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

**Band:** 35=55 (1889)

**Heft:** 12

**Artikel:** Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges

**Autor:** J.v.S.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-96467

**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:** 12.12.2025

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

Diese Summe ist gewiss eine bescheidene und kann beim gegenwärtigen Stand der Bundesfinanzen wohl erübrigt werden. Auch wiederholen wir, dass wir eine angemessene Erhöhung für wünschbar und möglich halten. Eine zu hohe Anforderung jedoch könnte leicht der Anlass sein, nichts zu erreichen und die Verwirklichung des „Pensions"-Gedankens wieder in weitere Ferne zu rücken.

Wenn wir für die vorzeitige Dienstuntauglichkeit nicht Pension, sondern Kapitalzahlung in Aussicht nehmen, so geschieht dies aus drei Gründen.

Erstens soll die Organisation des Pensionswesens eine möglichst einfache sein und nicht weiter komplizirt werden, als durchaus nöthig ist.

Zweitens reichen die erhältlichen Mittel nicht aus, um verhältnissmässig junge Leute auf Lebenszeit zu pensioniren.

Drittens endlich dürfte in den meisten Fällen die Dienstuntauglichkeit nicht auch gänzliche Erwerbsunfähigkeit bedeuten, so dass ein verfügbares kleines Kapital zur Ausübung irgend eines Berufes oder Geschäftes gute Dienste leisten könnte.

Aus gleichen Gründen und ganz besonders der Einfachheit wegen wird auch von der Pensionirung der hinterlassenen Angehörigen eines Instruktors Umgang genommen.

Bei dieser Gelegenheit erlauben wir uns auch noch die Frage der Unfallversicherung zu berühren. Die Beantwortung derselben ist dringende Nothwendigkeit und wenn eine allgemeine schweizerische Unfallversicherung, auf Gegenseitigkeit beruhend, noch längere Zeit ausstehen sollte, so ist ohne Verzug die „obligatorische Versicherung aller Militärpersonen gegen Unfälle im Dienst" einzuführen, gleichviel, ob der Bund oder der einzelne Mann die Kosten derselben trage.

Vorstehende Erörterungen und Vorschläge sind schon seit längerer Zeit zu Papier gebracht, lange bevor wir davon Kenntniss hatten, dass ein Beamtenpensionsgesetz im Werden begriffen sei, von dessen Inhalt wir übrigens keine Kenntniss haben.

Sei derselbe nun, wie er wolle, so mag es doch am Platze sein, neuerdings darauf hinzuweisen, in welch' exzeptioneller Stellung der schweizerische Instruktor sich befindet. Er ist gezwungen, auswärts zu wohnen, man veranlasst ihn, vorschriftsmässige Kleidung zu tragen und mit Offizieren gemeinsame Tafel zu halten. Sein Dienst und seine Stellung verursachen ihm Nebenauslagen aller Art, so dass er sich gegenüber einem Beamten finanziell ungleich ungünstiger stellt. Dazu ist sein Dienst der denkbar beschwerlichste, so dass der schweizerische Instruktor nicht nur zuerst, sondern auch in bevorzugter Weise pensionirt zu werden verdient.

Burgdorf, 23. Dezember 1888.

Ein Truppenoffizier.

---

## Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges.

(Fortsetzung.)

Um die Truppen aus den verschiedensten Theilen des Landes nach einem oder mehreren Punkten mit möglichst kurzem Zeitaufwande zu dirigiren, bedarf es grosser und sorgsamer Vorbereitung. Die Linien sind auf ihre Leistungsfähigkeit an Triebkraft und Rollmaterial zu studiren, die Stationen sind für das Ein- und Ausschiffen der Truppen baulich einzurichten, das Dienstpersonal ist unausgesetzt auf seine Zahl und Brauchbarkeit für den militärischen Zweck zu kontroliren, die Truppen sind mit Vorschriften für den Gebrauch der Eisenbahnen zu versehen und darin zu üben u. s. w.

In Frankreich ist zu dem Zwecke eine General-Eisenbahn- und Etappendirektion für die Armee im Felde durch Dekret vom 7. Juli 1884 geschaffen, welche die seit dem organischen Gesetz vom 13. März 1875 über die Kadres und Effektivbestände der stehenden Armee ausgegebenen zahlreichen gesetzlichen und administrativen Bestimmungen über den Militäreisenbahndienst als Basis ihrer Thätigkeit genommen hat. — Diese Generaldirektion (commission militaire supérieure des chemins de fer) besteht aus:

1 Divisionsgeneral als Präsident.

1 Divisions- oder Brigadegeneral als Vizepräsident.

3 höhere, vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten delegirte Beamte des service des ponts et chaussées und des service des mines.

2 Direktoren der Eisenbahngesellschaften, Delegirte des Syndikats dieser Gesellschaften.

3 höhere Offiziere der Armee.

1 Beamter der Intendanz.

1 höherer Offizier der Marine, Delegirter des Marineministers.

1 höherer Offizier, als Secrétaire-rapporteur.

Diese, vom 4. Bureau des Generalstabes des Kriegsministers in ihren Arbeiten unterstützte Kommission bearbeitet das ihr vorliegende Material der Bahnen in Friedenszeiten ganz nach deutschem Muster. Sie organisirt die strategischen Transporte sowohl für die Zeit während der Mobilisation und Konzentration vor dem Beginn der Operationen, als auch während derselben, wo die Transporte für Ersatz und Ver-

proviantirung, wie für Räumung der Verwundeten und Kranken ihre volle Thätigkeit erfordern.

Zur Beaufsichtigung der Ausführung der gegebenen Befehle und Anordnungen ernennt sie für jede Eisenbahngesellschaft und die Staatsbahn eine Linienkommission (im Ganzen sieben), bestehend aus einem Militärkommissär, höherer Offizier des Generalstabes, und einem technischen Zivilkommissär, höherer Agent des Betriebes der Gesellschaften. Diese permanenten Linienkommissionen halten sich ständig auf dem Laufenden in dem, was in Bezug auf Personal und Material im betreffenden Eisenbahnnetze vor sich geht. Die Fahrpläne werden entworfen, die Stationen inspizirt, Nachweise über Lokomotiven und Wagen geführt; kurz, Alles muss so vorbereitet sein, dass nach dem Erscheinen der Mobilmachungsordre die Züge in der verlangten Zahl für den Truppentransport bereit stehen und die Stationen für die Aufnahme und die Verpflegung der Truppen bezeichnet und vorbereitet sind.

Zugleich mit der Mobilmachungsordre treten die vorher schon bezeichneten und den Linienkommissionen unterstellten Unterkommissionen (ein höherer Offizier und ein Betriebsinspektor der Bahn) und Bahnhofskommissionen (ein höherer Offizier oder Kapitän und der Bahnhofsvorstand) in Funktion. Der militärische Bahnhofskommissär hat die Stellung eines Platzkommandanten und übt dessen Befugnisse in Bezug auf die den Bahnhof im Korps oder isolirt passirenden Truppen aus. Die gleiche Einrichtung findet sich in der deutschen Armee, aus welcher auch die Bestimmungen der verschiedenen Bahnhöfe für das Ein- und Ausschiffen und die Verpflegung (kalte oder warme) der Truppen in etwas modifizirter Form entnommen sind. Das Benehmen der Truppen im Bahnhofe, das Ein- und Aussteigen, das Ein- und Ausladen der Pferde, sowie der Geschütze und des übrigen Materials ist genau vorgeschrieben und bildet einen speziellen Theil der militärischen Ausbildung der Armee, der nicht vernachlässigt wird. In dieser Hinsicht kann sich die französische mit jeder anderen Armee des Kontinents vollständig gleichstellen.

In den für den Transport der Infanterie bestimmten Wagen mit 10 Plätzen werden nur 9 besetzt, wenn das Reiseziel nicht weiter als 150 Kilometer entfernt ist. Bei Transporten über diese Entfernung hinaus dürfen nur 8 Plätze besetzt werden. Die Linien- und leichte Kavallerie nehmen in den 10plätzigen Wagen 9, die Gendarmerie und Reserve-Kavallerie nur 8 Plätze ein. In den grossen gedeckten Packwagen werden gemeiniglich 32 Mann untergebracht.

Ein französisches mobilisirtes Armeekorps gebraucht zum Transport 102 Züge, nämlich 66 zu 40 Wagen mit einer Lokomotive und 36 zu 50 Wagen (Maximalgewicht 450 Tonnen) mit zwei Lokomotiven, im Ganzen 138 Lokomotiven und 4440 Wagen. Diese 102 Züge repartiren sich wie folgt:

| | |
|---|---|
| 3 Züge: | Hauptquartier des Armeekorps. |
| 1 Zug: | Hauptquartier der 1. Division. |
| 12 Züge: | 12 Infanterie-Bataillone. |
| 4 „ | 4 Batterien Artillerie. |
| 1 Zug: | 1 Genie-Kompagnie. |
| 2 Züge: | Die Divisionsambulancen. |
| 4 „ | Der Convoi administratif. |
| 24 „ | für die 1. Division. |
| 24 „ | für die 2. Division. |
| 1 Zug: | 1 Jäger-Bataillon. |
| 10 Züge: | Die Kavallerie - Brigade (8 Eskadrons). |
| 9 „ | Die Artillerie des Armeekorps (9 Batterien). |
| 17 „ | Munitionskolonne und Artilleriepark. |
| 1 Zug: | 1 Genie-Kompagnie und Park. |
| 3 Züge: | 1 Pontonnier - Kompagnie und Equipage. |
| 6 „ | Convoi administratif des Armeekorps. |
| 1 Zug: | Reserve für Ausrüstung und Lagergeräth. |
| 102 Züge für das Armeekorps. | |

Die mit dem technischen Eisenbahndienst in Frankreich speziell beauftragten Truppen bestehen aus:

4 Kompagnien (à 4 Offiziere, 10 Unteroffiziere und 118 Mann) militärischer Eisenbahnarbeiter, die in die 4 Genie-Regimenter eingetheilt, aber speziell dem 1. Genie-Regimente in Versailles überwiesen sind.

Dem 20. Genie-Bataillon, welches, ebenfalls aus 4 Kompagnien bestehend, seit 1884 für den technischen Eisenbahndienst bestimmt ist und mit den übrigen zusammen in Versailles garnisonirt.

9 technischen Sektionen von Eisenbahnarbeitern, die, nicht direkt der Armee angehörig, ständig auf Kosten der verschiedenen Eisenbahngesellschaften organisirt sind. Der Effektivstand jeder Sektion ist 1165 Mann.

Wirft man einen Blick auf die Organisation der technischen Truppen der französischen Armee, so ist man versucht, den Effektivstand von 8 Kompagnien mit 32 Offizieren, 80 Unteroffizieren und 944 Mann, die speziell für den Eisenbahndienst ausgebildet worden, für zu schwach zu halten, namentlich in Bezug auf die deutsche Organisation des technischen Eisenbahndienstes, die fast die dreifache Stärke aufweist. Berück-

sichtigt man aber, dass in diesen 8 Kompagnien jährlich 272 Mann, auf 5 Jahre eingestellt, eine vollständige technische Eisenbahnausbildung erhalten, so ergibt sich nach Abzug der jährlichen Abgänge ein Totalbestand von 4352 Mann, nämlich in der Armee der ersten Linie 2183 (4 Kontingente aktiv 1026, 1 Kontingent disponibel 241, 4 Kontingente aktive Reserve 916) und in der Armee der zweiten Linie 2169 (5 Kontingente der Territorialarmee 1046, 6 Kontingente der Reserve der Territorialarmee 1123).

Dazu kommen die 9 technischen Sektionen der Eisenbahngesellschaften mit 10,485 Mann, mithin stehen für den technischen Eisenbahndienst im gegebenen Moment bereit 14,837 Mann, die, vollständig ausgebildet, ihrer Aufgabe wohl gewachsen sein dürften.

In neuester Zeit hat Frankreich, wiederum nach deutschem Muster, eine Militäreisenbahn, die Linie von Chartres nach Orléans, erhalten. Dieselbe gehört zu den Staatsbahnen und soll theilweise von Soldaten in Betrieb gehalten werden. Das 1. Genie-Regiment in Versailles stellt dieselben und zwar in der Stärke von 4 Offizieren und 80 Mann, die abwechseln. Die Offiziere übernehmen die Funktionen von Betriebsinspektoren und Bahnhofsvorständen und die Unteroffiziere werden als Vorstände kleinerer Bahnhöfe oder als Telegraphisten und Zugführer verwandt und die Soldaten versehen den Dienst der Weichenwärter, Ankuppler u. s. w. Einige werden auch als Mechaniker ausgebildet.

Etwas Neues in dem Kapitel „Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges“ sind die kürzlich, zunächst bei den Forts und Festungen der Ostgrenze, eingeführten schmalspurigen Bahnen zur Beförderung von Geschützen und Munition in die verschiedenen Stellungen zwischen der Festung und den Forts, wozu auch sämmtliche Zwischenwerke, Anschlussbatterien, sowie die selbständigen Batterien und Redouten zu rechnen sind.

Die im März zu Toul abgehaltenen Proben haben befriedigende Resultate ergeben. In Folge dessen ist die Beschaffung von 25 Lokomotiven und 130 Wagen beschlossen und bereits ausgeschrieben. Die zu geringe Spurweite dieser Bahnen (0,60 m) ist übrigene ein Nachtheil, welcher nicht nur Mangel an Standfestigkeit der Wagen, sondern auch ungenügende Leistungsfähigkeit erzeugt. Dieselbe soll daher auf 1 m erhöht werden, da die normale Spurweite von 1,45 nicht anwendbar ist, denn mit ihr würde der Hauptvortheil der artilleristischen Förderbahn, dieselbe jedem Gelände bei möglichst leichtem Gewichte anpassen zu können, verloren gehen. Uebrigens soll, nach französischen Fachzeitschriften, die Generaldirektion der Eisenbahnen und Etappen für die Armee im Felde mit dieser Einführung keineswegs zufrieden sein! Wozu denn überhaupt Kommissionen, sagt „Avenir militaire“, wenn dieselben bei beabsichtigten Einführungen nicht zu Rathe gezogen werden? Wäre es dann nicht viel logischer, wenn solche Kommissionen überhaupt aufgehoben würden?

Mit der Einführung der Feldeisenbahn steht die Konstruktion der Trük-Laffete (affût truc), d. h. einer Laffete, die auf einem Truc (Lowry) der Feldeisenbahn fortbewegt wird, in engem Zusammenhange. Damit kommen wir — nur in der Phantasie natürlich — zu fahrenden Batterien schwersten Kalibers. Der in Toul in Gegenwart des Kriegsministers, Mr. de Freycinet, stattgehabte Versuch fand mit einem 155mm-Geschütz statt. Natürlich muss die Munition mitgefahren werden. Ein glücklicher Treffer des Feindes, und das 155mm-Geschütz ist machtlos. Ob die neu erfundene Truc-Laffete wirklich ermöglicht, das Geschütz so rasch von einer Stellung in die andere zu bringen und sich somit als die Laffete der Zukunft für den Festungskrieg darstellt, ist erst abzuwarten. Vielleicht geht es dieser Feldeisenbahn-Laffete wie seiner Zeit der Mitrailleuse.

(Fortsetzung folgt.)

---

**Deutscher Armeekalender 1889.** J. C. C. Bruns' Verlag. Minden i./W. Preis 70 Cts.

Die zahlreichen kleinen Notizen unter der Abtheilung „Gemeinnütziger Kalender“ werden Vielen willkommen sein. Die Notizen betreffen Ornithologie, Geflügel- und Bienenzucht, Jagd, Fischerei, Landwirthschaft und Gartenbau. Ausserdem finden wir kleine Erzählungen, Novellen, Anekdoten, Sinnsprüche und Lebensregeln, Gedenktage u. s. w.

Ein Anhang gibt eine Uebersicht über das deutsche Reichsheer und die Porträts der höhern Generale in Holzschnitt.

Für einen geringen Betrag wird viel geboten — dafür darf man aber auch keinen zu genauen Massstab anlegen wollen.

---

## Eidgenossenschaft.

— **(Zuziehung von Adjutanten zu den Inspektionen.)** Ein Zirkular des eidg. Militärdepartements vom 7. Februar 1889 bestimmt: Durch das hierseitige Kreisschreiben vom 3. März 1878 (Verordnungsblatt 1878, pag. 38) wurde in Ziffer 1 verfügt, dass nur bei Inspektionen von Divisionen und Brigaden besondere Adjutanten beigezogen werden dürfen und dass bei den übrigen Inspektionen die inspizirenden Offiziere sich, soweit nöthig, mit aus der Truppe bezogenen Ordonnanzoffizieren zu behelfen haben.

Nachdem die Gründe, welche zu jenem Kreisschreiben Anlass gegeben haben, zum Theil nicht mehr bestehen, wird die erwähnte Verfügung dahin modifizirt, dass den