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

Band: 13=33 (1867)

Heft: 13

Artikel: Die Benutzung der Eisenbahn für militärische Zwecke

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-93981

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: 10.12.2025

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

Allgemeine
Schweizerische Militär-Zeitung.
Organ der schweizerischen Armee.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XXXIV. Jahrgang.

Basel, 27. März. XII. Jahrgang. 1867. **Nr. 13.**

Die schweizerische Militärzeitung erscheint in wöchentlichen Doppelnummern. Der Preis bis Ende 1867 ist franko durch die ganze Schweiz Fr. 7. —. Die Bestellungen werden direkt an die Verlagshandlung „die Schweighauserische Verlagsbuchhandlung in Basel" adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben.
Verantwortlicher Redaktor: Oberst Wieland.

Die Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke.

(Von einem schweiz. Generalstabsoffizier.)

(Fortsetzung und Schluß.)

Gehen wir nun über zu den uns bekannten großen Militärtransporten auf Eisenbahnen.

1) Im Jahre 1850 wurden aus Wien und Ungarn über Brünn und Olmütz an die Nordgrenze Böhmens in 26 Tagen 75,000 Mann, 8000 Pferde und 1800 Fuhrwerke befördert, mit durchschnittlicher Tagesleistung von 3000 Mann, 300 Pferden, 70 Fuhrwerken und 3000 Zentner Militärgut in 6—7 Extrazügen. Die größte Leistung fand den 29. November mit 8000 Mann, 550 Pferden und 180 Fuhrwerken in 8 Extrazügen statt. Der Betrieb ging unregelmäßig, mit oft Stunden langem Warten auf Zwischenstationen ꝛc., zum großen Ermüden von Mannschaft und Pferden vor sich.

2) Zur Konzentration der Truppen im Jahr 1853 im Lager zu Olmütz wurden im Turnustransport täglich 2000 Mann, 430 Pferde und 30 Fuhrwerke befördert, nebenbei der gesammte Privatverkehr aufrecht erhalten.

3) Nach dem bekannten Neujahrsgruß von 1859 in den Tuilerien sandte die östreichische Regierung als Antwort darauf im Januar mit möglichster Schnelligkeit das 3. Armeekorps in einer Stärke von 20,091 Mann, 5462 Pferden und 278 Fuhrwerken nach der Lombardie, und zwar in Zeit von 14 Tagen, mittelst 76 Zügen im Echelontransport von Wien nach Nebresca. Der gewöhnliche Güter- und Personentransport wurde sistirt.

Der tägliche Durchschnittstransport normirt sich auf 1700 Mann, 450 Pferde und 24 Fahrzeuge. Die größte Leistung weist der erste Tag auf mit 9000 Mann, 200 Pferden und 31 Fuhrwerken in 9 Zügen. Am zweiten Tag konnte wegen Mangel an Material kein Militärzug abgehen. Es ist anzunehmen, daß das Material anderer Bahnen auf der hier benutzten Linie (Semmeringbahn) wegen zu schwachen Hemm- und Bremsevorrichtungen nicht zu verwenden war, sonst wäre es doch sicherlich möglich gewesen, das Material dieser Bahn mit demjenigen anderer Bahnen zu verstärken.

Mit dem Turnussystem hätten alle Truppen in acht Tagen mit Leichtigkeit befördert werden können.

4) Der Transport der französischen Armee vom 20. April bis 15. Juli zeigt uns, was das überhaupt militär-rationellste Eisenbahnnetz zu leisten vermag. Es wurden in diesem Zeitraume auf der Linie Paris-Lyon-Mittelmeer und deren Abzweigung Lyon-Culoz-Menrienne, ungerechnet der Geschütze und Fuhrwerke, 228,000 Mann und 37,000 Pferde befördert. Die höchste Tagesleistung entfiel auf den 25. April, woselbst mit 17 Militär-Zügen 12,148 Mann, 656 Pferde und 545 Fuhrwerke befördert wurden, während gleichzeitig noch 13 andere Züge auf dieser Bahn verkehrten, macht in Summa an diesem Tag auf der Linie Paris-Lyon-Mittelmeer 30 Züge.

Hätte diese Truppenmasse zu Fuß den Weg zurücklegen müssen, so hätte dieselbe wenigstens 60 Tage gebraucht. Man sieht hieraus welche enormen Vortheile bei Truppentransporten auf große Distanz eine rationell gebaute Eisenbahnlinie zu leisten im Falle ist.

Die Linie Paris-Mittelmeer ist zweispurig, beförderte im höchsten Fall 17 Militärzüge täglich. Die einspurige Linie Lyon-Culoz beförderte ohne Beschränkung des andern Verkehrs täglich 12 Militärzüge, was eine außerordentliche Leistung ist.

Ueberhaupt wurden in Frankreich im Zeitraume vom 20. April bis 15. Juli 1859 auf allen französischen Bahnen zusammengenommen in Militär-Zügen die Summe von 405,457 Mann 89,787 Pferde befördert, was nicht überraschen wird, wenn

man bedenkt, daß diesem großen Lande 3394 Lokomotive, 7900 Personenwagen, 24,065 gedeckte Lastwagen, 50,970 Kohlen- und Viehwagen zur Verfügung standen.

Die Anlage der Bahnhöfe in Frankreich entspricht durchschnittlich auch den gespanntesten militärischen Forderungen, die Wasserstationen genügten vollkommen. Die Fahrgeschwindigkeit war 27 Kilometer die Stunde. Die Verpflegung führte die Mannschaft mit sich und kochte „Kaffe" auf den größern Haltstationen.

Die Einleitung dieser Truppentransporte wurde in einer einzigen Sitzung von einem Generalstabsoffizier und den Direktoren der Paris-Lyon-Marseille und Paris-Orleans-Bahn festgesetzt; für die Konzentrirung des Materials anderer Bahnen die Mithülfe des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Anspruch genommen.

Die Aufstellung der Fahrdisposition war freilich dadurch bedeutend erleichtert, daß in Paris und Lyon stets große Truppenmassen konzentrirt sind.

5) Ungefähr gleichzeitig wurde im Monat Mai und Juni das 1. östreichische Armeekorps in der Stärke von 31,000 Mann, 3900 Pferde, 1030 Fuhrwerke und eine Kavalleriedivision von 4300 Mann, 4500 Pferden und 48 Fuhrwerken aus Böhmen durch Deutschland nach der Lombardie instradirt. Der Transport begann den 22. Mai und endigte den 5. Juni. Für das 1. Korps waren 70 Züge, für die Kavalleriedivision 32 nothwendig; täglich wurden mit 7 Zügen eine Infanterie-Brigade mit den zugehörenden Batterien und Fuhrwerken befördert. Auf den Zug kommen durchschnittlich

1000 Mann Infanterie,	18 Pferde,	6—7 Fahrzeuge, oder	
190 Mann Kavallerie,	180 Pferde,	1—2 Fahrzeuge,	
179 „ Artillerie,	140 „	23 „	
60 „ Train,	80—90 „	20—24 „	

Auf der 67 Stunden langen Fahrt bis Insbruck fand in Hof ein Umladen der Truppen in andere Wagen statt. In drei starken Etappen wurde die Strecke Insbruck-Botzen zurückgelegt und weiter die Bahn benutzt.

Vierzehn Tage nach dem Aufbruch in Böhmen konnten ungefähr 8000 Mann dieses Korps an der Schlacht von Magenta theilnehmen. Zu Fuß hätten diese Truppen 50 Tage gebraucht und die Spitzen dieses Korps wären kaum vor dem Waffenstillstand von Villafranca auf dem Kriegsschauplatz erschienen.

6) Während dem letzten schleswig-holsteinischen Feldzug fällt die Benutzung der Bahnen nur in die Klasse der allgemeinen vorbereitenden Maßregeln. Der Grund lag darin, daß die längst projektirte Verbindungsbahn Altona-Hamburg noch nicht erstellt und die schleswig-holsteinischen Bahnen nur über ein Material von 22 Lokomotiven, 40 Personen- und 286 Güterwagen verfügten, von denen noch überdieß ein sehr großer Prozenttheil in Reparatur war.

7) Außerordentlichen Einfluß hatten die Eisenbahnen in den Kriegen der nordamerikanischen Union und in richtiger Erkenntniß dieser großen Hilfsquelle ernannte die Regierung von Washington am 11. Februar 1862 den General Mac Callum zum Military Director and Supperintendant of Railroads in the United Staates, mit der Vollmacht „sich in Besitz aller Eisenbahnen zu setzen, sie zu benutzen und alle Locomotiven, Ausrüstungsgegenstände, Betriebsmaterial und Zubehörde nach Gutdünken zu verwenden, wie es zum Transport der Truppen, Waffen, Munition und Kriegsmaterial der Vereinigten Staaten nothwendig werden würde." — Ueberdieß wurden noch alle Lokomotiven- und Wagenbau-Fabriken des Landes mit ihren sämmtlichen Arbeitskräften zur unbeschränkten Disposition des Generals gestellt, der auch aus ihnen 140 Lokomotiven und 2573 Wagen durch Requisition bezog, ohne jegliche Rücksicht auf anderweitiges Eigenthumsrecht an denselben.

General Mac Callum organisirte mit fester Hand die militärische Administration dieses, eines der größten Eisenbahnsysteme der Welt, dessen Betriebskräfte 419 Lokomotive und 6330 Wagen betrug.

Für den Betrieb dieses Materials wurde aus den tüchtigsten und zuverlässigsten Eisenbahnkräften des Landes ein Feld-Eisenbahnkorps in der Stärke von 5000 Mann gebildet. Nebstdem war dieser General noch mit der Leitung des Transportdepartements auf dem Mississippi betraut, das ebenfalls 12,000 Mann stark war. Die Aufgabe dieses Korps war je nach dem Vorrücken oder Zurückgehen des Heeres, dem sie zugetheilt waren, entweder zerstörte Eisenbahnen, ohne Rücksicht auf das Woher und wie theuer in möglichst kurzer Zeit fahrbar zu machen, oder aber in einer die Wiederherstellung durch den Feind thunlichst erschwerenden Weise zu zerstören.

Die zwei bedeutendsten Leistungen dieses Korps Korps waren:

1. Die Herstellung des von General Lee zerstörten, 625 Fuß langen und 25 Fuß hohen Rappahanok-Viadukts, in 19 Arbeitsstunden eines einzigen Sommertags.
2. Die Erbauung der zerstörten Chattahaochee-Brücke von 711 Fuß Länge und 92 Höhe, in vier und einem halben Tage.

Weder die Geschichte der Kriege, noch jene der Technik hat ein Beispiel von so rascher Bauausführung aufzuweisen. Uebrigens scheint es, daß alle Abtheilungen dieses ausgezeichneten Korps ihren Aufgaben vollkommen entsprachen. Wem von unsern Lesern daran gelegen, Näheres über dieses amerikanische Eisenbahnkorps zu erfahren, verweisen wir auf einen sachbezüglichen Artikel in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen, Nr. 3, 1867, verfaßt von M. von Weber, Direktor der sächsischen Eisenbahnen, eine europäische Autorität im Eisenbahnwesen.

8) Auch England ist in dieser Beziehung wie in jeder technischen Leistungsfähigkeit nicht zurückgeblieben, das beweist folgendes Beispiel.

Am Ostermontag 1866 wurden 11,000 Freiwillige (Infanterie und Kavallerie) von 5 Uhr 20 bis 5 Uhr 55 mittelst Extrazügen durch die London-Brighton-

und Südbahn befördert, zwischen 6 Uhr 20 und 7 Uhr 55 weitere 8000 Mann. Jeder Zug hatte 24 Wagen, die Fahrt dauerte 1½ Stunden und um 11 Uhr konnte der gesammte Aufmarsch der Freiwilligen in Brighton stattfinden. Außerdem mußten noch Tausende von Schaulustigen befördert werden und Alles wurde ohne den geringsten Aufschub bewältigt, und die letzten Freiwilligen wurden befördert ehe die ersten Züge zurück waren.

9) Gehen wir nun über zu den Leistungen der preußischen Bahnen im Jahre 1866. Unsere Quellen sind die in Berlin erscheinenden Militärischen Blätter.

Anfangs Mai begann die Centralkommission ihre Thätigkeit; mit Eingang des Marsch- und Fahrtableaus des 5. und 6. Armeekorps wurde die Fahrdisposition in der Art entworfen, daß die Beförderung der Truppen den 17. begann und am 1. Juni beendet war. Die Abfahrtspunkte für das 5. Armeekorps waren Samter, Posen, Lipa, Gloggau, Boyanowo; Entladeziel war Königszelt. Vom 6. Armeekorps wurden gleichzeitig einige Theile nach Frankenstein und Neisse befördert.

Nach einer Zusammenstellung des preußischen Generalstabs erfordert die Beförderung eines Armeekorps mit allen Branchen 100—114 Züge. In oben angeführtem Zeitabschnitt wurden in 135 Zügen der größte Theil des 5. Armeekorps und theilweise das 6. an seine Bestimmung befördert, nämlich:

a. vom 5. Armeekorps 786 Offiziere, 22,240 Mann, 2611 Pferde und 702 Fahrzeuge.
b. Vom 6. Armeekorps 384 Offiziere, 10,663 Mann, 1243 Pferde und 165 Fahrzeuge.

In Breslau auf dem Freiburger Bahnhof waren Kochanstalten hergerichtet, in der nahen Turnhalle und einem großen Bretterschuppen fand die Mannschaft Unterkunft.

Die Konzentration des 5. Armeekorps bei Königszelt und Freiburg war in 12 Tagen beendigt; von Samter, dem entferntesten Einschiffungspunkt, bis Königszelt sind es 37 Meilen oder 253 Kilometer. Dieses ergäbe 12 Marsch- und 4 Ruhetage, also nur ein Zeitgewinn von 4 Tagen. Daß die Beförderung auf einspuriger Bahn stattfand, somit täglich nur 8 Militärzüge benutzt werden konnten, darf nicht außer Acht gelassen werden; außerdem wurden bei 9000 Pferde befördert, die allein 60 Züge und 7 Tage in Anspruch nahmen.

Es darf hier mit Recht gefragt werden, ob es nicht besser wäre, Kavallerie, Artillerie und Kolonnen, die verhältnißmäßig viel Transportmittel in Anspruch nehmen, bei kurzen Entfernungen auf der Etappenstraße vorwärts zu dirigiren, große Infanteriemassen sind dann mit der Eisenbahn rasch nachgeführt.

Vom 13. bis 22. wurde das Gardekorps von Potsdam nach Brieg befördert, in 83 Zügen auf einer zweispurigen Bahn, in der Stärke von 1154 Offizieren, 35,523 Mann, 9334 Pferden und 942 Fahrzeugen. Der Zeitgewinn gegenüber einem Marsche war wohl 14 Tage.

Im Ganzen wurden also vor Beginn des Feldzugs mittelst der Eisenbahn im Massentransport mit 220 Zügen eine Truppenmacht von 71,000 Mann, 18,000 Pferden 1809 Fuhrwerken zur II. Armee nach Schlesien befördert und konzentrirt; zu einer Konzentration rückwärts kam es, Dank dem unerhörten Waffenglück Preußens, niemals; jedenfalls würden die Schwierigkeiten viel größer sein.

Vom Massentransport kommen wir nun zum sog. Einzeltransport, der mehr oder weniger innerhalb des Bereiches der Armeen zur Beförderung der Stäbe, Bataillone, Ersatzabtheilungen, Proviant, Munitionskolonnen, Feldlazarethe ꝛc., verwendet wurde. Nach offiziellen preußischen Berichten sollen vom 14. Mai bis 2. September über 200 solche Transporte, theils mit Extra-, theils mit gewöhnlichen Zügen erfolgt sein, und befördert wurden in der Gesammtzahl 880 Offiziere, 60,337 Mann, 4166 Pferde und 157 Fahrzeuge.

Für den Fourrage- und Proviantransport wurden während dem Feldzug selbst die Bahnen sowohl im eigenen, als im eroberten Gebiet im großen Maße benutzt, leider fehlen uns hierüber nähere Daten, doch so viel ist sicher, daß einzelne Bahnen, die außer dem Bereich der Operationslinien lagen, zu Gunsten der Bahnen innerhalb dieser Linien von ihrem Material für den Gütertransport beinahe gänzlich entblößt wurden.

Kranke und Verwundete wurden innerhalb 60 Tagen gegen 10,000 in vom Kriegsschauplatz weit entfernte Lazarethe, an Kriegsgefangenen über 108 Offiziere und 21,440 Mann aus Böhmen nach Preußen transportirt, mit wie vielen Zügen ist uns unbekannt.

Im Allgemeinen wurde die Organisation über den Transport der Truppen in Preußen als vortrefflich betrachtet, aber oft darüber geklagt, daß die daherigen Verordnungen bei der Armee und Verwaltung zu wenig bekannt, was zu häufigen Verwicklungen Anlaß gab.

Es bleibt uns zum Schlusse nur noch übrig über den direkten Einfluß der Eisenbahnen auf dem Schlachtfelde selbst Erwähnung zu thun; die wenigen in Europa uns bekannten Fälle sind das Erscheinen und Verwenden des 3. französischen Armeekorps bei Casale, dasjenige des französischen Reservekorps in der Schlacht von Magenta und die Katastrophe von Langensalza, die Dank den Eisenbahnen von den Preußen konnte ausgebeutet werden.

Nachdem wir über die militärischen Leistungen der Eisenbahnen anderer Länder uns befaßt, so erlaube man uns auch einige Betrachtungen über die eventuelle Benützung der Bahnen in unserm Vaterland anzustellen.

Aus den letztjährigen Erfahrungen der Preußen sehen wir, daß bei kleinen Distanzen, und solche haben wir, es vortheilhafter ist, Artillerie, Kavallerie und Train auf dem gewöhnlichen Etappenwege vorwärts zu bewegen, weil deren Transport unverhältnißmäßig viel Material braucht.

Es wird nun bei uns vorab die zu besetzende Landesgränze in Betracht kommen, mit deren vier Fronten wir uns beschäftigen wollen, setzen jedoch voraus, daß, ehe es zu einem Massentransport auf den Bahnen komme, unsere Armee auf Grundlage

der im Mai 1866 erlassenen Territorial-Divisions-Eintheilung, ohne Benützung der Bahnen divisionsweise im Rayon ihres resp. Gebiets an irgend einem Punkte in engen Kantonnements zum unverzüglichen Abmarsch bereit liegen.

Beginnen wir mit der Westgrenze, die militärisch sich vom großen St. Bernhard bis Basel ausdehnt. Diese Grenze berührt somit das Gebiet unserer 1., 2., 3. und 4. Division. Die zu diesen Divisionen gehörenden Truppen werden höchst wahrscheinlich aus ihren Besammlungsstationen direkt in die von ihrem Divisionär befohlenen Kantonnements oder Lager abzurücken haben, wie wir glauben ohne Benutzung der Bahnen. Die 6. Division sammelt sich in Bern oder Herzogenbuchsee, kann von dort in zwei oder drei starken Etappen in Bereich der bedrohten Grenze geworfen werden. Es bleibt uns somit die Benutzung der Bahn für die östlich der Linie Waldshut-Luzern gelegenen Truppen frei.

Die 5. Division nehmen wir an, sammle sich zwischen Brugg und Döttingen, soll sie ins Waadtland, so wird sie in Brugg, als Einladestation, mit der Bahn spedirt; soll sie zur Verstärkung des rechten Flügels nach Basel, so wird sie durch Benützung der Brücke in Brugg über die Aare und durch Erbauung einer Schiffbrücke bei Döttingen mit Leichtigkeit in zwei Märschen, möglicherweise auch in einem dorthin gelangen können. Die 7. Division könnte nach Convenienz auf der Linie Romanshorn-Zürich oder St. Gallen-Winterthur echellonirt und befördert werden; die Niveau-Verhältnisse würden eher für die Romanshorn-Linie sprechen, um so mehr als auch der dortige Bahnhof sehr günstig für gleichzeitige Aufstellung mehrerer Militärzüge ist.

Die 8. Division wird zwischen Sargans und Chur aufgestellt, mit einer oder beiden von diesen Stationen als Abfahrtspunkt, um über Wallenstadt und Zürich nach der Westschweiz befördert zu werden. Wäre die so wichtige Linie Luzern-Langnau gebaut, so hätten wir die Möglichkeit, auf zwei verschiedenen Linien die 7. und 8. Division in die Westschweiz zu werfen, nämlich die eine über Zürich, Olten, Solothurn, Neuenburg, die andere über Rapperschwyl, Zürich, Luzern, Bern, Freiburg und die Oronbahn. Ob die Infanterie der 8. Division trotz dem fehlenden Bahnstück über Luzern sollte dirigirt werden, um zu Fuß Langnau zu gewinnen, ist eine Frage, die zu beantworten nicht unsere Aufgabe ist.

Die 9. Division endlich wird sich in Luzern konzentriren und dann die Bahn benutzen oder aber am Gotthard sich sammeln, um über die Furka und den Nufenen ins Wallis dirigirt zu werden.

Bei Bedrohung der Nordgrenze sind die Verhältnisse ähnlich. 1., 5. und 7. Division konzentriren sich ohne Hülfe der Bahnen in ihren Werbebezirken, die 2. Division wird auf dem Landwege nach Basel dirigirt und zwar auf einer der Parallelstraßen des Birsthales, Paßwang oder Oberhauenstein. Die 3. Division wird durch die West- oder Oronbahn schnell und leicht an ihren allfälligen Bestimmungsort gebracht. Die 4. Division wird sich im Berner Oberland sammeln und kann aus Thun nach Convenienz mit der Bahn oder zu Fuß befördert werden. Die 8. Division wird ihre Aufstellung wieder zwischen Chur und Sargans und die 9. an der Luzern-Zugerlinie nehmen.

Machen wir Front nach Osten, so bedürfen wir zu einer schnellen Aufstellung die größte Leistungsfähigkeit unserer Bahnen, denn die 1., 2., 3, 4. und möglicherweise auch die 6. Division werden dieselben zu benutzen haben. Die 9. wird Oberalp und Berhardin als Etappenstraße wählen.

Soll endlich Front gegen Süden gemacht werden, so steht der beschränkteste Bahnverkehr in Aussicht, wenigstens bis das Loch der Zukunft gebaut ist. Luzern und Chur werden die Ausladestationen sein und die Ligne d'Italie wird Dank der riesigen Bergkette, die längs dem Wallis unsere Grenze deckt, wenig benutzt werden.

Zum Schluß wollen wir noch einige Wünsche ausdrücken, die zu erfüllen für einen durchgehenden Verkehr uns nothwendig scheinen. Es sind dieß die Herstellung folgender Verbindungscurven:

Bei Aarburg zwischen der Berner- und Luzerner-Linie.

Bei Olten zwischen der Züricher- und Basler-Linie.

Bei Sargans zwischen der Rheinthal- und Wallen-See-Linie.

Der Bau der Linie Langnau-Luzern oder wenigstens die Erstellung der zweiten Spur von Aarburg nach Herzogenbuchsee, um somit doch indirekt eine Ergänzung der zweiten Eisenbahnlinie zu erhalten.

Kreisschreiben des eidgen. Militärdepartements an die Militärbehörden der Kantone.

(Vom 11. März 1867.)

Hochgeachtete Herren!

Um die nöthigen Anordnungen für die Offiziers- und die Aspirantenschulen der Infanterie rechtzeitig treffen zu können, ersuchen wir die Kantonal-Militärbehörden sich bis zum 15. April nächsthin zu erklären, ob sie eine der beiden Schulen beschicken wollen und welches die Zahl der Offiziere und Aspiranten sei, die sie in die Schule zu senden beabsichtigen. Dabei müssen wir Sie darauf aufmerksam machen, daß in die Schule von St. Gallen nur Offiziere und in diejenige von Lausanne nur Aspiranten zu senden sind.

Mit vollkommener Hochachtung!

Der Vorsteher
des eidgen. Militärdepartements:
Welti.