

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

Band: 33=53 (1887)

Heft: 10

Artikel: Der Ueberfall von Fontenoy a. d. Mosel

Autor: Wattenwil, A.v.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-96269>

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: 01.05.2026

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

XXXIII. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LIII. Jahrgang.

Nr. 10.

Basel, 5. März.

1887.

Erscheint wöchentlich. Preis per Semester franko durch die Schweiz Fr. 4. Bestellungen direkt an „Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel“. Im Auslande nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen an.
Verantwortlicher Redaktor: Oberstlieutenant von Elgger.

Inhalt: Der Ueberfall von Fontenoy a. d. Mosel. — Ueber die Avancementsverhältnisse der Infanterie-Instruktoren. — J. Livtehak: Tir de mousqueterie automatique comme élément de transformation inévitable dans l'art militaire. — Eidgenossenschaft: Ernennungen. Entlassungen. Pferdeankäufe. Eidgenössische Winkelriedstiftung. Verschmelzung des eidg. Winkelriedfonds mit der Winkelriedstiftung. Schiesswesen. Zürich: Ueber die Mobilisierungsvorbereitungen. Kantonale Winkelriedstiftung von Zürich. Luzern: Waffenplatz. Schaffhausen: Kadettenkorps. — Ausland: Oesterreich: Kreditvorlage für Landwehr und Landsturm. Kredit für Durchführung der Landsturmorganisation. Landsturmvorschriften für den ungarischen Landsturm. Generalstabschef. Frankreich: Armee-kommission. Wiedereinführung der Epaulettes bei den Infanterie-Offizieren.

Der Ueberfall von Fontenoy a. d. Mosel.

Vortrag, gehalten von Hauptmann A. v. Wattenwyl in der Offiziersgesellschaft der Stadt Luzern.

Das Thema, welches ich zu dem heutigen Vortrage gewählt habe, behandelt das Unternehmen eines französischen Freikorps gegen die Brücke von Fontenoy. Es ist dieser Ueberfall eines der wenigen Unternehmen, das die zahlreich im Rücken der deutschen Armee auftauchenden Freikorps erfolgreich ausgeführt haben; er gewinnt auch an kriegsgeschichtlichem Interesse, da er nicht eine einzeln dastehende That bildet, sondern im Zusammenhange mit den Bewegungen der französischen Ostarmee unter Bourbaki gegen die rückwärtigen Verbindungen der deutschen Armee steht. Wie wir wissen, hatten diese Bewegungen Bourbaki's nicht den gewünschten Erfolg, sondern missglückten vollständig.

Es lässt sich bei einem guten Theile dieser Freikorps kühner Unternehmungsgeist und aufopferndes Ertragen der Mühseligkeiten des Krieges nicht verkennen und vor allem muss der sie beseelende Patriotismus anerkannt werden, doch trotz allem dem richteten diese meist mangelhaft ausgerüsteten und bewaffneten, wenig ausgebildeten Schaaren nur Geringes aus gegen die wohlorganisirten und gut ausgebildeten Massen der deutschen Armee. Die Thätigkeit der Franc-tireurs richtete sich in der Regel gegen den Rücken und die Flanken der deutschen Truppen, hier ist es ihnen bisweilen gelungen, einzelne Truppenkörper zu belästigen und ihre Bewegungen zu verzögern, doch ohne dass diese Verzögerungen von wesentlichem Einfluss auf das Gesamtergebnis der deutschen Operationen gewesen wären. Sehr oft hat die Bevölkerung, in deren

Gegenden sich Freikorps aufhielten, die Anwesenheit derselben schwer empfinden müssen, indem sie von den deutschen Truppen zur Rechenschaft gezogen und bestraft wurde, besonders wenn die leichtbeweglichen Freikorps entkamen und es sich herausstellte, dass die Bevölkerung um die Unternehmen der Freikorps wusste und dieselben begünstigte. (Urtheil des capitaine d'Hérisson: Journal du capitaine d'Hérisson, officier d'ordonnance du général Trochu pendant le siège de Paris, pag. 45.)

Da es sich im Nachfolgenden um die Zerstörung einer Eisenbahnlinie handelt, so scheint es mir hier am Platze zu sein, wenn ich zuvor einige Worte darüber sage, wie die Eisenbahnen von den Franzosen und den Deutschen zu Kriegszwecken verwerthet wurden.

Meine Mittheilungen entnehme ich zwei französischen Werken: „Ernouf, histoire des chemins de fer français pendant la guerre franco-allemande“, „Jacquemin, ingénieur en chef des ponts et chaussées, Vorträge gehalten 1872 an der école des ponts et chaussées.“

Diese beiden Verfasser sind einstimmig in der Bewunderung der genauen und sicheren Organisation des deutschen Eisenbahnwesens zu Kriegszwecken, gegenüber dem Wirrwarr, wie er in Frankreich vorkam. Im deutschen Hauptquartier befand sich eine Generalkommission für den Betrieb des Eisenbahnwesens und dieser waren 13 Linienkommissionen, 10 für die Staaten des norddeutschen Bundes, 3 für Süddeutschland unterstellt.*) Mit dem Vorrücken der Armee änder-

*) Von diesen Linienkommissionen waren ferner die Betriebskommissionen abhängig, in den ersteren war das militärische Element auch vertreten, während sich in den letzteren nur das technische Element vorfand.

ten auch diese Kommissionen ihren Sitz und so war stets der Eisenbahnbetrieb in einheitlicher Führung.

Nicht so in Frankreich, die 5 grossen französischen Gesellschaften Compagnies de l'Est, du Nord, de l'Ouest, d'Orléans und Paris-Lyon-Méditerranée erhielten Befehle vom Kriegsministerium, von der Intendantur, vom Handels- und Marineministerium, sowie direkt von den höhern Truppenkommandanten; was da in Befehlen und Gegenbefehlen ausgegeben wurde, muss ganz grossartig gewesen sein, ich will hier nur einige Beispiele von vielen erwähnen. Anfangs August befand sich das Korps des Generals Canrobert 30,000 Mann stark im Lager von Châlons s. M. Den 7. August früh erhielt die Compagnie de l'Est Befehl, dieses Korps sogleich per Eisenbahn nach Metz zu befördern. Dieser Transport wurde sogleich in Angriff genommen, am 7. August wurden 10 Züge, am 8. August 3 Züge gemacht, schon waren mit diesen 13 Zügen 15,000 Mann Infanterie nach Metz befördert, als plötzlich am 8. August Vormittags Gegenbefehl kam, diese 15,000 Mann wären wieder zurück nach Châlons zu bringen; am 9. August wurde schliesslich nochmals Gegenbefehl gegeben, diese 15,000 Mann Infanterie seien doch nach Metz zu bringen, somit hatte diese Mannschaft in 48 Stunden 3 Mal die Fahrt Châlons—Metz gemacht. Unwillkürlich drängt sich die Frage auf, wäre es statt dieser Gegenbefehle nicht vortheilhafter gewesen, Canrobert hätte am 8. August den Befehl erhalten, mit dem ganzen Korps zu Fuss nach Metz aufzubrechen, er hätte vom 9.—13., in 5 Marschtagen, etwa 125 Kilometer zurücklegen müssen und wäre am 14. August zum Beginn der Schlacht bei Gravelotte eingetroffen. Tagmärsche von 25 Kilometer für ein ganzes Armeekorps sind allerdings sehr stark, jedoch wäre eine gute Truppe, die ein homogenes Ganzes bildete, nicht auseinander gerissen worden, wie dies durch den Eisenbahntransport in Folge der Gegenbefehle geschehen ist.

Am 21. Januar 1871 Mittags nahmen die Deutschen, wie bekannt, die Stadt Dôle. Am 20. Januar befanden sich im Bahnhof Dôle noch 500—600 Wagenladungen von Lebensmitteln und allerlei Kriegsbedarf, die Compagnie P. L. M. erhielt an diesem Tage den Befehl, alle diese Vorräthe nach Dijon zu bringen, jedoch bald wurde dieser Befehl widerrufen, um am 21. Januar früh nochmals ausgegeben zu werden. Hätte die Compagnie P. L. M. die ganze Nacht vom 20. auf 21. Januar arbeiten können, so wären sämmtliche Wagen nach Dijon in Sicherheit gebracht worden, so musste aber den 21. Vormittags unter dem Feuer der Deutschen ge-

arbeitet werden; schon der zweite Zug wurde beschossen, und als der Platz Mittags 1 Uhr genommen wurde, fielen noch 120 Wagenladungen in die Hände des Siegers.

Am 17. August 1870 war die Compagnie de l'Est vollauf mit dem Transport des Korps Vinoy nach Sedan in Anspruch genommen, da erhält sie Befehl vom Kriegsministerium, sie solle zugleich den Transport von 40,000 Kilos Eisenblech nach Mezières und Givèh ermöglichen. Dieses Eisenblech war zur Fabrikation von Gamellen bestimmt, somit musste man sich zu dieser Zeit in der Armee, von der der Kriegsminister Lebœuf sagte, es fehle kein Kamaschenknopf, noch mit Transport von Eisenblech und Fabrikation von Gamellen befassen.

Wenn wir die Leistungen der französischen Eisenbahnen, deren Personal und Material allerdings von Fachmännern als ein sehr tüchtiges beurtheilt wird, durchgehen, so müssen wir uns noch verwundern, welch' prompte Beförderungen sie verschiedene Male,*) trotz dieses Chaos in der Befehlgebung zu Stande gebracht haben. Ein grosser Fehler wurde in Frankreich darin gemacht, dass die Mobilmachung und der Vormarsch zugleich betrieben werden sollte, schon am Tage nach der Kriegserklärung wurde mit dem Truppentransport nach Osten begonnen, in Deutschland dagegen wurde von der Kriegserklärung bis 26. Juli mobilisirt, erst am 26. wurden alle Eisenbahnen in Bewegung gesetzt, um die vollständig auf Kriegsbestand organisirten Truppenkörper an die Westgrenze zu befördern. Das französische Vorgehen veranlasste Entsendungen unvollständiger Truppenkörper und beständige Nachsendungen.

Im Jahr 1869 waren durch die Kommission des Maréchal Niel die Vorarbeiten zur Beförderung von Truppen durch die Eisenbahnen gemacht worden. Der Zusammensetzung der Züge war der normale Bestand der Truppeneinheiten auf Kriegsfuss zu Grunde gelegt, das Infanterieregiment war demnach auf 70 Offiziere, 2890 Unteroffiziere und Soldaten, 39 Pferde und 14 Fuhrwerke normirt worden, statt dessen war bei einer Anzahl von Paris abgehender Regimenter die Differenz zwischen dem schwächsten und stärksten 5 Offiziere, 1290 Unteroffiziere und Soldaten, 28 Pferde, 3 Fuhrwerke.

Die Truppen sollen nur äusserst selten zu den vorgeschriebenen Stunden auf den Bahnhöfen eingetroffen sein, oft viel zu früh, oft auch zu spät, dies Alles war einem regelmässigen Betriebe sehr hinderlich; öfters soll auch, wenn der Bahnverwaltung Artillerie angesagt war, Kavallerie, oder

*) Wie z. B. beim Rückzuge Mac Mahon's und Faily's aus dem Elsass.

wenn Kavallerie angesagt war, Infanterie auf den Bahnhof gekommen sein.

Die Disziplin muss, mit Ausnahme der kaiserlichen Garde, auf den Eisenbahnen sehr zu wünschen übrig gelassen haben, die Offiziere, hohe und niedere, bei der Linie und den Mobiles, scheinen vom Grundsatz ausgegangen zu sein, das Verladen der Truppe sei nur Sache des Bahnpersonals und gehe sie gar nichts an, denn entweder liessen sie sich sogleich in den Wagen I. Klasse nieder, oder warteten in den umliegenden Restaurants den Abgang des Zuges ab, in den besten Fällen wurden einige Unteroffiziere dem Bahnpersonal beigegeben. Von den vielen Nachsendungen sagt Jacquemin, ein sehr grosser Theil hätte die betreffenden Korps, zu denen sie gehörten, gar nie gefunden.

Doch, genug über den Betrieb, noch ein Wort über die Zerstörungen der Bahnlinien. Es wird dem französischen Oberkommando als unverzeihlicher Fehler angerechnet, dass nach dem Rückzuge von Wörth, sobald man auf die Vertheidigung der Vogesendefileen verzichtete, die Eisenbahn zwischen Zabern und Saarburg, wo sich ein grosser Tunnel befindet, nicht zerstört worden ist. Dadurch fiel die Linie Hagenau, Vendenheim (Strassburg rechts liegen lassend), Saarburg—Nancy, Hauptlinie nach Paris, sozusagen unversehrt in die Hände der Deutschen. Westlich von Nancy beeinträchtigte bis Ende September die Festung Toul den Betrieb dieser Linie, nachher gewannen aber die Deutschen Abschnitt nach Abschnitt derselben und zogen so aus der französischerseits versäumten Zerstörung auf den Sektionen Zabern—Saarburg und Nancy—Commercy die grössten Vortheile, sei es zur Verpflegung der Armee und zur Herbeischaffung von Verstärkungen an Mannschaft und Belagerungsmaterial, sei es zur Evakuirung der Kranken, Verwundeten und Kriegsgefangenen.

Nachdem dieser grosse Fehler eingesehen wurde, waren die Franzosen mit derartigen Zerstörungen nicht mehr zurückhaltend, im Gegentheil, es wurden oft Bauten ohne Zweck und ohne Ueberlegung gesprengt. Diese Zerstörungswuth, wie sie die Deutschen nennen, machte sich neben vielen andern Linien am meisten auf der nördlichen Linie Metz, Montmédy, Mezières—Paris, und auf der Linie Nancy—Vesoul geltend, was der deutschen Armee oft wesentliche Hindernisse bereitete.

Schon im September hatte sich in Bordeaux die Légion alsacienne et lorraine mit dem bestimmten Zwecke gebildet, Eisenbahnzerstörungen zu unternehmen. Am 15. Oktober erliess der Vertheidigungsausschuss eine Instruktion zur Ausführung von solchen Zerstörungsarbeiten, die im Allgemeinen auf alle Freikorps, beson-

ders aber auf die Légion alsacienne et lorraine Rücksicht nahm.

Vor dem Abgang wurden die Franc-tireurs in den Arbeiten, die die Instruktion empfahl, praktisch geübt. Dass bei der Ostarmee auch Theile dieser Légion alsacienne et lorraine waren, dafür spricht eine bei St. Valbert an der Lisaine am 16. Januar erbeutete Fahne mit der Inschrift: „Légion alsacienne et lorraine“.

Der Präfekt der Vogesen, Namens Georges, begab sich in der zweiten Hälfte des Oktober nach Tours, um dort mit der Regierung Rücksprache zu nehmen, betreffend ein Unternehmen gegen die Eisenbahnlinie bei Toul; er hatte in Erfahrung gebracht, dass Toul deutscherseits schwach besetzt und die Umgegend von Truppen beinahe entblösst sei.

Sein Plan wurde gutgeheissen, aber nun kam der heikle Punkt, wo die zu der Expedition nothwendigen Kräfte herzunehmen seien. Da mag uns jenes Gespräch, welches zwischen dem Präfekten Georges und dem Delegirten des Kriegsministeriums Freycinet stattfand, davon Zeugnis ablegen, welche Verwirrung und Verlegenheit damals bei dem französischen Kriegsministerium herrschte. Der Präfekt musste sich mit der Zusicherung von einigen Kompagnien Infanterie und 25 Reitern zufrieden geben.

Einige Tage später als Herr Georges von Tours in die Vogesen zurückkehrte, auf Reisen traten damals häufig Verzögerungen ein, hatten sich die Verhältnisse unterdessen vollständig geändert; der Unterpräfekt von Neufchâteau theilte Herrn Georges mit, dass Toul stark besetzt worden sei, dass deutsche Truppen zahlreich durch die Departemente der Maas und Marne nach der Loire zögen und dass überall Abtheilungen zur Bewachung der Bahnlinie zurückgelassen wurden. Diese Berichte bestätigten sich vollständig, denn Bazaine hatte am 27. Oktober kapitulirt und die Truppen, von denen der Unterpräfekt berichtete, waren die Truppen der II. deutschen Armee des Prinzen Friedrich Karl, die bei Metz frei geworden war. Der linke Flügel dieser Armee zog wirklich durch die Gegend von Toul und Neufchâteau und drängte eine von Langres in nördlicher Richtung gegen Chaumont entsandte Legion, Chaumont westlich Andelot, von 2000 Nationalgarden zurück.

Unter solchen Verhältnissen musste der Plan zu einer Unternehmung gegen die Eisenbahn einstweilen in den Hintergrund treten, doch dieser einmal angeregte Gedanke wurde bald von anderer Seite wieder aufgenommen.

Einige angesehene Männer der Vogesen nahmen den Gedanken des Präfekten Georges wieder auf und konstituirten sich als Militärausschuss der Vogesen. Als technischer Rathgeber betheiligte

sich ein Oberinspektor der Ostbahn an diesem Ausschuss. Es wurden drei verschiedene Projekte aufgestellt:

1. Sprengung des Tunnels von Foug, 8 $\frac{1}{4}$ Kilometer westlich Toul;

2. Sprengung der Brücke von Fontenoy, 7 Kilometer östlich Toul;

3. Sprengung der Brücke von Liverdun, 15 Kilometer östlich Toul.

Durch alle drei Projekte war auch die bei Frouard einmündende nördliche Linie Speyer—Saarbrücken—Metz—Frouard abgeschnitten.

Der Oberinspektor der Ostbahn trat in einem in Vrécourt gehaltenen Kriegsrathe von Anfang für das Projekt der Brücke von Fontenoy auf, während andere Mitglieder des Kriegsausschusses zu Gunsten der Brücke von Liverdun sprachen.

Auffallend ist, dass der französische Bericht das dritte Projekt, Sprengung der Brücke von Liverdun, gar nicht erwähnt, er erwähnt nur die beiden ersten, während der deutsche Bericht sagt, anfangs hätte das Projekt von Liverdun am meisten Anklang gefunden bei den Mitgliedern des Militärausschusses.

Ueber die Stärke der deutschen Besatzungstruppen in diesen Gegenden behaupten die Franzosen, richtig orientirt gewesen zu sein, bestimmte Zahlen sind allerdings keine angegeben; die Deutschen behaupten zwar, die Franzosen hätten ihre Stärke überschätzt, wenn sie sich inmitten von 20,000 Preussen geglaubt hätten.

Sichere Pläne von den genannten technischen Objekten waren vorhanden, alle waren mit Minenofen versehen; es handelte sich blos um Mannschaft und Sprengpulver, für diese gedachte man sich an den Kommandanten von Langres, General Arbelot, zu wenden.

Mit einem so besprochenen Plane traten die Delegirten des Militärausschusses der Vogesen Anfangs November vor den Kriegsminister Gambetta in Tours, welcher sie mit den Worten ermutigte: „Wenn es Ihnen gelingt das Unternehmen glücklich durchzuführen, so werden Sie für die Vertheidigung des Landes ebenso viel gethan haben, als wenn unsere Armeen zwei Siege erfochten hätten.“ Die Abgesandten kehrten mit einer Verfügung des Ministers zurück, laut welcher sie zu Mitgliedern einer Militärkommission der Departemente Meurthe, Mosel und Vogesen ernannt wurden, der es vor Allem obliege, die Verbindungen des Feindes mit Deutschland zu unterbrechen. Diese Versammlung nahm ihren dauernden Sitz in Lamarche, 50 Kilometer nordöstlich Langres, im südwestlichen Theile des Vogesendepartements, einer Gegend, die von den Deutschen allein unbesetzt gelassen war.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber die Avancementsverhältnisse der Infanterie-Instruktoren.*)

(Eingesandt.) Ueber die Avancementsverhältnisse der Infanterie-Instruktoren ist in den Nr. 24 und 25 der „Schweiz. Militär-Zeitung“ 1886 eine einlässliche und gewiss sehr gutmeinende Abhandlung erschienen. Wir verkennen das viele Gute, das darin enthalten, keineswegs, erlauben uns aber dennoch einige kontroverse Ansichten kurz auszusprechen.

Wir sind mit den Ansichten über die hohe Bedeutung eines guten Instruktionskorps der Infanterie durchaus einverstanden. Wenn uns der hochangesehene deutsche Militärschriftsteller Boguslawsky beweist, dass die Infanterie die Hauptwaffe ist, so ist auch anzunehmen, dass für die Ausbildung dieser Waffe das Bestmögliche gethan werden soll, was nicht geschehen kann, ohne dass vorab ein ganz vorzügliches Lehrpersonal dieser Waffe zugeordnet wird. Ist dieses wirklich der Fall, dann ist auch, sollte man meinen, kein Grund vorhanden dafür, dass man die Instruktionsoffiziere der Infanterie in Betreff des Avancements den Truppenoffizieren hintansetzt und dass man dieselben weniger günstig stellt als die Herren Kollegen der Spezialwaffen, besonders der Artillerie und Kavallerie. Wir empfinden mit dem Verfasser jener Artikel auch das Odiöse der sogen. „Einstellung im Avancement“ und glauben mit ihm, dass diese Art von exceptionellen Stellungen überhaupt nicht vorhanden sein sollte. Der Grundsatz gilt für Alle; Ausnahmen kann man für einzelne Individuen machen, nicht aber für eine ganze grosse Klasse, die neben weniger guten auch ganz gute Elemente enthalten kann; es ist überdies die Klasse der Infanterieinstruktoren numerisch so stark, dass man annehmen könnte, sie sollte eher den Grundsatz als die Ausnahme repräsentiren. — Nun, das von jener Abhandlung bekämpfte Verhältniss existirt unläugbar und wir haben deshalb in unbefangener Umschau die Gründe aufzusuchen, die zu diesem Verhältnisse mögen geführt haben.

Der Herr Verfasser jener Artikel versucht nachzuweisen, dass gesetzliche Bestimmungen für die Ausnahmestellung der Infanterie-Instruktoren nicht existiren. Die Bestimmung aber, dass nur $\frac{1}{4}$ der Instruktoren zur Truppe eingetheilt und mit den Offizieren derselben avanciren soll, betrifft die Infanterie-Instruktoren, die ja unverhältnissmässig zahlreicher sind, als die der übrigen Waffen, allerdings um ebenso viel stärker, wenn nämlich der h. Bundesrath den nicht eingetheilten Instruktoren nicht zu Hilfe kommt

*) Musste wegen Mangel an Raum längere Zeit zurückgelegt werden. Die Redaktion.