

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 Misgriff bezeichnet werden müßte, wenn man das Rohrgeschütz vermindern wollte oder ihre Vermebrung unterläße, um dafür eine entsprechende Anzahl Kartätschgeschützbatterien 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.

nier-Tempagnie zugelassen werden mußte. Mittlerweise hatte die II. Sektion den Tunnel bei Vierzy vollendet und Befehl erhalten, anschließend an die I. Sektion, die Bahnstrecke Chaumont Chaillou bis Nuits sous-Ravigné zu relogoszieren und herzustellen. Sie war in dieser Arbeit wohl durch wiederholte Ausfälle von Langres gestört, hatte aber an größeren Objekten nur die Brücke bei Nuits herzustellen, von welcher 3 Öffnungen 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 Abteilung relogoszierte nach dem Ausbau der Strecke bis Chaumont die Bahnlinie über Treves, fand aber die Seilnebrücke bei Rognat derart zerstört, daß ihre Wiederherstellung höchst zeitraubend gewesen wäre.

Nachdem über die Brücke bei Montereau auf derselben Bahnstrecke eine ähnliche Meldung einfiel, 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 Hochwasser, und den damaligen starken Verkehr etwas gelitten hatten.

In diese Zeit fällt die Bildung der deutschen Südarmee, welche die ganze 4. Feld-Eisenbahn-Abteilung beigegeben wurde.

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

Die in Chaumont befindliche I. Sektion erhielt vom Kommando der Südarmee 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 Demolitions-Minen der Marne-Brücke nach Foulain unschädlich und richtete einen neuen Gleitträger derselben derart her, daß dieser ausgetragen 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-Abteilung den Befehl, die Bahnlinie Nuits, Dijon, Dole bis Arbois, dann Gray, Epinal für den möglichst stärksten Betrieb einzurichten.

Die II. Sektion derselben übernahm die erstgenannte Linie und bewirkte hauptsächlich die Ausräumung des Tunnels zwischen Dijon und Flavigny, während die I. Sektion über Blesmes, Epinal nach Gray dirigirt wurde und die halbzerstörten Brücken zwischen Vesoul und Dijon ausbesserte. Die Strecke Epinal-Vesoul war schon früher der 5. Eisenbahn-Abteilung übergeben worden. Einen wesentlich störenden Einfluß auf die Arbeiten der letzteren Periode nahm der Umstand, daß die in französischen Händen befindliche Festung Luxonne die Passirung der Bahnzüge von und nach Dole verweigerte.

P.

A u s l a n d .

P r e u s s e n. (Formation eines Eisenbahn-Bataillons.) Die Formation des 500 Mann starken Eisenbahn-Bataillons in Berlin erfolgt, der „C. S.“ zufolge, am 1. Oktober, und soll nach einer Verfügung des Kriegsministeriums denjenigen jungen Leuten, welche sich dem Maschinisten- 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.

V e r s c h i e d e n e s .

(Thätigkeit der 4. preußischen Feld-Eisenbahn-Abteilung im Kriege 1870—1871.) Die Mitwirkung der 4. preußischen Feld-Eisenbahn-Abteilung an dem Baue der Bahn Remilly-Pont à Mousson haben wir bereits früher erwähnt; über die weitere Thätigkeit dieser Abteilung 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 Umgehungsbaahn von Meß erhielt die erwähnte Abteilung den Befehl, die Bahnstrecke Paris-Soissons und jene St. Gélatre-Verdun zu relogoszieren, bezlehrungswise auszubessern.

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

Zunächst waren es die Tunnels bei Mairy und Nanteuil, von denen der erste auf 70t 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-Götterets bis le Bourget-Drancy relogosziert 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 Greif bestellten Lokomotiven eingetroffen wären.

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

Die I. Sektion begann mit dem Ausräumen des erstandennten Hindernisses, während die inzwischen nachgerückte, mit ihrer Aufgabe fertig gewordene II. Sektion den Bau des Tunnels übernahm, und auf einige Zeit hierin von der Eisenbahn-Abteilung Nr. 1 unterführt 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 Epernay, Reims, Soissons und Paris im Betriebe der deutschen Armeeleitung. Noch während des Tunnelbaues von Vierzy wurde die I. Sektion zur Relogoszierung 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 dirigirt, um die Bahnlinie Blesme-Chaumont zu relogoszieren 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 hellweisse hölzerne, in Meß vorgefundene Gleitträger verwendet, thells aber Pfahljoch-Stützen gebildet. Die Arbeit währt vom 9. November bis 7. Dezember und war unter den damaligen Witterungs-Bedingungen sehr schwierig; auch genügte die halbe Pionier-Kompanie der Sektion nicht, so daß deutsche und französische Civilarbeiter beigezogen, dann eine ganze Bio-