Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =

Gazetta militare svizzera

Band: 16=36 (1870)

Heft: 25

Artikel: Die neuen schweizerischen Eisenbahnprojekte und ihre militärische

Bedeutung

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-94397

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: 30.11.2025

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

Allgemeine

Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Der Schweig. Militarzeitschrift XXXVI. Jahrgang.

Bafel.

XVI. Jahrgang. 1870.

Nr. 25.

Erscheint in wöchentlichen Nummern. Der Breis per Semester ift franko burch bie Schweiz Fr. 3. 50. Die Bestellungen werden birett an bie "Schweighauserische Berlagsbuchhandlung in Basel" abressirt, ber Betrag wird bei ben auswärtigen Abonnenten burch Nachnahme erhoben. Im Aussande nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen an.

Berantwortliche Rebattion: Oberst Wieland und Hauptmann von Elgger.

Inhalt: Die neuen schweizerischen Eisenbahnprojekte und ihre militärische Bedeutung. — Ueber Kriegsmärsche. (Fortsehung.) — Das Centralkomite ber eidg. Militär-Ocfellschaft an die Sektionen. — Ausland: Destreich: Schießversuche. Bersuch mit der Mitrailleuse von Montigny. Probefahrt der Straßenlokomotive. Frankreich: Romberg's Doppelzunder. England: + Oberst Macbonnel.

Die neuen schweizerischen Gisenbahnprojekte und ihre militärische Bedeutung.

Eine ftrategische Stigge von -n.

Bei der großen Anzahl von Gisenbahnprojekten, mit welchen sich unsere Zeit trägt, durfte es nicht unsangemessen sein, dieselben auch in ihrer Gesammtheit vom militärischen Standpunkte zu betrachten. In einer früheren längeren Arbeit über die strategischen Grenzverhältnisse ber Schweiz hatte ich zwar schon einzelnen Projekten Rechnung getragen; allein es gesichah das nur in flüchtiger Weise und mehrere neue Projekte, welche seitbem erst zu Tage getreten sind, konnten ber Beurtheilung nicht unterworfen werden.

Wir werben bei ben Interessen für die Alpenbahn= projette querft biefe ine Auge faffen, und gwar gu= nachft bas Gotthard=, fodann bas bundnerische und enblich bas Simplonprojett. hierauf werben wir uns mit bem teffinifden Bahnnet ju beschäftigen haben in feiner Bebeutung fur die fublichen Greng= verhältniffe; fommen bann ju ben Jurabahnen in ihrer Bebeutung fur ben Beften, wie fur ben Ror= ben ber Schweizergrenze; bann fame bas Bogberg= und bas Rheinthalprojeft, woran fich auch bas neueste aargauische Projekt zu reihen hatte; ferner mußten wir noch bas ichaffhauserische Projekt einer Bulach= Schaffhaufer=Bahn betrachten, nebft bem Ranben= und Schleitheimer=Brojefte; im Beitern bann bas Projett Schaffhausen-Rreuglingen, an welches fich wieber bie beabsichtigte Singen-Anbelfingerlinie ju reihen hatte; fame fobann bie Linie Rreuglingen= Rorfchach, und hatten wir auch hiebei noch flüchtig bas Projett einer Arlbergbahn ju berühren, und end= lich möchten wir jum Schluffe bie Bebeutung ber Toggenburgerbahn gang furg berühren und hätten noch die Ginfiedlerbahn zu erwähnen.

Es liegt une natürlich vollftandig ferne, irgend über ben Oberalppaß nach Graubunden, durch die welchen Gifenbahnparteipunkt hiebei einzunehmen und bereits hergestellten Alpenftragen Truppensendungen

möchten wir besonders betonen, daß uns alle Brojekte in verkehrlicher Beziehung angenehm und wünschbar erscheinen, sofern natürlich die Mittel vorhanden sind, um dieselben auszuführen, welch' letteres jedoch nicht in den Rahmen unserer Beurtheilung fällt. Ebensowerig soll unsere Darftellung eine maßgebende sein, und erscheinen uns überhaupt die militärischen Gesfahren irgend einer Eisenbahnlinie, welche den verskehrlichen Interessen dient, nicht allzuhoch angeschlasgen werden zu muffen.

Das Gotthardbahnprojekt bietet, wie auch schon oft genug bemerkt und nachgewiesen wurde, als eine Centrallinie unleugdar große militärische Bortheile. Bei einer Gefahr im Süden kann in kurzer Zeit die nöthige Wehrkraft nach dem entlegenen Tessin geschafft werden, und erst durch die Erstellung dieser Bahn werden die Bellenzer fortisitatorischen Werke einen wirklich militärischen Bortheil bieten, da dieselben bekanntlich, troß ihrer genialen Anlage, einem heftigen und längern Angriff nicht zu wider= stehen im Stande sind.

Wenn wir die Gotthardlinie als eine centrale be= zeichneten, fo liegt noch ihr weiterer Bortheil barin, baß fie bie Berkehrs-Bedeutung Luzerns erhöht und biefem mehr birette und indirette Bufuhrlinien von allen Seiten ber Schweiz zufichert. Wir find zwar nicht ber Anficht, welche icon fruher, f. 3. bei Behandlung ber Alpenstragen in ber Bunbesverfamm= lung geltend gemacht wurde, bag nämlich bas Reuß= thal ale eine Art Centralfestung ju betrachten ware, welche einer gurudgebrangten Armee ale Bufluchte= ftatte und Sammelplat bienen fann ; allein wir ver= tennen burchaus nicht bie Bedeutung biefes Reuß= thales mit einer Gifenbahnlinie, weil außer bem Bor= theile nach bem Guben bin, von bier aus auch eined= theils über ben Furfa nach bem Ballis, andererfeits über ben Oberalppaß nach Graubunden, burch bie leicht bewerkftelligt werben konnen. Bekanntlich findja auch Graubunden und bas Wallis bei einem Angriff vom Guben in Mitleibenschaft gezogen, mabrend bei einem Angriffe vom Westen bei der Grundpafis Burich-Luzern bas Wallis unter ben heutigen Verhaltnissen sehr ausgesetzt erscheint.

Wenn wir vom Gotthard übergeben auf bas bund= nerifde Alpenbahnprojett, ale welches jest allein eine Splugenbahn Berudfichtigung finbet, fo muß und biefes Splugenprojett idon nach oberflächlicher Be= trachtung von febr zweifelhaftem militarifchen Werthe erscheinen. Es bietet allerdings auch seine Bortheile, indem ce eine Berkehrelinie von ebenfalle militari= fchem Werthe burch bas bintere Rheinthal fichert, wobet gewiffermaßen auch ber Weg nach bem Engabin etwas verfürzt wirb; allein es ift babei noch zu berücksichtigen, bag burch eine italienische Bufuhr nach bem Splugen einestheils eine Beltliner= babn mehr Ausficht auf Erfolg bietet und baburch ein italienischer Begner unseren füblichen Bunbner= grengen um weit mehr naber rudt, ale bie Bundner= babn, und andererseits wird die italienische Bufuhre= linie über Chiavenna bem Engabin etwas gar zu nabe kommen. Die wenigen Bortheile in militarifcher Beziehung werben fomit mehr als parallifirt. Dazu fommt noch, bağ eine Splugenbahn bas Teffin voll= ftanbig außer Acht lagt, und somit bie Anlage einer Bottbarblinie um fo nothiger macht, als ansonst nicht allein bas Teffin, fonbern auch bas bunbnerifche Mefolcino-Thal burch die Splugenbahn einigermaßen bebroht murben. - Bir brauchen in biefer Beziehung nur auf ben Forcelinapaß hinzuweisen, welcher nach Roveredo, alfo in ben Ruden von Belleng führt. Man fann allerbinge geltend machen, bag burch eine Splugenbahn andererfeite wieder ber Weg nach bem San Berhardino abgefürzt wird, allein ber Weg ba= bin bleibt immer noch weit genug, und wir erhalten ale Brenzvertheibigungebafie nach bicfer Seite bin nur eine Linie hinter bem Sochgebirge mit gleichfam vollftanbiger Preisgebung alles jenfeitigen Bobens; es mußte benn, wie wir es freilich auch am paffend= ften in allen Berhaltniffen finden, die Bertheidigunge= linie pormartegelegt und auf frembem Territorium festgestellt werben. Dieg burfte jeboch gerabe, wie unfere früheren Undeutungen barthun, burch bie ita= lienifde Bufuhrelinie jum Splugen fcmer werben.

Wenn wir an einem bundnerischen Alpenbahn= projekt wirklich militarische Bortheile finden konnen, fo war bieg nur bei bem Lufmanierprojett, welches einerseits bie Berbinbung mit bem Teffin fichern und anterntheils die große Thallinie des Borberrhein mit einer Bahn burchziehen murbe, fo= mit auch bem Oberalppag naber rudte und burch eine icon beabsichtigte Berbefferung bes Panirer Baffes eine mehr birette Berbindung mit dem Ranton Glarus erstellen konnte. Je nach Umftanden murbe es vielleicht bann möglich geworden fein, natürlich nach Erftellung einer Lutmanterbahn, diefe Berbin= bung zwischen Blarus und berfelben in noch gun= fligerer Beife ju fichern. Allein bas Lutmanier= projekt ift nun einmal befinitiv aufgegeben, und wir verzichten darauf, es weiter in Betracht ju gieben. I

Das Simplonprojekt hat ebenfalls seine bebenklichen militärischen Seiten. Wenn es in verkehrlicher Beziehung ben Kantonen Freiburg, Waabt,
Genf und Wallis Bortheile gewährt, so steht es boch
seit der Annexion Savopens an Frankreich unter einem
gewissen dominirenden Einstasse besselben, mindestens
in so lange, als wir nicht im Stande sind oder uns
nicht dazu einrichten, den Lemansee zu beherrschen.
oder vielmehr unsere Ufer an demselben, so nament=
lich von Morges bis Villeneuve, gegen eine Bebrohung zu Wasser energisch zu schützen und auf
biese Weise die Benutung der Eisenbahnlinie bis in
das Wallis hinein gegen jede Bedrohung zu sichern.

Wenn bie Simplonbahn eine schnelle Beforberung unserer Eruppen nach bem Ballis sichert, sofern eine Bedrohung von Süben aus das Wallis in Mitleibensschaft zieht, so gewinnt eben ber sübliche Gegner auch wieder, gerade wie bei ber Splügenbahn, durch seine Zusuhrellinie nach dem Simplon über Domodossola, einen noch weit größeren Bortheil, einestheils um schnell zum Fuß des Simplon zu gelangen, anderersseits um das Mittel für eine bequemere Demonstration über San Maria Maggiore und durch die Genstovalli nach Locarno in der Hand zu haben. Es wäre somit auch auf diese Weise das Tessin bedroht, doch freilich nur in soferne, als man die Vertheisbigung an die äußerste Grenze zu verlegen gedenkt, mit Einschluß des Lufanessschen Bezirkes.

Wir famen nun in logischer Folge ju bem teffi= nischen Bahnnet und feinem Anschluffe an bie Mailanber=Bahn. Sier erscheint jetenfalle bie Linie von Bellenz über ben Monte Cenere nach Lugano, um bann über die Melibe=Brude und Como nach Mailand zu führen, bie weitaus vortheilhaftefte, und es wurde gegen unfer militarifches Intereffe fein, wenn man anstatt über ben Cenere ben Langensee hinunter bauen wollte, um erft an unferer außerften Grenze ober gar bei Luino gegen Lugano abzuschwen= fen, indem baburd unfere Berbindung gwifden Belleng und Lugano vollständig unter italienischer Beberrichung flunde, und fomit nicht allein feinen mili= tarifden Bortheil, fonbern einen großen militarifchen Nachtheil bieten und Lugano vollständig isoliren mürbe.

Die Abzweigung nach Locarno wird insbesonbere bann einen großen Bortheil bieten, wenn es gelingt, Locarno selbst und Magadino burch Uferwerke gegen einen feinblichen Angriff zu schüßen. Bekanntlich besitt ja Italien mehrere Kriegsbampfer, welche ihm von ber Schweiz aus verkauft worden sind, und ist überhaupt so zu sagen herr fast bes ganzen Langensees.

Breilich bietet auch bieses Eisenbahnnetz und so besonders die Linie von Como nach Lugano einem feindlichen Angriffe bedeutende Bortheile, es können schnell Truppen von Como nach bem Luganersee geworfen werden, ehe wir im Stande sind, hinlängliche Kräfte im Tessin zu vereinigen, um einen ernsten Widerstand an der Melibe-Brücke oder bei Lugano zu organisiren. Insbesondere kann noch ein solches Borrücken gegen Lugano wesentlich unterstützt wers ben durch Landung italienischer Truppen bei Luino und Borrücken auf bem rechten Tresaufer und über

Agno nach Lugano, weßhalb es, fofern man ernstlich ! Lugano von Anfang an zu halten wünscht, auch for= tififatorifder Borbereitungen bebarf, welche biefes und bie Bahn felbft fcuten. Da aber Lugano ge= rade burch bie Gifenbahnverbindung leichter mili= tarifch gefcutt werben fonnte, unter ben gemachten Boraussehungen im Teffinthale, fo burfte eine folche Bortehr wirklich bann auch lohnend fein.

Bir hatten nun überzugeben auf bas Jura = bahnnet, junachft in feine Bebentung fur bie Bertheibigung gegen Besten. Bis jest bot zwar bas Juragebirge in feinen verschiedenen Theilen manche gute ftrategische Baltpunkte; allein bei ber Schwie= rigfeit bes Berfehre zwischen benfelben mar boch bie Bedeutung nur eine mehr fekundare. Das Berhalt= niß nun wird burch bie Jurabahnen in fehr vortheil= hafter Beife verändert. Es wird eine wirkliche außerste Bertheidigungelinie geschaffen burch bas St. Zmierthal (Lachaurdefonds und Soncebox), bas Munfterthal (Soucebog, Munfter und Deleberg) und endlich bas untere Birethal (Delsberg, Laufen, Dor= nach und Bafel). Diefe Gifenbahn= und Berthei= bigungelinie erhalt ihre Bufuhr von ber See= und Mariinie, von Neuenburg, Biel und Olten; fie ift beghalb bei ben entiprechenden Borbereitungen gu möglichem Schut eine fehr haltbare.

Die neuen fdweizerifden Gifenbahnprojefte und ihre militarifche Bedeutung. Die Strecke ber Jura= bahn von Delsberg nach Pruntrut hat keine ernftliche militarifche Bedeutung, ale hochstene bie eines por= geschobenen, allein boch immer exponirten Boftens, Dagegen barf bie militar-politische Seite nicht unter= fcatt merden; biefe Gifenbahnlinie wird badurch eben= fofehr jum ftrategifden, ale jum politifden Bande.

In Beziehung der Bedeutung für die Nordgrenze erscheint es jedenfalls von großem Bortheile, bas exponirte Bafel burch eine weitere ftrategische Bu= fuhrelinie, burch gebedte Bebirgethaler ju ichugen. Wenn der Führer des Bertheidigungeheeres vielleicht auch nicht durch fortifikatoriiche Borbereitungen, etwa ein verschanztes Lager, Bafel feltst zu halten suchen wollte, fei es gegen Westen ober gegen Norden, fo fann er boch gerabe burch bie Jurabahn ju gleicher Beit mit ber Sauenfteinbahn eine febr portheilhafte und beherrschende Stellung einnehmen, um ein feind= liches Borruden nach Bafel zu erschweren ober un= möglich zu machen. Bu gleicher Beit muß noch be= rudfichtigt werden, bag eine einzige Gifenbahnlinie im Nothfalle nicht allzu viele Gulfetruppen zu be= fördern im Stande ist, daß deßhalb mit zwei Zufuhr= bahnen eine schnellere und fompattere Ronzentrirung bewertstelligt werden fann.

Bas nun die Bogbergbahn betrifft, welche etwa von Mutteng ober Pratteln aus ber Centralbahn ab= zweigen murbe, um ber Boft= ober heerstraglinie über Rheinfelden und Frick zu folgen, fo bietet biefelbe burch ihre Berbindung mit Brugg junachft den Bor= theil einer birefteren Berbindung gwifden Bafel und Burich; allein es murbe allerdings ein Theil biefer Linie, bei einer Bedrohung vom Norden ober auch vom Weften, außer Wirkfamkeit gefest werben fonnen.

ein allmähliges fampfenbes Burudweichen und gegen Norden ermöglicht fie ebenfalls eine beffere Berthei= bigung bes Rheins bei Stein ober Rheinfelben.

Die Rheinthalbahn ihrerseits, welche besonders bon Winterthur angestrebt wird, murbe von Stein noch weiter ben Rhein hinaufzichen, um erft von Robleng an mit Bermeibung von Burich nach bem Innern, b. h. nach Winterthur abzuzweigen und fo vom ftrategischen Standpunkte noch eine weitere Bu= fuhrlinie an die Rheingrenze zu liefern und zugleich eine Bertheibigung bes Rheines noch einigermaßen ju erleichtern.

Ginen ahnlichen Bortheil bietet auch bas Bahn= projett Bulach= Schaffhaufen, namlich in Bezug auf die Strede Bulach-Eglisau junachft und bann. je nach Umftanden und Berhaltuissen, auch den übri= gen Theil. Freilich wird biefe Wirkung mehrerer biefer Bufuhrelinien auch wieder etwas parallifirt burch die neue gesicherte Anlage ber babischen But= tachthalbahn mit ihrer bireften Berbindung gwi= fchen Waldshut und Donauefdingen.

Es ware allerdings für die ichweizerischen mili= tarifchen Berhaltniffe vortheilhafter gewesen, wenn anstatt ber Buttachthalbahn eine Ranbenbahn (Donaueschingen = Blumberg = Bargen = Schaffhausen) gebaut hatte werben wollen, allein gerabe beghalb auch wurde von Baben bie erftere vorgezogen. Jest nachdem die Buttachthalbahn befchloffen ift, konnte eine Randenbahn vielleicht eber noch militarifche Rach= theile bieten.

Gine Schleitheimerbahn ift von feiner allgu großen militarifchen Bedeutung, ale hochftene gur fonellen Dedung von Schleitheim felbft, wenn überhaupt eine Bertheibigung ber außersten Grenzen mog= lich ist. Soust hat biese Linie mehr nur eine mili= tar=politifche, ober eigentlich politifche Bebeutung.

Bir gelangen nun junadit ju bem Projette einer linkerheinischen Gifenbahnverbindung zwischen Schaff = haufen und Kreuglingen. Wie bas Rheinthal= bahnprojeft Binterthur's, fo bietet auch biefe bem Rheinufer gleichsam folgende Linie den Bortheil leich= terer Bertheidigung bes Rheins und bes Unterfee's, befonders ba ein Theil bes Ufere mindeftens bas recte Ufer beberricht. Auf ber Strede gwifden Rreuglingen und Stein, burch bie breitere Baffer= grenze mehr gefcutt, bient biefe gleichsam auch als eine Bufuhr vom Dften ju geschütter Berbeiführung schnell nöthiger Streitkräfte. Die beffere Deckung Stein's aber und seines Bergschloffes erschwert aber auch wieber andererfeits ein feindliches Borbringen gegen Schaffhausen ober Diegenhofen.

Die Bebeutung biefer Linie wurde noch mefent= lich gehoben burch eine Singen=Andelfinger= Babn, welche mahricheinlicherweise über Diegen= hofen ihren Weg nehmen wurde und biefes femit in direfte Berbindung mit Andelfingen bezw. Winter= thur brachte, wodurch mit dem befferen Schute Diegenhofen's auch ftrategische Bortheile fur Schaff= hausen und Stein gewonnen würden. Freilich wür= ben auch die Begner mit ihren Schienen ber Brenge naber fommen; allein fie find burch die Bahn von Dafür jedoch unterftust fie einestheils gegen Westen | Donaueschingen über Engen und von Rabolphell nach Singen ber Grenze an und für fich schon nahe genug und ihr naheres herannahen betruge nur etliche Rilometer, mahrend es fich bei uns um ben Ausbau eines formlichen strategischen Gisenbahnsspiems handeln murbe.

Diefen Projekten ichließt fich bie nun balb vollsftändig vollendete Linie Kreuglingen=Romans= born=Rorichach an, wodurch das obige ftratesgische Eisenbahninstem ein abgeschloffenes Ganges zu bilben hatte.

In Beziehung auf bas Arlbergbahnprojeft ober vielmehr bie fich uns barbietende Berbindung mit bemfelben, so können uns baraus keine militärischen Bortheile erwachsen, so groß auch bie verkehrlichen sind, und bie Nachtheile fallen umsoweniger in Betracht, als biefelben nicht in ber Berbindung unserer Bahnlinie mit ber nachbarlichen
zu suchen ware, sondern höchstens in der rechterheinischen öhreichischen Bahnlinie Bregenz-Feldkirch,
beren Bau von unserm Willen oder Wollen nicht
abhängig ift.

Die Toggenburgerbahn mit ber furzen bis jest erstellten Strede bietet feine allzu große militarische Bebeutung, sofern es nicht möglich werden sollte, sie nach irgend einer Richtung fortzuseten und mit einer andern Bahnlinie in Berbindung zu bringen.

Das für Ginsiedeln bestimmte Bahnprojekt kann vielleicht später, wenn sich bamit auch bie Unschluß= andeutungen verwirklichen, für die innern Berthei= bigungelinien von Bebeutung werben.

Um Schluffe unferer Gifenbahnprojetten=Runbican angelangt, fonnte man une vielleicht noch vorwerfen, baß wir die Unnechbahn vergeffen haben, welche bekanntlich auch ale ein gesichertes Gifenbahnprojekt besteht und unser Genf in ziemlich birekter Beise berührt. Wenn wir hier vom militarifchen Stand= puntte fprechen follen, fo bleibt une nichte übrig, ale ju fagen, bag biefes Projett Benf noch mehr mili= tarifc gefährbet, befondere wenn, wie nicht unwahr= fceinlich und auch oftmals icon angebeutet, fich an biefe Unnechbahn, gleichsam ale eine Fortsetzung in mehr nörblicher Richtung, eine Chablaisbahn nach Thonon, Evian und vielleicht bis in bas Ballis binein anschließen foll, ober vielleicht das Faucigny wegen Chamounix bamit in Berbinbung gebracht merben foll.

Wenn Genf an und für sich nicht selbst so exponirt sein wurde, so könnte vielleicht barin ein Bortheil gefunden werden, daß eine Schienenverbindung Annecy's mit dem Chablais oder dem Faucigny den Weg durch Genf, anstatt um dasselbe herum zu nehmen habe; allein bei der militärischen Schwäche Genf's ist vielleicht das Durchziehen Genfergebiets mit ebenso bedenklichen Folgen verknüpft, als eine Umgehung. Was ist übrigens hier zu thun? die militärischen Bedenken, welche wir allein der Ginverleibung Savonens in Frankreich zu danken haben, können uns sicher nicht veranlassen, eine Beeinträchtigung der Verkehrsinteressen Genfs zu wünschen, das ja im Ernstfalle doch nicht durch defensive Vertheibigungsmittel geschüpt und erhalten werden könnte.

Wir fonnen beghalb unfere Rundschau hiemit schließen, und munschen nur, daß sie so aufgenommen werbe wie fie gemeint ift.

Meber Ariegs-Mariche.

(Fortsetung.) Marschleistung.

Die Mariche muffen ben Kraften und ber Ausbauer ber Menschen und Pferbe entsprechen; bei ben Anforderungen muß man wiffen, was biese zu leisten vermögen, wenn man bas Unmögliche verlangt, täuscht man sich immer selbst.

Es fragt fich junachft, welche Entfernung kann eine Infanterie= ober Reitertruppe in einem Tage jurudlegen, und welche Zeit braucht fie, an einem bestimmten Ziele anzulangen.

Die Leistungsfähigkeit eines einzelnen Mannes ober Pferdes gibt noch keinen richtigen Maßstab ab. Diese können leichter und schneller größere Strecken zurücklegen, als große Truppenkolonnen. Die Bewegung des Einzelnen ift nicht gehemmt, er kann nach Gutdunken fortschreiten und sich ben guten Weg aussuchen; zwischen dem Touristen und Soldaten erzibt sich überdich der Unterschied, daß der erstere nicht mit Gepäck, Waffen und Munition beladen ift, wie der letztere.

Ein im Marschiren geübter Mann fann einzeln bei gutem Weg im Tag ohne außerordentliche Ansftrengung 12 bis 15 franz. Wegstunden (48 bis 60 Kilometer) zurücklegen. Größere Rolonnen muffen sich mit viel weniger beguügen; bicht gedrängt in eine Staubwolke gehüllt, welche das Athmen erschwert, burch Bor= und Nebenleute gehemmt, wo der Mann abwechselnd ten Schritt verkurzen oder verlängern muß, ist der Marsch langsamer und beschwerlicher.

Ein einzelner Mann macht in 45 Minuten eine Wegftunde (zu 4 Kilometer), ein Bataillon braucht hiezu 55 Minuten bis eine Stunde; eine Brigade ober Division bebeutend mehr.

Die Reiterei legt im Schritt 5 bis 6 Kilometer in ber Stunde jurud, und abwechselnb im Schritt und Trab macht fie in einer Stunde Zeit 10 Kilosmeter.

Die Marschgeschwindigkeit ber Artillerie ift bei gutem Weg größer als die ber Infanterie, ba sich bie Mannschaft freier bewegen kann. — In ber Gil=marschformation (b. h. mit aufgesessener Bedienungs=mannschaft) kann bieselbe mit ber Reiterei gleichen Schritt halten.

Reiterei und Artillerie können felbst größere Strecken abwechselnd in Schritt und Erab zurücklegen.

Es ist nicht möglich, eine Truppe in einem fort von einer Stappe auf die andere zu führen. Zeit= weise halte sind nothwendig; fleinere, damit die Mannschaft ihre Bedürfnisse befriedigen, die Reiterei nachgurten, die Artillerie sich überzeugen kann, daß Geschirr und Fuhrwerk in Ordnung sei; ein größerer, um die Mannschaft und Pferde etwas ausruhen zu lassen. — Bei starken oder forcirten Märschen wird auf dem großen Rast abgekocht und abgefüttert. — Der große Halt (die kleinern haben wir bereits in