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: 14.12.2025

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

Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XXXIV. Jahrgang.

Bafel, 27. März.

XII. Jahrgang. 1867.

Die ichweizerifche Militarzeitung ericheint in wochentliden Doppelnummern. Der Breis bie Ende 1867 ift franto burch bie gange Schweiz Fr. 7. - Die Bestellungen werben birett an bie Berlagshandlung "die Schweighauferifche Berlagebuch= handlung in Bafel" abreffirt, ber Betrag wird bet ben answartigen Abonnenten burch Rachnahme erhoben. Berantwortlicher Rebattor: Dberft Wfeland. and Auflander Anthe

Die Benutung der Gifenbahnen für militärische no ning ros m s Bwecke.

(Bon einem fdweiz. Generalftabsoffizier.) rem Weifelfept bet aut, tas ebenialls 12,000 Meanu

(Fortsetzung und Schluß.)

Beben wir nun über zu ben und befannten gro= Ben Militartransporten auf Gifenbahnen.

- 1) 3m Jahre 1850 wurden aus Wien und Un= garn über Brunn und Olmut an bie Rordgrenze Böhmens in 26 Tagen 75,000 Mann, 8000 Pferbe und 1800 Kuhrwerke beforbert, mit durchschnittlicher Tagesleiftung von 3000 Mann, 300 Pferben, 70 Fuhrwerken und 3000 Bentner Militärgut in 6-7 Ertragugen. Die größte Leiftung fant ben 29. No= vember mit 8000 Mann, 550 Pferben und 180 Fuhrwerken in 8 Extragugen ftatt. Der Betrieb ging unregelmäßig, mit oft Stunden langem Warten auf Zwischenstationen 2c., zum großen Ermuden von Mannschaft und Pferben vor fich.
- 2) Bur Konzentration ber Truppen im Jahr 1853 im Lager zu Olmut wurden im Turnustransport täglich 2000 Mann, 430 Pferbe und 30 Fuhrwerfe befördert, nebenbei der gesammte Privatverkehr auf= recht erhalten.
- 3) Nach dem bekannten Neujahregruß von 1859 in ben Tuilerien fanbte bie öftreichische Regierung als Antwort barauf im Januar mit möglichster Schnelligfeit bas 3. Armeeforps in einer Starte von 20,091 Mann, 5462 Pferden und 278 Fuhrwerfen nach der Lombardie, und zwar in Zeit von 14 Ta= gen, mittelft 76 Bugen im Echelontransport von Wien nach Nebresca. Der gewöhnliche Guter= und Bersonentransport wurde fistirt.

Der tägliche Durchschnittstransport normirt fich auf 1700 Mann, 450 Pferbe und 24 Fahrzeuge. 9000 Mann, 200 Pferden und 31 Fuhrwerken in

9 Bugen. Um zweiten Tag tonnte wegen Mangel an Material fein Militarzug abgeben. Ge ift an= zunehmen, bag bas Material anberer Bahnen auf ber bier benutten Linie (Semmeringbahn) wegen zu fdwachen hemm= und Bremfevorrichtungen nicht zu verwenden war, sonst ware es boch sicherlich möglich gewefen, bas Material biefer Bahn mit bemienigen anberer Bahnen zu verftarfen.

Mit bem Turnussystem hatten alle Truppen in acht Tagen mit Leichtigfeit beforbert werben tonnen.

4) Der Transport ber frangofifchen Armee vom 20. April bis 15. Juli zeigt une, was bas über= haupt militar = rationellfte Gifenbahnnet zu leiften vermag. Es wurden in biefem Beitraume auf ber Linie Paris-Luon-Mittelmeer und beren Abzweigung Lyon = Gulog = Menrienne, ungerechnet ber Be= ichnite und Aubrwerfe, 228,000 Mann und 37,000 Pferbe beforbert. Die hochfte Tagesleiftung entfiel auf ben 25. April, wofelbft mit 17 Militar= Bugen 12,148 Mann, 656 Pferde und 545 Fuhr= werke befördert wurden, während gleichzeitig noch 13 andere Buge auf diefer Bahn verfehrten, macht in Summa an biefem Tag auf ber Linie Paris-Lyon= Mittelmeer 30 Buge.

Batte biefe Truppenmaffe ju Fuß ben Beg gurud= legen muffen, fo hatte biefelbe wenigftens 60 Tage gebraucht. Man ficht hieraus welche enormen Bortheile bei Truppentransporten auf große Diftang eine rationell gebaute Gifenbahnlinie zu leiften im Falle ift.

Die Linie Baris-Mittelmeer ift zweispurig, befor= berte im höchsten Fall 17 Militarzuge täglich. Die ein= fpurige Linie Lyon= Culog beforberte ohne Befchran= fung bes andern Berfehrs täglich 12 Militarguge, was eine außerordentliche Leiftung ift.

Ueberhaupt wurden in Frankreich im Zeitraume vom 20. April bis 15. Juli 1859 auf allen fran= gofifchen Bahnen gufammengenommen in Militar= Die größte Leistung weist der erste Tag auf mit Bügen die Summe von 405,457 Mann 89,787 Pferde befordert, mas nicht überrafchen wird, wenn

man bedenkt, daß diesem großen Lande 3394 Lokomotive, 7900 Personenwagen, 24,065 gedeckte Last= wagen, 50,970 Kohlen= und Viehwagen zur Verfü= gung standen.

Die Anlage ber Bahnhöfe in Frankreich entspricht burchschnittlich auch ben gespanntesten militärisichen Forderungen, die Basserstationen genügten vollkommen. Die Fahrgeschwindigkeit war 27 Kilosmeter 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 festgesetz; für die Konzentrirung des Materials anderer Bahnen die Mithülfe des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Anspruch genommen.

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

5) Ungefähr gleichzeitig wurde im Monat Mai und Juni das 1. öftreichische Armeekorps in der Stärke von 31,000 Mann, 3900 Pferde, 1030 Fuhrewerke 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 Jüge, für die Kavalleriedivision 32 nothwendig; fäglich wurden mit 7 Jügen eine Infanterie-Brigade mit den zugehörenden Batterien und Fuhrwerken beförsdert. Auf den Zug kommen durchschnittlich

1000 Mann Infanterie, 18 Pferde, 6-7 Fahr= zeuge, ober

190 Mann Kavallerie, 180 Pferbe, 1—2 Fahrzeuge, 179 " Artillerie, 140 " 23 "

60 " Train, 80—90 " 20—24

Auf ber 67 Stunden langen Fahrt bis Insbruck fand in Hof ein Umlaben ber Truppen in andere Wagen statt. In brei starken Etappen wurde bie Strecke Insbruck-Bogen zurückgelegt und weiter bie Bahn benutt.

Bierzehn Tage nach bem Aufbruch in Böhmen konnten ungefähr 8000 Mann dieses Korps an der Schlacht von Magenta theilnehmen. Zu Fuß häteten diese Truppen 50 Tage gebraucht und die Spisten dieses Korps wären kaum vor dem Waffenstillsstand von Villafranca auf dem Kriegsschauplatz ersichienen.

- 6) Während dem letten schleswig-holsteinischen Feldzug fällt die Benutung der Bahnen nur in die Klasse der allgemeinen vorbereitenden Maßregeln. Der Grund lag darin, daß die längst projektirte Berbindungsbahn 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 Sifensbahnen in den Kriegen der nordamerikanischen Union und in richtiger Erkenntniß dieser großen hilfsquelle

ernannte die Regierung von Washington am 11. Februar 1862 ben General Mac Callum zum Military Director and Supperintendant of Railroads in the United Staates, mit ber Bollmacht "fich in Besit aller Gifenbahnen zu setzen, fie zu benuten und alle Locomotiven, Ausruftungsgegenstände, Betriebsmaterial und Bubehorde nach Gutdunken gu verwenden, wie es zum Transport der Truppen, Waffen, Munition und Ariegsmaterial der Vereinigten Staaten nothwendig werden wurde." -Neberdieß wurden noch alle Lokomotiven= und Wa= genbau-Fabrifen bes Landes mit ihren fammtlichen Arbeitefraften zur unbeschränkten Disposition bes Generals gestellt, ber auch aus ihnen 140 Lokomo= tiven und 2573 Wagen burch Requisition bezog, ohne jegliche Rudficht auf anderweitiges Gigenthums= recht an benselben.

General Mac Callum organisirte mit fester Hand bie militärische Abministration bieses, eines ber größ= ten Eisenbahnspsteme ber Welt, bessen Betriebsträfte 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 Borrücken oder Zurückgehen des Heeres, dem sie zugetheilt waren, entweder zerkörte 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 bedeutenosten Leistungen bieses Korps Korps waren:

- 1. Die Herstellung des von General Lee zerftörten, 625 Fuß langen und 25 Fuß hohen Rappa= hanot=Biadutts, in 19 Arbeitsstunden eines einzigen Sommertags.
- 2. Die Erbauung der zerftorten Chattahaochee= Brude von 711 Fuß Lange und 92 Höhe, in vier und einem halben Tage.

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

8) Auch England ift in dieser Beziehung wie in jeder technischen Leistungsfähigkeit nicht zurückgebliesben, 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 Sübbahn befördert, zwischen 6 Uhr 20 und 7 Uhr 55 weitere 8000 Mann. Jeder Zug hatte 24 Wagen, die Fahrt dauerte $1^{1/2}$ Stunden und um 11 Uhr konnte der gesammte Aufmarsch der Freiwilligen in Brighton stattsinden. Außerdem mußeten noch Tausende von Schaulustigen befördert wereden und Alles wurde ohne den geringsten Aufschub bewältigt, und die letzten Freiwilligen wurden bestördert ehe die ersten Züge zurück waren.

9) Geben wir nun über zu ben Leiftungen ber preußischen Bahnen im Jahre 1866. Unfere Quellen find bie in Berlin erscheinenben Militärischen Blätter.

Anfangs Mai begann die Centralkommission ihre Thätigkeit; mit Eingang des Marsch= und Fahr= tableaus des 5. und 6. Armeekorps wurde die Fahr= disposition in der Art entworfen, daß die Beförde= rung der Truppen den 17. begann und am 1. Juni beendet war. Die Abfahrtspunkte für das 5. Ar= meekorps waren Samter, Posen, Lipa, Gloggan, Boyanowo; Entladeziel war Königszelt. Vom 6. Ar= meekorps wurden gleichzeitig einige Theile nach Fran= kenstein und Neisse befördert.

Nach einer Zusammenstellung bes preußischen Generalstabs erfordert die Beförderung eines Armeeforps 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. Armeeforps 786 Offiziere, 22,240 Mann, 2611 Pferde und 702 Fahrzeuge.

b. Vom 6. Armeeforps 384 Offiziere, 10,663 Mann, 1243 Pferbe und 165 Fahrzeuge.

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

Die Konzentration bes 5. Armeekorps bei Königs=
zelt und Freiburg war in 12 Tagen beenbigt; von
Samter, bem 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 Beför=
berung auf einspuriger Bahn stattfand, somit
täglich nur 8 Militärzüge benußt werden konnten,
barf nicht außer Ucht gelassen werden; außerdem
wurden bei 9000 Pferde befördert, die allein 60
Züge und 7 Tage in Anspruch nahmen.

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

Bom 13. bis 22. wurde das Gardeforps 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 bes Felb= zugs mittelst ber Eisenbahn im Massentransport mit 220 Zügen eine Truppenmacht von 71,000 Mann, 18,000 Bferden 1809 Fuhrwerken zur II. Armee nach Schlesien befördert und konzentrirt; zu einer Konzentration ruckwärts kam es, Dank dem uner= hörten Waffengluck Preußens, niemals; jedenfalls wurden die Schwierigkeiten viel größer sein.

Bom Massentransport kommen wir nun zum sog. Einzelntransport, der mehr oder weniger innershalb des Bereiches der Armeen zur Beförderung der Stäbe, Bataillone, Ersahabtheilungen, Proviant, Munitionskolonnen, Feldlazarethe 2c., verwendet wurde. Nach offiziellen preußischen Berichten sollen vom 14. Mai dis 2. September über 200 solche Transporte, theils mit Extras, 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 Provianttransport wursen während dem Feldzug jelbst die Bahnen sowohl im eigenen, als im eroberten Gebiet im großen Maße benutt, leider sehlen uns hierüber nähere Daten, doch so viel ist sicher, daß einzelne Bahnen, die auser dem Bereich der Operationslinien lagen, zu Gunsten der Bahnen innerhalb dieser Linien von ihrem Material für den Gütertransport beinahe gänzlich entblößt wurden.

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

Im Allgemeinen wurde die Organisation über ben Eransport ber Eruppen in Breußen als vortrefflich betrachtet, aber oft darüber geflagt, daß die daherisgen Verordnungen bei der Armee und Verwaltung zu wenig bekannt, was zu häusigen Verwicklungen Anlaß gab.

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

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

Aus den lettjährigen Erfahrungen der Preußen sehen wir, daß bei kleinen Distanzen, und folche haben wir, es vortheilhafter ist, Artillerie, Raval-lerie und Train auf dem gewöhnlichen Etappenwege vorwärts zu bewegen, weil deren Transport unvershältnißmäßig viel Material braucht.

Es wird nun bei uns vorab bie zu besetzenbe Lanbesgränze in Betracht fommen, mit beren vier Fronten wir uns beschäftigen wollen, setzen jedoch voraus, baß, ebe es zu einem Massentransport auf ben Bahnen fomme, unsere Armee auf Grundlage

der im Mai 1866 erlaffenen Territorial=Divifions= Gintheilung, ohne Benütung der Bahnen divisions= weise im Napon ihres resp. Gebiets an irgend einem Bunkte in engen Kantonnements zum unverzüglichen Abmarsch bereit liegen.

Beginnen wir mit ber 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 besohlenen Kantonnements oder Lager abzurücken haben, wie wir glauben ohne Benutung 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 geworsen werden. Es bleibt uns somit die Benutung der Bahn für die östlich der Linie Waldshut-Luzern gelegenen Truppen frei.

Die 5. Division nehmen wir an, sammle sich zwisschen Brugg und Döttingen, soll sie ins Waadtland, so wird sie in Brugg, als Einladestation, mit der Bahn spedirt; soll sie zur Verstärfung 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 dorts hin gelangen können. Die 7. Division könnte nach Conventenz 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 Ausstellung mehrerer Militärzüge ist.

Die 8. Division wird zwischen Sargans und Chur aufgestellt, mit einer ober beiben won 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 wersen, nämlich die eine über Zürich, Olten, Solothurn, Neuendurg, die andere über Rapperschwyl, Zürich, Luzern, Bern, Freiburg und die Oronbahn. Ob die Infanterie der 8. Division troth dem sehlenden 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 tonzentriren und bann bie Bahn benutzen ober aber am Gotthard sich sammeln, um über die Furka und den Rufenen ins Wallis birigirt zu werden.

Bei Bedrohung der Nordgrenze sind die Berhältnisse ähnlich. 1., 5. und 7. Division konzentriren
sich ohne Husse der Bahnen in ihren Werbebezirken,
die 2. Division wird auf dem Landwege nach Basel
dirigirt und zwar auf einer der Parallelstraßen des
Biröthales, Baswang oder Oberhauenstein. Die
3. Division wird durch die West- vder Oronbahn
schnell und leicht an ihren allfälligen Bestimmungsort gebracht. Die 4. Division wird sich im Berner
Oberland sammeln und kann aus Thun nach Con-

venienz mit ber Bahn ober zu Fuß befördert wersten. Die 8. Division wird ihre Aufstellung wieder zwischen Chur und Sargans und die 9. an der Luzern=Zugerlinie nehmen.

Machen wir Front nach Often, so beburfen wir zu einer schnellen Aufstellung die größte Leistungs-fähigkeit unserer Bahnen, denn die 1., 2., 3, 4. und möglicherweise auch die 6. Division werden die-felben zu benuten haben. Die 9. wird Oberalp und Berhardin als Etappenstraße wählen.

Soll endlich Front gegen Süben gemacht werben, so freht ber beschränkteste Bahnverkehr in Aussicht, wenigstens bis das Loch ber Zukunft gebaut ift. Luzern und Chur werden die Ausladestationen sein und die Ligne d'Italie wird Dank ber riefigen Bergfette, die langs dem Wallis unsere Grenze beckt, wenig benutt werben.

Bum Schluß wollen wir noch einige Bunfche ausbruden, bie zu erfullen fur einen burchgebenben Berkehr uns nothwenbig icheinen. Es find bieß bie Berftellung folgenber Berbinbungscurven:

Bei Aarburg zwischen ber Berner= und Luzerner= Linie.

Bei Olten zwischen der Züricher= und Baster-Linie. Bei Sargans zwischen der Rheinthal= und Wallen= See-Linie.

Der Bau ber Linie Langnau-Luzern ober wenigsftens bie Erstellung ber zweiten Spur von Aarburg nach Herzogenbuchfee, um somit boch indirekt eine Erganzung ber zweiten Eisenbahnlinie zu erhalten.

Areisschreiben des eidgen. Militärdepartements an die Militärbehörden der Kantone.

(Bom 11. März 1867.)

Bochgeachtete herren! maint fan gannige

Um bie nöthigen Anordnungen für bie Offiziers und bie Afpirantenschulen ber Infanterie rechtzeitig treffen zu können, ersuchen wir die Kantonal-Militärbehörden sich bis zum 15. April nächsthin zu erflären, ob sie eine ber 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 diesenige von Lausanne nur Afpiranten zu senden sind.

កែខ មុខភូបារពេទភាពខ្លែក ICS នៅ កាសារបារព្រះទី (១១៨. ព្យារថា ពោះ ភ_ាងន

Mit vollfommener Hochachtung!

Der Borsteher bes eibgen. Militärbepartements: **Welti.**