Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =

Gazetta militare svizzera

Band: 13=35 [i.e. 14=34] (1868)

Heft: 5

Artikel: Die Eisenbahnen zum Truppentransport für den Krieg im Hinblick auf

die Schweiz

Autor: Hoffmann-Merian, Th.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-94087

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: 28.11.2025

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

Allgemeine

Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Der Schweig. Militärzeitschrift XXXV. Jahrgang.

Bafel.

XIII. Jahrgang. 1868.

Nr. 5.

Die schweizerische Militarzeitung erscheint in wochentichen Nummern. Der Breis per Semester ist franto burch bie ganze Schweiz Fr. 3. 50. Die Bestellungen werben birett an bie "Schweighauserische Berlagsbuchhandlung in Basel"
abressirt, ber Betrag wird bei ben auswärtigen Abonnenten burch Rachnahme erhoben.

Berantwortliche Rebattion: Oberft Bieland und Sauptmann von Elgger.

Inhalt: Die Gisenbahnen zum Truppentransport fur ben Krieg u. von hoffmann Merian. — Bericht über bie Thatigteit ber Geschüngießerei ber Bo. Gebr. Ruetschi in Aarau in bem Bahre 1867. — Allgemeine Lattit von Oberst-Brigabier B. Rustow. — Kriegefunft ber Gelegen.

Nodymals.

Die Gifenbahnen

tum

Truppentrausport für den Krieg

von

Eh. Soffmann:Merian, Chef bes Berkehrs ber schweizerischen Centralbahn.

Die von Herrn Theod. Hoffmann=Merian, Chef bes Berkehrs ber schweig. Centralbahn, in der Schweig= hauserischen Berlagsbuchhandlung (Hugo Richter) 1868 herausgegebene Brochure "Die Eisenbahnen zum Truppentransport und für den Krieg im hin= blick auf die Schweiz", darf als eine außerst geschickt ausgezogene und wohlgeordnete Zusammenstellung des Interessantessen aus den in neuester Zeit erschienenen, dieses Thema behandelnden Werken bezeichnet werden.

Unter biesen also benütten Publikationen nimmt bas im Jahr 1863 vom öftreichischen Generalstab herausgegebene Werk "Die Eisenbahnen vom militärischen Standpunkt" die erste Stelle ein, an dassielbe reihen sich "Die Mittheilungen aus dem amerikanischen Krieg des Generals Mac-Callum" und diesenigen des Maschinenmeister Basson aus dem preußisch-östreichischen Feldzuge in Böhmen an und müssen die "Taktische Studie des Premierlieut. Lasmann über den Eisenbahnkrieg", sowie die Mittheilungen in der Zeitung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen hinzugezählt werden.

Durch Beifügung bes in ber Schweiz bestehenden Militartransportreglements, ber Tarifvereinbarungen und ber Organisationsvorschläge für den Betrieb im Kriege, wie solche von der gemischten Konferenz fest-gestellt wurden und des Beispiels der Beförderung

einer schweiz. Division zwischen verschiedenen Bunkten im Turnus und Schelontransport, ist aus diesen Auszügen ein für die schweizerischen Offiziere lesens= werthes, wohlabgerundetes Schriftchen entstanden, das wir denselben aufs Beste zum Studium empfehlen.

Für biefenigen Kameraden, welche sich bis jest mit biefem Zweige ber Kriegswiffenschaft nicht beschäftigt ober welche biesen Fragen ferner stehen, muffen wir uns über ben Inhalt ber Brochure einige Bemerkungen über das erlauben, was ber Berkaffer ber Brochure felbst anregen will.

Derfelbe verlangt nämlich an ber hand ber von ihm angeführten Beispiele, eine einheitliche Organissation für ben Betriebsbienst im Rrieg und Errichstung einer Feldeisenbahn=Abtheilung, wobei er die ausbrückliche Warnung ausspricht, "daß damit keineswegs bas Geniekorps berufen werden sollte, in Eisenbahnsachen zu dilettantieren, indem dieses zu sehr mißrathenen Erperimenten führen könnte"!

Die Kameraben werben nun gerne erfahren, daß "Alles", was der herr Berkehrs-Chef der schweiz. Gentralbahn in dieser Richtung vorzukehren anräth, schon im Frühjahr 1866, also vor dem preußischen Kriege von unserem umsichtigen Chef des Stabsbureau's vorgesehen und zur Aussührung vordereitet worden ist. Es sind im fernern Genieoffiziere mit Borschlägen für Organisation von Feld-Gisenbahnstorps beaustragt und mit den Gisenbahndirektionen durch das eidg. Militärdepartement in Berbindung gesett worden, und müssen wir unsere Berwunderung aussprechen, daß dieses einem so hochgestellten Gisenbahnbeamten wie der herr Verfasser nicht bekannt geworden.

Gs ware fur bas Stabsbureau außerft intereffant gewesen, wenn, nachdem vor Mitwirtung der Benie=

offiziere und also vor beren Arbeiten, in fo ent= schiedener Beise gewarnt worden, sich der patriotische Berr Bertehrechef herbeigelaffen hatte, bestimmte Bor= fchlage ober einen Organisationsentwurf einer ein= heitlichen Betriebeleitung für den Rriegefall und eines Feld=Gifenbahnforpe zu machen, um Berglei= dungen anzuftellen und bas Befte behalten zu fonnen, anstatt fich mit Unbeutungen zu begnügen über bas. was das Stabsbureau vorfehren folle und mas eben, wie oben bemerkt, ichon lange vorgekehrt worbengift. Es wird eben einfach auf die Beispiele von Nord= amerita und Preugen hingewiesen, die Borfchlage von Baffon werden citirt und paffirt da bem Berrn Berfaffer bas Fatale, bag in ber preußischen Orga= nisation die Feldeifenbahnabtheilungen den Gente= offizieren unterstellt find, er also anempfiehlt, mas er anderwarts abrath. Wenn wir aber ben Rame= raden vollende noch mittheilen konnen, daß ber birette Borgefette bee Berrn Berfehrechefe bie vor einigen Jahren noch die fantonalen Rangliften feiner Baterftadt ale Benieftabeoffizier gierte, und daß der Di= reftor ber Westbahn Oberft im Benieftab ift und langere Beit Inftruktor und Infpektor bes Benies war, wird Ihnen ein folder Ausfall boppelt auffällig werden.

Wir erwähnen hier noch beiläufig, daß unter den 63 Geniestabsoffizieren, welche unfer Etat aufweist, etwa die Sälfte derselben längere Zeit bei Eisensbahnen, sowohl beim Bau als auch beim Betrieb beschäftigt waren, glauben aber, daß die Anzahl der Genieoffiziere nicht groß genug ist, um im Kriegssfalle solche für den Eisenbahndienst abgeben zu könenen, und wissen auch, daß die Mehrzahl lieber vor dem Feinde verwendet zu werden wünscht, so daß die patriotischen Befürchtungen des Herrn Berkehrseches unbegründet sein durften.

Um auf ben weitern Juhalt ber Schrift gu fom= men, erlauben wir uns noch folgende Bemerkungen:

Die meisten ber in ber Ginleitung angeführten Beispiele aus bem öftreichisch-preußischen und ameristanischen Kriege durften für unsere Berhältniffe wohl nie in Frage kommen.

Die nach Lasmann vorgeschlagene herrichtung ber Wägen zum Gefecht durfte wohl nicht sehr zwecksmäßig sein; wenn auch die Fenster geblendet wursben, so darf nicht vergessen werden, daß jede Flintentugel durch die Blechverkleidung der Wägen dringt. Dier ist offenbar die Phantasie des vorsorglichen Berstehrsbeamten mit derjenigen des Premierlieutenants durchgegangen!

Daß die Breußen ganze Gitterbrücken nach sich geführt, wie auf Seite 144 angeführt ist, durfte, selbst wenn bieses von preußischer Seite behauptet wird, in das Reich der Fabeln gehören.

Wir können uns nicht einverstanden ertlären mit dem Borschlag bes Verfasser zur Erreichung einer schnelleren Zerstörung des Oberbaucs schon während bes Betriebs die Laschen (Eclisses) zu entfernen. Gerade in den letten Momenten wird die Bahn am meisten gebraucht, wird Zug um Zug zurückzigtagt und ist unbedingte Sicherheit am nothwendigsten. Die Laschen sind unentbehrlich zur sicheren Verdin=

bung ber Schienen, und ware bas Untersuchen, ob bie Schwellen und Vernaglung gut, wie is vorzgeschlagen wird, sehr umständlich; im Uebrigen ist bie Entfernung ber Laschen nicht so zeitraubend, wie es sich ber Herr Verfasser vorzustellen scheint.

Die beigelegte graphische Darstellung der Zugkraft für verschiedene Steigungen ist werthlos, weil die Zugsgeschwindigkeiten nicht angegeben sind, und waren wir über diese Anslassung um so mehr überrascht, als auf Seite 71 eine übersichtliche Tabelle der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven der schweiz. Gentralbahn mit Angabe der Zugsgeschwindigkeiten ze. als Beispiel beigefügt ist und die Unumgänglichkeit dieses Coefficienten zur Beurtheilung der Leistungen einer so gewiegten Betriebsautorität nicht hätte entzgehen sollen.

Wenn ber Berr Vertehrechef von Anfang bis zu Ende feiner Bublifation fich bie Freiheit nimmt, ganze Auszüge aus ben verschiedenen Werken zu machen, ohne diefelben anzuführen, und an andern Stellen wieder Sate unter Citation ber Autoren bringt, um bald wieder ben nämlichen ohne Beobachtung biefer Boffichteit fast wortlich zu benüten, fo konnen wir bas mit beffen patriotischem Gifer bem Baterland zu bienen, entschulbigen und über= laffen es ben Betroffenen, fich ihrer Saut und Saare zu erwehren; uns war es nur barum zu thun, un= fere Rameraden zu verfichern, bag bis jest nichts vernachlässigt geworden, mas in der behandelten Rich= tung unferer Urmee und ber Bertheidigung unferes Landes nughringend fein fann und follegen wir, indem wir bas Schriftden gur Anschaffung und Durchlefung empfehlen.

Gin Benicoffigier.

Berich t

über

die in der Geschütz-Gießerei der SH. Gebrüder Rüetschi in Naran im Jahr 1867 für die Eidgenoffenschaft und die Kantone ausgeführten Arbeiten.

In Ausführung bes Bunbesbeschlusses vom 19. Juli 1866 über Ginführung gezogener Feld= und Positions-Geschüte schweren Ralibers begann, gemäß bes von ber Verwaltung bes Materiellen am 27. Juli 1866 mit Gießer Ruetschi in Aarau ab= geschloffenen bezüglichen Bertrages, Letterer Un= fangs August 1866 bie einschlagenden Borarbeiten zum Umguffe berjenigen 12=8 Kanonen, welche nicht burch einfaches Ziehen und Anbringen bes Ber= schluffes in hinterlader nmgemandelt werden follten, wobei anfangs beabsichtigt wurde, behufs Erzielung einer gleichmäßigen Legierung in ber Bohrung, bie Rohre hohl, über einen Kern, zu gießen. Diese Vorbereitungen waren Ende August so weit beendet, daß am 8. September 1866 ber erste Guß von (zwei Stud) 12-# Rohren, nach neuem, für bie