretär, Lieutenant Gräub in Langenthal: „Nachruf an Oberst Hans Wieland“, — worin er dessen eminente Verdienste um das schweizerische Wehrwesen treffend hervorhob und zum Schluß auch noch der seit der vorhergehenden Versammlung verstorbenen bernischen Obersten Kurz und Steiner (gew. Militärdirektor) sehr ehrend erwähnte. Auf die Einladung des Präsidenten, Oberstlieut. Flückiger, manifestirte hierauf die Versammlung feierlichst durch Aufstehen, daß sie diesem Nachrufe beipflichte und die hohen Verdienste wie das Andenken der drei Verstorbenen ehre.

Einen weitem interessanten Verhandlungsgegenstand bildete der Antrag des Vorstandes zu Ausschreibung von zwei Preisen „für Bezeichnung des besten Mittels zu einer vollkommen guten Aufbewahrung der gezogenen Handfeuerwaffen durch den Mann.“ Auf lebhaft Empfehlung des Berichterstatters, Herrn Major Lüscher, sowohl, als des Herrn Oberstlieut. Franz von Erlach, wurde dieser Vorschlag einstimmig zum Beschluß erhoben. Zur Begründung desselben wurde hauptsächlich geltend gemacht:

- a. Das angeregte Magazinungssystem widerspreche dem Herkommen.
- b. Es müsse den Soldaten empfindlich in seinem Ehrgefühl verletzen.
- c. Dasselbe würde die Volkswaffnung involviren.
- d. Der Soldat könne nur dann jeden Augenblick schlagfertig sein und sich nur dann die nöthige Übung im Zielschießen geben, wenn er im Besitze der Waffe bleibe; ohne diese Übung haben aber die gezogenen Läufe wenig Bedeutung.

Zugleich wurde der nöthige Kredit für allfällige sachbezügliche Versuche eröffnet.

Aus dem Bericht des Präsidiums, betreffend die Neueneggdenkmäler — deren Pläne vorlagen — ergab sich, daß die betreffenden Grundstücke angekauft, das Grabdenkmal vollendet und auch die Erstellung des Obeliskens durch die bereits vorhandenen Geldmittel von circa Fr. 3500 nun gesichert sei, an welche die bernischen Offiziere bis jetzt über Fr. 2400 an freiwilligen Beiträgen leisteten. Der neue Vorstand wurde beauftragt, die beförderliche Erstellung dieses, der Sieger von Neuenegg würdigen Monumentes nationaler Ehre, gemeinschaftlich mit dem historischen Verein anzustreben.