

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 16 (1940-1941)

Heft: 39

Artikel: Es geht um den Kanal von Suez = L'actualité : le canal de Suez = La guerra altorno al canale di Suez

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-712899>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

zig schaut sie in das Gewirr des sie umgebenden Waldes. Und nun ist das Werk fertig. Mancher Tropfen Schweiß ist vergossen und manches urchig-bernerische Kraftwort ist ausgestoßen worden. Am Abend waren die Kleider gelb vom dicken Dreck. Der Feierabend sah die Männer beim Retablieren. Sie können aber allesamt die Gewißheit mit nach Hause

nehmen, daß ihre «Lanzlinie» halten wird — ganz besonders, wenn sie selbst hinter und vor dem Werk stehen werden, um es bis aufs letzte zu verteidigen.

Wir von der Schützenkompanie III/. danken unsern Kameraden Lanz für seine tadellose Arbeit, die in erster Linie mitgeholfen hat, das Werk gut zu Ende zu bringen. Andererseits aber wissen wir, daß

es seine und unsere Pflicht war, unsere Kräfte in dieser Aufgabe voll einzusetzen. Doch dies ist zu selbstverständlich, als daß wir davon Aufhebens machen. Wir glauben aber, daß alle — vom Hauptmann bis zum Betonstampfer — diese Bauperiode in guter Erinnerung halten werden. Es war positive Arbeit für die Verteidigung unseres Landes. Wm. H.

Soldat und Schullehrer

Unser Lmg.-Schütze Huber ist ein recht guter Soldat. Wenigstens gibt er sich alle Mühe, seinen Pflichten nachzukommen, soweit dies seine nicht gerade überaus robuste Gesundheit und Konstitution zuläßt. Darüber hinaus fehlt es ihm aber an allen jenen Dingen, die einen Soldaten aus der Masse seiner Kameraden hervorstechen lassen. Er ist ein überaus anständiger, freundlicher und intelligenter Mensch, alles Werte, die im Aktivdienst weit niedriger eingeschätzt werden als im Zivilleben, dafür aber lediglich ein mittelmäßiger Jasser, ein Nichtraucher und mäßiger Trinker und absolut kein Witzbold oder sonstiger Unterhaltungskünstler.

Kurzum, die Truppe, der er angehört — in diesem Falle unsere Kompanie — hatte keine Ursache, auf diesen ihren Kameraden aus irgendeinem Grunde stolz zu sein. Dies trotzdem, daß unser Lmg.-Schütze Huber seines Zeichens Schullehrer und deshalb eigentlich Mitglied einer quasi intellektuellen Oberschicht war. Auch das zählte wenig, bis der Herr Lehrer Binggeli in Hinterlitzibuch krank wurde.

Zufällig wurde dieser ehrenwerte Mann ausgerechnet damals krank, als Lmg.-Schütze Huber im gleichen Schulhause als Wachsoldat einquartiert war. Irgendein findiges Mitglied der örtlichen Schulpflege hatte Wind bekommen, was für ein Juwel in Feldgrau ihnen ins Schulhaus geschneit

kam und sofort wurde dem Wachkommandanten eine annehmbare Regelung vorgeschlagen. Von der Stunde an übernahm Lmg.-Schütze Huber die vierte Klasse und unterrichtete von acht bis zwölf Uhr sowie von zwei bis vier Uhr. Ueber Mittag absolvierte er dann rasch seine Patrouille und abends stand er von fünf bis sieben Uhr Schildwache.

Und wir? Wir gingen abwechselungsweise als Herren Schulvisitatoren in seine Klasse, ließen uns von derselben durch Erheben von den Bänken begrüßen und von einem gut eingedrillten Jungen einen Stuhl unterschieben. Dann erhielten wir, als wären wir selbst noch in den Schulbubenhosen, unsere Lektion von unserm Kameraden, wobei wir allerdings, im Gegensatz zu den übrigen Schülern, uns bemühten, eine möglichst echte Amtsmiene aufzusetzen.

Was er lehrte? Nun, mein Gott, das Naheliegendste. Schönschreiben zum Beispiel: F = Füsilier; G = Gewehr; M = Munition; O = Offizier; K = Korporal. Dann hatten sie auch Singen und sangen miteinander Soldatenlieder, sie hatten Zeichen und zeichneten eine Kompanie Soldaten mit einem stolzen Offizier davor.

Einmal entdeckten wir in einer Pause, als wir zu dritt bei ihm auf dem Schulzimmer hockten, eine Absenzenliste und forderten unsern Kameraden auf, einmal Appell zu machen.

«Das ist nicht nötig. Ihr könnt versichert sein, sie kommen alle!»

Und wirklich, sie kamen alle noch so gerne und glühten vor Begeisterung, wenn sie von ihrem Lehrer-Soldat sprachen oder ihren weniger glücklichen Kameraden den auf Schildwache stehenden Lehrer vorstellten.

Eines allein ging nicht. Huber konnte nicht turnen mit ihnen. Das wäre wirklich zu komisch gewesen, wenn er ausgerechnet während des Turnens hätte melden müssen: «Herr Oberst, Lmg.-Schütze Huber, melde vierte Klasse beim Turnen!»

Aber wir sind auch so mächtig stolz auf ihn geworden und das ist schließlich die Hauptsache. Gfr. HAM.

GEDENKTAGE:

- 3./4. Juni 1799: Erste Schlacht bei Zürich zwischen Oesterreichern und Franzosen.
4. Juni 1352: Eintritt von Glarus in den Bund.
5. Juni 1807: Allgemeines Militärreglement der Eidg. Kontingentsgruppen zum Beschluß erhoben.
6. Juni 1513: Sieg der Schweizer bei Novarra.

Es geht um den

Kanal von Suez (siehe Bilderseiten)

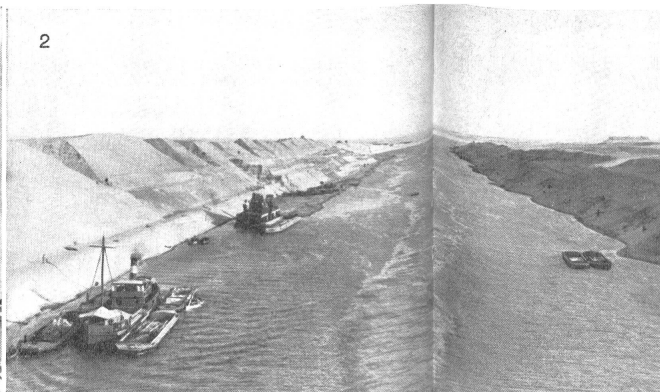
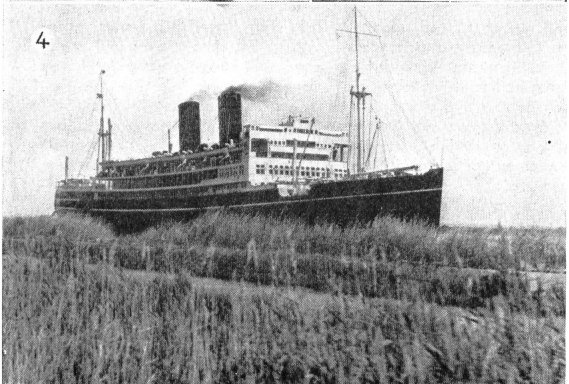
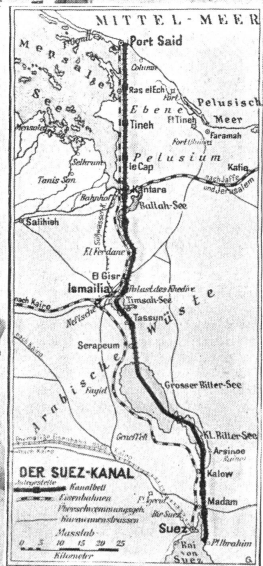
Ob in den Bergen des Balkans oder in den Wüsten Nordafrikas gekämpft wird, es geht um den Suezkanal. Denn hier ist eine der verwundbarsten Stellen des britischen Imperiums. Durch die schmale Wasserstraße führt der Weg nach Indien, laufen die Verbindungen des Weltreiches zusammen. Gelingt es den Gegnern, diese Schlagader zu unterbinden, dann würden sich für England ungeheure Schwierigkeiten militärischer und wirtschaftlicher Art ergeben.

Es ist ein Fluch der Menschheit, daß sich ihre besten Taten und Errungenschaften gegen sie selbst kehren. Ein zivilisatorisches Werk von grandioser

Konzeption, bestimmt, die Länder und die Völker enger zu verbinden, ist heute ein Ziel kriegerischer Handlungen, vielleicht einer der Urründe dieses Krieges überhaupt. Betrachten die Briten den Besitz der Meerengen als für die Verbindungen des Reiches notwendig, so empfinden die andern seefahrenden europäischen Nationen Schiffsfahrtswege unter fremder Kontrolle als eine unerträgliche Belastung.

Der große Vorteil des Suezkanals gegenüber ähnlichen Kunstbauten besteht darin, daß keine Schleusen notwendig waren, um Schiffe zu heben oder zu senken. Schon 500 Jahre v. Chr. bestand eine Verbindung zwischen dem Mittelländischen und dem

Roten Meere; sie wurde unter dem mächtigen Perserkönig Darius vollendet, verfiel aber wieder und wurde vom Wüstensande zugedeckt. Im Jahre 1856 erhielt der Franzose Ferdinand de Lesseps vom Khediven Said Pascha die Konzession zum Bau des Kanals, dessen Kosten sich auf 480 Millionen Franken beliefen; trotzdem gehörten die Aktien der Suezkanal-Gesellschaft mit Sitz in Paris zu den bestrentierenden der Welt. Als ein ägyptischer Herrscher in Geldverlegenheit geriet, erwarben die Engländer sein Aktienpaket; so kamen sie in den Besitz des Werkes, das nun ihren militärischen Plänen nutzbar gemacht wurde.



L'actualité: le canal de Suez + La guerra attorno al canale di Suez

① Die Kanaleinfahrt bei Port Said. Zwei Hafendämme, von denen der eine 2250 m, der andere 1600 m lang ist, verhindern die Verschlämmung durch den von W hergeschwemmten Nilschlamm.

L'entrée du canal à Port Saïd. Deux jetées longues respectivement de 2250 m. et de 1600 m. empêchent à l'ouest que le Nil y déverse les limons qu'il charrie.

L'imbocco del canale a Porto Saïd. Due moli, l'uno lungo 2250 m., l'altro di 1600 m., tengono lontani i pantani del Nilo proveniente dall'occidente.

② Kanalpartie bei Serapeum (zwischen Kilometer 85 und 95). Hier müssen ununterbrochen Bagger in Tätigkeit sein, um ein Versanden der Fahrinne durch die stets abrutschenden Sandufer und den von der Wüste hergewehten Sand zu verhindern.

Partie du canal, près Serapeum (entre les 85^{me} et 95^{me} kilomètres), où des dragues sont en action sans interruption afin d'éviter l'ensablement provoqué par les glissements de sable sur les flancs du canal et l'amenée par le vent des sables du désert arabe.

Un tratto del canale presso Serapeum (fra l'85.^{mo} e il 95.^{mo} km.). Qui ci devono sempre essere delle draghe in azione per liberare il canale dalle sabbie soffiate dal deserto arabico.

③ Am 25. April 1859 wurde mit dem Bau des Kanales durch die vom Franzosen Ferdinand de Lesseps gegründete Gesellschaft begonnen, am 19. November 1869 erfolgte die Eröffnung dieses neuen Wasserweges nach Indien.

C'est le 25 avril 1859 que la société fondée par le Français Ferdinand de Lesseps commença la construction du canal. Le 19 novembre 1869 eut lieu l'ouverture de cette nouvelle route fluviale des Indes.

Il 25 aprile 1859 si iniziavano i lavori di scavo del canale per opera della società fondata dal francese Ferdinand de Lesseps. Il 19 novembre 1869 anche questa nuova via d'acqua che conduce alle Indie era aperta al traffico.

④ Die Ufer des in seiner Breite zwischen 58 und 100 m schwankenden Kanales führen teilweise durch fruchtbares Kulturland. So kann es an schmalen Stellen scheitern, als ob die durchfahrenden Ozeandampfer in einem Aehrenfelde stehen.

Les rives de ce canal large de 58 à 100 m. sont constituées en partie par des terrains cultivés et fertiles. C'est ainsi que dans les parties étroites du canal, les vapeurs qui y sont engagés paraissent naviguer en pleins champs de céréales.

Il canale largo dai 58 ai 100 m. passa in parte fra rive coltivate; cosicché sembra di vedere talvolta, come in questo caso, un bastimento navigante attraverso un campo di grano.

⑤ Kanalpartie in der Nähe von Kantara (Kilometer 55). Die Breite des Kanales gestattet hier ohne weiteres das gleichzeitige Befahren durch mehrere Schiffe.

Partie du canal, dans la région de Kantara (55^{me} km.) dont la largeur permet sans autre le passage de front de plusieurs bateaux à la fois.

Tratto del canale nelle vicinanze di Kantara (km. 55^{mo}). Qui la larghezza del canale permette senz'altro la navigazione contemporanea di più navi.

⑥ Ein lokaler Transport im Suezkanal. Auch zwischen den beiden Ufern herrscht stets ein reger Verkehr, Menschen und Waren werden in den Schleppkähnen übergesetzt.

Un transport local sur le canal de Suez. Un trafic intense s'effectue également d'une rive à l'autre au moyen de barques et de bateaux remorqueurs.

Un trasporto locale nel canale di Suez. Anche da una riva all'altra c'è sempre molto traffico con trasporto di uomini e di merce effettuato su zattere.

⑦ Das südliche Ende des Kanales bei Suez. Mit seinen 50.000 Einwohnern erreicht diese Stadt, die dem Kanal den Namen gab, zwar bei weitem nicht die Bedeutung Port Saïds, ist aber trotzdem für England ein wichtiger strategischer Punkt. Hinter dem Wald von Rahen und Masten der ägyptischen Boote liegt ein Dampfer vor Anker.

Au sud le canal finit à Suez. Avec ses 50,000 habitants, cette ville qui a donné son nom au canal, est loin d'atteindre l'importance de Port Saïd, mais elle est néanmoins pour l'Angleterre un point stratégique important.

L'estremité Sud del canale presso Suez. Questa città che dà il nome al canale non ha certo coi suoi 50.000 abitanti l'importanza di Porto Saïd. Essa costituisce però per gli inglesi un punto strategico di primo piano.

⑧ In Abschnitten von 10–12 km sind längs der ganzen Kanalstrecke von 160 km Länge Signalstationen einstellt, von welchen aus der Verkehr geregelt wird. Um Stauungen an den engen Kanalsstellen zu verhindern, melden sich die Stationen gegenseitig auf die Sekunde genau die Durchfahrtszeit der Schiffe.

Le trafic est réglé par des stations de signalisation qui sont réparties, à intervalles de 10 à 12 km., le long du canal dont la longueur atteint 160 km. Dans les parties étroites, les stations s'annoncent mutuellement, à la seconde près, le passage des bateaux.

Lungo il canale sorgono, ogni 10–12 km. delle stazioni di segnalazione che si annunciano a vicenda il passaggio di ogni bastimento. È così possibile regolare per tempo il traffico ed evitare imbottimenti.

