

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

Band: 17=37 (1871)

Heft: 41

Rubrik: Verschiedenes

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: 29.01.2026

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

ein wesentlicher Mißgriff bezeichnet werden mußte, wenn man das Rohrgeschütz vermindern wollte oder ihre Vermehrung unterlasse, um dafür eine entsprechende Anzahl Kartätschgeschütz-Batterien zu organisieren. — Im Belagerungskrieg räumt der Herr Verfasser dem Kartätschgeschütz zur Bestreichung des Grabens, zur Abwehr des Sturmes u. s. w. eine vorzügliche Verwendung ein. E.

Verschiedenes.

(Thätigkeit der 4. preussischen Feld-Eisenbahn-Abtheilung im Kriege 1870—1871.) Die Mitwirkung der 4. preussischen Feld-Eisenbahn-Abtheilung an dem Baue der Bahn Remilly-Pont à Mousson haben wir bereits früher erwähnt; über die weitere Thätigkeit dieser Abtheilung im deutsch-französischen Kriege 1870—71 entnehmen wir aus einem Berichte ihres gegenwärtigen Chefs (Beiblatt Nr. 11 des Vereines deutscher Eisenbahnen) Folgendes:

Nach Vollendung der Umgebungsbahn von Metz erhielt die erwähnte Abtheilung den Befehl, die Bahnstrecke Paris-Soissons und jene St. Plaire-Verdun zu rekonstruieren, beziehungsweise auszubessern.

In Folge dessen wurde die Eisenbahn-Abtheilung getheilt, und während die II. Sektion derselben die letztgenannte Aufgabe übernahm, begab sich die I. Sektion nach Rantcuil (nicht zu verwechseln mit Rantcuil-sur-Marne), in den Mittelpunkt der Linie Paris-Soissons.

Sunächst waren es die Tunneln bei Mitry und Rantcuil, von denen der erste auf 70' gesprengt war, welche die Thätigkeit dieser Sektion zu ihrer Ausbesserung bedurften, und bis Mitte Oktober durch Aufstellen von Holz-Konstruktionen fahrbar gemacht wurden, so daß, nachdem die Zwischenstrecken Villiers-Gotteret bis le Bourget-Drancy rekonstruiert und aus dem Forts-Bereiche von Paris viele Waggons durch die Pioniere der Sektion gerettet wurden, der Verkehr auf dieser Zwischenstrecke hätte eröffnet werden können, falls die von Creil bestellten Lokomotiven eingetroffen wären.

Die weitere Strecke Villiers-Gotteret bis Soissons hatte wesentliche Zerstörungen erlitten; von einem Felseninschnitte waren ungefähr 400 Schachteln (circa 260 Kubik-Klafter) Steinmassen herabgestürzt, ferner war der Tunnel von Vlerzy an zwei Stellen gesprengt.

Die I. Sektion begann mit dem Ausräumen des ersigennannten Hindernisses, während die inzwischen nachgerückte, mit ihrer Aufgabe fertig gewordene II. Sektion den Bau des Tunneln übernahm, und auf einige Zeit hierin von der Eisenbahn-Abtheilung Nr. 1 unterstützt wurde.

Mit der Vollendung dieses schwierigen Baues, zu dem noch deutsche Bergarbeiter eigens beigegeben wurden, war in der zweiten Hälfte des November die ganze Linie Eprenay, Rheims, Soissons und Paris im Betriebe der deutschen Armeeleitung. Noch während des Tunnelbaues von Vlerzy wurde die I. Sektion zur Rekonstruktion der Strecke Soissons-Laon beordert. Es wurde jedoch nicht zu ihrem Bau geschritten, der gründlicher Zerstörungen wegen sehr zeitraubend gewesen wäre, sondern wurde die Sektion vielmehr nach Joinville dirigiert, um die Bahnlinie Wiesme-Chaumont zu rekonstruieren und auszubessern.

Hier waren es vorzüglich die 3 Marnebrücken zwischen den Stationen Donjeur und Froncles, welche gänzlich zerstört waren und wieder hergestellt werden mußten. Zu dieser Rekonstruktion wurden theilweise hölzerne, in Metz vorgefundene Gitterträger verwendet, theils aber Pfahlbock-Stützen gebildet. Die Arbeit währte vom 9. November bis 7. Dezember und war unter den damaligen Witterungs-Verhältnissen sehr schwierig; auch genügte die halbe Pionier-Kompagnie der Sektion nicht, so daß deutsche und französische Civilarbeiter beigegeben, dann eine ganze Pio-

nier-Kompagnie zugetheilt werden mußte. Mittlerweile hatte die II. Sektion den Tunnel bei Vlerzy vollendet und Befehl erhalten, anschließend an die I. Sektion, die Bahnstrecke Chaumont Chaillon bis Nuits sous-Ravières zu rekonstruieren und herzustellen. Sie war in dieser Arbeit wohl durch wiederholte Ausfälle von Langres gestört, hatte aber an größeren Objecten nur die Brücke bei Nuits herzustellen, von welcher 3 Oeffnungen à 48' Spannweite gesprengt waren. Auf die zerstörten Mittelpfeiler wurden hier hohe gezimmerte Joche gestellt und über sie ein hölzernes Gitterwerk gelegt.

Die I. Sektion der in Rede stehenden Abtheilung rekonstruierte nach dem Ausbau der Strecke bis Chaumont die Bahnlinie über Troyes, fand aber die Selnabrücke bei Nogent derart zerstört, daß ihre Wiederherstellung höchst zeitraubend gewesen wäre.

Nachdem über die Brücke bei Montereau auf derselben Bahnstrecke eine ähnliche Meldung einlief, entschloß sich die deutsche Heeresleitung zur Ausbesserung der südlicher gelegenen Bahnlinie Nuits, Sens, Moret.

Doch konnte die disponible I. Sektion nicht zu dieser Arbeit verwendet werden, sondern mußte an die Marne abgehen, um die dort zwischen Joinville und Chaumont erbauten Brücken auszubessern, da sie durch Hochwässer, und den damaligen starken Verkehr etwas gelitten hatten.

In diese Zeit fällt die Bildung der deutschen Südmarmee, welcher die ganze 4. Feld-Eisenbahn-Abtheilung beigegeben wurde.

Nach Vollendung der Brücke von Nuits rekonstruierte die II. Sektion die Strecke von diesem Orte bis Dijon; hierbei wurde sie von französischen Schaaren beständig beunruhigt, und mußte die während dieser Arbeit von letzteren zerstörten Brücken bei Montbard und Brinon, sowie das Geleise bei la Roche neuerdings herstellen.

Die in Chaumont befindliche I. Sektion erhielt vom Kommando der Südmarmee den Befehl, auf der Strecke nach Langres eine größere Zerstörung der Bahn vorzubereiten, aber auch gleichzeitig dabei auf die spätere rasche Wiederherstellung bedacht zu sein. Diese Sektion machte nun vorerst die feindlichen Demolirungs-Minen der Marne-Brücke nächst Foulain unschädlich und richtete einen neuen Gitterträger derselben derart her, daß dieser auseinandergenommen und weggeschafft hätte werden können.

Inzwischen war der Waffenstillstand geschlossen und die Maßregel gegen Langres erwies sich nutzlos; dagegen mußte, in Folge der Ereignisse an der Schweizer Grenze auf den Transport der Verwundeten Bedacht genommen werden.

Mit Rücksicht auf diesen besondern Zweck erhielt die 4. Feld-Eisenbahn-Abtheilung den Befehl, die Bahnlinie Nuits, Dijon, Dole bis Arbois, dann Gray, Epinal für den möglichst stärksten Betrieb einzurichten.

Die II. Sektion derselben übernahm die ersigennannte Linie und bewirkte hauptsächlich die Ausräumung des Tunneln zwischen Dijon und Flavigny, während die I. Sektion über Vesmes, Epinal nach Gray dirigiert wurde und die halbzerstörten Brücken zwischen Besoul und Dijon ausbesserte. Die Strecke Epinal-Besoul war schon früher der 5. Eisenbahn-Abtheilung übergeben worden. Einen wesentlich störenden Einfluß auf die Arbeiten der letzteren Verlebe nahm der Umstand, daß die in französischen Händen befindliche Festung Luxonne die Passirung der Bahnzüge von und nach Dole verweigerte. P.

Ausland.

Preußen. (Formation eines Eisenbahn-Bataillons.) Die Formation des 500 Mann starken Eisenbahn-Bataillons in Berlin erfolgt, der „G. S.“ zufolge, am 1. Oktober, und soll nach einer Verfügung des Kriegeministeriums denjenigen jungen Leuten, welche sich dem Maschinen- oder dem Eisenbahn-Ingenieurfache gewidmet haben und sonst die Qualifikation zum einjährigen Freiwilligendienst besitzen, gestattet sein, am 1. Oktober jeden Jahres als Einjährig-Freiwillige in dieses Eisenbahn-Bataillon einzutreten.