

Die Wacht am Gotthard

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **3 (1928)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-709538>

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.

wohlsein überhaupt nicht mehr krank melden, sondern ruhig nach Hause gehen und nachher einen Arzt beiziehen, ohne dass man nachweisen kann, dass der Mann eigentlich schon im Dienste krank war. Das aber führt zu einer Schädigung der M.V., vor allem aber auch des Pflichtgefühls und der Disziplin im innern Dienst. In allen solchen Fällen, wo Leute meiner Einheit derartige Verzichtsscheine unterzeichnen wollen, mache ich sie auf die Folgen aufmerksam und erkläre ihnen gleichzeitig, dass wenn sie meinem Rate entgegenhandeln, nachher auch auf keinerlei Hilfe irgendwelcher Art zu rechnen hätten. Das führt meist zum Ziel. Besser aber wäre, man würde diese Verzichtsscheine überhaupt zum alten Eisen werfen; denn wenn irgendwo die Voraussetzungen zu einer raschen Heilung vorhanden sind, ist es bei diesen Leuten, die ja darauf drängen, gesund zu sein, also mit den bekannten Begehrungsneurotikern absolut nichts zu tun haben. (Fortsetzung folgt.)

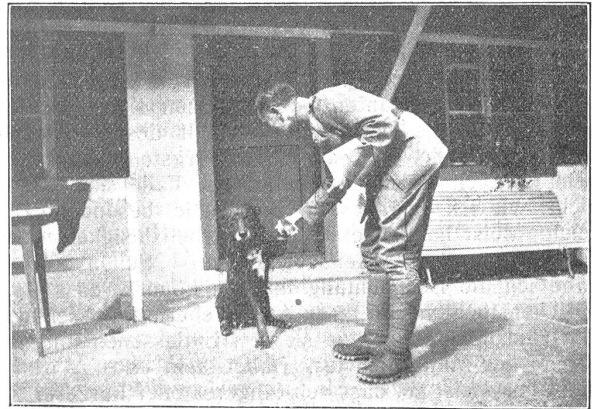
Erweiterung des Waffenplatzes Liestal.

Das eidgenössische Militärdepartement beabsichtigt die Erweiterung des Waffenplatzes Liestal durch Angliederung eines Schiessplatzes in der benachbarten solothurnischen Gemeinde Nuglar, da der Schiessplatz Liestal für das neue Infanteriegewehr und das leichte Maschinengewehr ungenügend geworden ist. Das neu zu erwerbende Gebiet umfasst ca. 300 Jucharten Kulturland, das mit zahlreichen Obstbäumen bestanden ist. Eine Interpellation im solothurnischen Kantonsrat hat dem Chef des solothurnischen Militärdepartementes Gelegenheit gegeben, über das Projekt zu berichten, gegen das sich in der Bevölkerung von Nuglar Widerstände erheben. Nach den Mitteilungen von Regierungsrat Schöpfer ist das Projekt noch keineswegs definitiv, dass vielmehr angesichts der Widerstände das eidgenössische Militärdepartement seinen Organen Auftrag gegeben hat, sich umzusehen, ob in der Nähe von Liestal kein anderer Schiess- oder Exerzierplatz sich finden lasse. Der Chef des eidg. Militärdepartements soll erklärt haben, vom ganzen Projekt abzusehen, wenn in Nuglar gegen die Erweiterung des Waffenplatzes wirklich eine so tiefgehende Verstimmung und Erbitterung herrsche. In diesem Falle müssten aber die solothurnischen Rekruten die Unannehmlichkeit in Kauf nehmen, ihre Rekrutenschulen in Luzern zu absolvieren, es wäre denn, dass es der Stadt Solothurn gelingen würde, einen Waffenplatz in Solothurn zu errichten. Die vorläufige Meinung des eidg. Militärdepartementes gehe also dahin, dass gegen den Willen der Einwohner von Nuglar und bei einer so starken Verbitterung der Landeigentümer die Erweiterung des Schiessstandes auf dem Gebiete der Gemeinde Nuglar nicht vorgenommen werde, dass man es vorziehe, an einen andern Ort zu gehen, wo man dem Militär etwas gastfreundlicher entgegenkomme.

Die Hundebahn.

Ein neues Kapitel zur Anteilnahme der Tiere an den mannigfachsten Aufgaben und Arbeiten im Dienste des Krieges liefert eine den französischen Blättern zu entnehmende Schilderung der französischen Hunde-Eisenbahn, die in den letzten Wintern des Krieges hinter der Schützenlinie betrieben wurde. Da die Franzosen die grossen Transporte in den Vogesen wegen der Schnee-

massen nicht zu bewältigen vermochten, ging ihre Heeresleitung daran, die schon seit längerer Zeit in Vorschlag gebrachte Idee einer Hundeeisenbahn auszuführen. Zu diesem Zwecke wurden mehrere Hunderte dressierter Hunde aus Alaska, dem nordwestlichen Kanada und Labrador an die Front gebracht. Die Hunde, die zuerst Schlitten zogen, wurden dann ihrer neuen Bestimmung als «Eisenbahnhunde» überantwortet. Man baute eine ebenso kleine wie leichte Feldeisenbahn, auf der wegen der fortwährenden steilen Steigungen keine Lokomotive zu verkehren vermochte. Die Hunde mussten die Maschinenkraft vertreten, indem sie vor die klei-



Der Quartierhund.

Mon ami.

nen Lastwagen gespannt wurden, um diese die schroffen Hänge emporzuziehen. Bei dieser Arbeit zeigten sich die schon früher bei Nordpolexpeditionen mit Vorliebe verwendeten Hunde aus Alaska am brauchbarsten. Die neuartige Kriegseinrichtung der Hundeeisenbahn an der Front wurde auch Vertretern des englischen Heeres vorgeführt und zur Nachahmung empfohlen. Mars.

Die Wacht am Gotthard.

Skizze von F. H.-St.

In einem Flanken-Fort an der Südfront des Gotthard, von welchem aus die toten Punkte beschossen werden, die vom tiefer gelegenen Fort F... unerreichbar sind, ist unsere Wache eingezogen, zwei Geschützbedienungen. In früheren Jahren bestieg man diese Festungshöhle auf einer Strickleiter, später erreichte man dieselbe auf einem Hängesteg, von welchem nachts die Laufbretter eingezogen wurden, so dass man sich als weltabgeschiedene Höhlenbewohner wühlte; aber gerade dieses Sichselbstüberlassensein hatte für die Wache, die der Festungskompagnie im Ford Fondo del Bosco entnommen war, einen gewissen romantischen Reiz. Das Innere ist eingeteilt in Vorraum, Geschütz und Beobachtungskasematten, Küche, Schlafräum; später wurde noch eine Maschinerie für den Scheinwerfer eingebaut, dessen Sperberaugen gespensterhaft in das Gelände hinausleuchten. Eben hatte der Küchenchef sein letztes Abenddiner aufgestellt, er verstand es vortrefflich, seinen lieben Kameraden etwas Pikantes aufzutischen, denn diese erleichterten ihm ja stets seine Aufgabe mit einem Zuschuss aus dem fetten Sold. Es gehörte nun einmal zum guten Ton dieser Spezialwache, für einige Tage den Spatz mit etwas Zutaten zu beleben, um die Zivilisation in dieser Einsamkeit aufrecht zu halten — — —

Das Nachtessen ist nun erledigt — schwere Atemzüge beim Aufstehen vom Tisch bezeugen, dass man es nicht leicht hatte, und man genoss gerne als Dessert die würzige Abendluft auf der Vorterrasse am Eingang. Die Schatten senkten sich tiefer ins Bergtal, der Nufenengletscher verblich im Abendsonnenglanz, während vom Fusse des Vespiro aus dem gegenüberliegenden Dörfchen Nante die Lichter aus den kärglich beleuchteten Dorfhütten zu uns hinüber grüssten; rasch hatte die Dämmerung auch uns erreicht — die Wache jenseits wurde auf die Vorterrasse zurückgezogen, ebenso die Laden auf dem Hängesteg.

Wir sitzen plaudernd beisammen, — vom Bahnhof Airolo flimmern die Signallichter — eben verlässt der hell erleuchtete Schnellzug den Gotthardtunnel, wie eine Riesenschlange biegt er um die Kurve in den Bahnhof ein und verschwindet — dem vielgepriesenen Süden zu. Nur die laue Bergluft, die durch die Bergtannen rauscht, und der Bergbach, der vom Sasso Rosso polternd dem Tessin zueilt, beleben die Abendstille — — alle Tag und alle Stund — singen wir.

Da — Telephon!! — In langen Sätzen eilt der Wachtkommandant ans Hörrohr, geräuschlos wir nach — alles konzentriert den Blick nach dem Telephon — der Wachtkommandant aus dem Fort Fondo del Bosco übermittelt: «Heute abend Nachtgefecht gegen unser Fort durch Infanterie-Bataillon mit Zuzug — Kompagnie schussbereit in den Kasematten, Schnelladern, Grabengeschützen und Fahrpanzern West, Ost und Süd — —», «so, so, danke dir — gewiss, wir werden auf der Hut sein — für uns wird das ein Erlebnis werden, diesen Donner und Blitz von unserer Hochwart aus zu verfolgen, schade, dass wir nicht mitbrummen dürfen — Schlaf wohl, wenn du dazu kommst.»

Rasch war die Stille gebrochen, ans Schlafen dachte keiner mehr — wiederum Sammlung bei der Wacht auf der Vorterrasse — spärende Blicke in die Tiefe — Richtung Fort F... — im Geiste sehen wir unsere Kameraden in Bereitschaft stehen — bis die Klingel den Batteriechef aufruft und den Befehl zum Losdonnern er-

teilt — auf den die Kanoniere mit Spannung warten. — Auch bei uns herrscht atemlose Stille, die nur durch den plätschernden Bergbach unterbrochen wird — so vergeht geraume Zeit — da, plötzlich ist die Stille gebrochen — der Feind ist entdeckt — die Schnellader stimmen das Nachtgefecht an — es brummt und blitzt aus den Kasematten, die Grabengeschütze donnern mit und die Fahrpanzer auf dem Glaci sekundieren — das Fort ist auf einmal aus seiner Ruhe aufgerüttelt — umgewandelt in einen verderblichen Vulkan — ein Donnern durchrauscht die Nacht — es ist, als ob eine Hölle auf die Angreifer losgelassen würde — unbarmherzig — Selbstverteidigung aus dem ehernen Munde der Gotthardwacht — ein schaurig-schönes Nachtschauspiel — ein Erlebnis — unvergesslich. Das Dröhnen und blitzen verstumt für kurze Zeit — neue Gefahr muss im Anzug sein — denn aufs Neue speien die Schlünde aus allen Ecken — das letzte Dröhnen der Berge verhallt und wiederum ist tiefe Stille eingetreten; der Nufenengletscher im Hintergrund des Bedretttales, überdeckt von neuem Schnee, erglänzt, beleuchtet vom fahlen Mondlicht; wie ein stummer Wächter erhebt der Lucendro sein weisses Haupt zum Sternenhimmel, und der Vespiro, von dessen Felswänden das Dröhnen als Echo uns erreichte, steht schweigend im Abendfrieden — Feierabend ist's geworden nach Kampf im Frieden — der Feind hat sich zurückgezogen — wir stehen auf hoher Warte wachbereit. Aus dem Innern klingt es aus geschulten Kehlen:

Ich wach auf dem Gotthard, gerüstet und kühn,
Bevor noch die Gletscher im Morgenrot glüh'n;
Ich übe die Waffen für Zeiten der Schlacht
Bei Tannen und Felsen bis tief in die Nacht.

Die Brust ist von heiliger Flamme entbrannt,
So oft ich betrachte dies herrliche Land,
Ich schaue hinauf und hinab auf die Pracht,
Ein schöneres Ländchen kein Wächter bewacht.

Und krachen Kanonen vom Tale empor,
Vertrau' liebe Heimat, ich stehe am Tor;
Ich wach' auf dem Gotthard, verblute ich auch,
So blüht auf dem Grabe der Almrosenstrauh.

Les instruments de bord sur les avions modernes.

Le très grand développement de la navigation aérienne, exigeant des vols toujours plus réguliers, plus sûrs, de moins en moins dépendant des conditions météorologiques et des difficultés de voyage nocturne, a obligé les constructeurs de monter sur les avions actuels une série d'appareils auxiliaires, — les instruments de bord, — pour permettre à l'équipe de contrôler le fonctionnement des différents organes et de naviguer scientifiquement.

A ce propos, l'industrie suisse est spécialement connue et appréciée à l'étranger. Les chronomètres et chronographes Longines furent brillamment utilisés par Chamberlin (1er vol avec passager Amérique-Europe), Lindbergh, dans ses vols aux Etats-Unis, De Pinedo-Del Prete-Franco, dans leur superbe voyage Europe-Amérique, Locatelli, au cours de son raid au Pôle Nord, Mittelholzer, dans son raid en Perse, le général Nobile, pour son raid au Pôle Nord, enfin et surtout Costes et Le Brix, dans leur raid triomphal autour du monde.

Les instruments de bord sont répartis généralement en trois grandes catégories, sans limites bien marquées entre elles, qui sont:

1. Les instruments mesurant la vitesse, l'altitude et indiquant la position de l'avion.

2. les instruments contrôlant le fonctionnement du ou des moteurs.
3. les instruments de navigation aérienne.

Contrôle de l'avion.

«Indicateurs de vitesse». — L'indicateur de vitesse permet au pilote de connaître la vitesse propre de son avion, c'est-à-dire la vitesse réelle dans le vent, et non par rapport au sol. Il ne donne donc pas d'indications sur le chemin parcouru, mais fait connaître si la vitesse est suffisante pour maintenir l'équilibre et éviter la «perte de vitesse». Trois différents dispositifs sont employés: l'indicateur à surface, qui mesure la résistance que l'air oppose au déplacement d'une petite surface; l'indicateur à dépression qui mesure le vide produit par le courant d'air dans deux petites trompes concentriques (Venturi) reliées par un tube mince à un manomètre; l'indicateur à moulinet qui se compose de quatre petites cuillerées hémisphériques montées sur un axe, actionnant on compte-tours.

«Altimètres». — Les indicateurs d'altitude pour avions ne sont que des baromètres, précis et soignés, dont le cadran est gradué en centaines de mètres au lieu d'être gradué en millimètre de pression atmosphérique. Ils indiquent généralement l'altitude au dessus du