

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

Band: 35=55 (1889)

Heft: 13

Artikel: Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges

Autor: J.v.S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-96468>

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: 24.02.2026

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

XXXV. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LV. Jahrgang.

Nr. 13.

Basel, 30. März.

1889.

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 Egger.

Inhalt: Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges. (Fortsetzung.) — Einige Gegenbemerkungen zum Referat über den Truppenzusammensetzung von 1888. — Eidgenossenschaft: Beförderungen. Eintheilung. Wahlen. Verordnung des Bundesrates betreffend die Dienstzeit der Offiziere. Zirkular über Abgabe von Gewehren an Schützengesellschaften. VIII. Division: I. Rekrutenschule. Ein Schreiben des eidg. Kommissärs an Herrn Major Usteri, Kommandant des Infanterie-Bataillons Nr. 68. Die Bataillone Nr. 67 und 69. Militär-Literatur. Fuhrwerke der Infanterie. Bern: Scharlachfieber in der Militärkaserne auf dem Beundenfeld. — Ausland: Frankreich: Beförderungsgesetz. Türkei: Repetirgewehr M. 88. — Bibliographie.

Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges.

(Fortsetzung.)

Deutschland.

Kein Land in Europa, vielleicht mit Ausnahme von Belgien, erfreut sich eines so dichten Eisenbahnnetzes, als Deutschland. Das Königreich Sachsen ist sogar dasjenige Land, welches im Verhältniss zu seinem Flächeninhalt und seiner Einwohnerzahl die meisten Kilometer Eisenbahnen besitzt.

Wir wollen hier nur kurz Deutschlands Schienennetze skizzieren, die bei einem Kriege mit dem westlichen wie östlichen Nachbar in Betracht kommen.

Was zunächst die Ostgrenze Deutschlands betrifft, so stehen der deutschen Armee für den Aufmarsch nach dieser Seite eine grosse Zahl leistungsfähiger Bahnlinien zur Verfügung, so dass der strategische Aufmarsch sowohl an der oberen Oder, als an der Warthe, auf dem rechten oder linken Weichselufer und am Pregel erfolgen kann. Genügende Transversalverbindungen sind auch vorhanden. Somit kann den Operationen gen Osten jede beliebige Richtung ohne Schwierigkeit gegeben werden.

An der Westgrenze hat Deutschland sein strategisches Eisenbahnnetz so ausgebaut, dass es allen Eventualitäten ruhig entgegenschauen darf. Es steht seinem demnächstigen Gegner in Bezug auf Anmarschschienenstränge und durch sie zu erreichende Schnelligkeit ebenbürtig gegenüber. Hüben wie drüben werden die Eisenbahnen für

Kriegszwecke, namentlich für die Ueberraschung des Gegners, das denkbar Möglichste leisten. Wenigstens sind von beiden Seiten die Vorräderungen dazu getroffen und der Eine sucht es dem Anderen wo möglich zuvor zu thun!

Die bastionsartig gegen Strassburg vorspringende französische Grenze wird auf ziemlich kurze Distanz von der Hauptlinie Luxemburg-Metz-Strassburg-Basel kotoyirt. Von ihr führen mehrere durchgehende Linien nach Frankreich hinein.

1. Köln-Trier-Diedenhofen-Sedan.
2. Mainz-Saarbrücken-Metz-Verdun.
3. Worms - Kaiserslautern - Bensdorf - Frouard (Nancy).
4. Stuttgart-Strassburg-Saarburg-Lunéville.
5. Ulm-Donaueschingen-Freiburg-Mühlhausen-Belfort.

6. Konstanz-Hüningen-Mühlhausen-Belfort.
Eine Menge kleiner Bahnen strecken von dieser Hauptlinie aus ihre Fühlhörner gegen die Vorgesen und ermöglichen bedeutende Ansammlungen, den wahren Konzentrationspunkt verdeckend. Das Bahnnetz in Elsass-Lothringen, in strategischer Beziehung bewunderungswürdig angelegt, erlaubt die Vorschiebung grösserer Truppenmassen zwischen Metz und Mühlhausen in kürzester Frist, um so mehr, als die Parallelbahnen Trier-Saarbrücken - Hagenau - Strassburg (in welche die Hauptlinie von Mainz mündet) und Karlsruhe-Freiburg - Hüningen (auf welche fünf Linien von Osten, durch den Schwarzwald und durchs Rheinthal, stossen) zu gleichem Zweck verwendet werden können.

Alle übrigen Hauptbahnen Deutschlands sind mit diesem strategischen Eisenbahnnetz in direkte Verbindung gebracht.

Deutschland war der erste Staat, welcher seine Eisenbahnen in Bezug auf deren militärische Leistungsfähigkeit schon im Frieden von Militär-Linien-Kommissären unausgesetzt studiren und beaufsichtigen liess, Bestimmungen für deren Gebrauch zu Truppentransporten aufstellte und technische Eisenbahnabtheilungen für den Betrieb und den Bau der Bahnen organisierte. Alle übrigen Staaten sind seinem Beispiele gefolgt.

Mit der Entwicklung des Eisenbahntransportwesens im Allgemeinen, wie mit mancher Veränderung des Rollmaterials mussten auch mehrere der bislang gültigen Vorschriften eine Abänderung erfahren. Die Ausschüsse des Bundesrates für das Landheer, die Festungen und für die Eisenbahnen, Post und Telegraphen haben daher den Entwurf über die Militärtransportordnung für die Eisenbahnen im Kriege in vielen Beziehungen abgeändert. Es ist namentlich auf Gewährung von genügendem Raum für die zu transportirenden Truppen Rücksicht genommen. Danach sollen je drei Offiziere, oder drei sitzende Kranke, oder vier feldmarschmäßig ausgerüstete Mannschaften, oder fünf Mann ohne Feldausrüstung im Wagen mit Coupésystem eine ganze Querbank von mindestens 2,2 m Länge einnehmen. In Wagen mit Durchgangssystem soll beanspruchen der Offizier eine Sitzlänge von 0,73 m, der Mann mit Feldausrüstung eine solche von mindestens 0,55 m und ohne Feldausrüstung von 0,44 m. Eine wichtige Bestimmung ist die, dass Militärzüge, sofern deren Geschwindigkeit 45 km in der Stunde nicht übersteigt, bezüglich der einzustellenden Bremswagen wie Güterzüge behandelt werden sollen.

Ein deutsches mobiles Armeekorps gebraucht zu seinem Transport 115 Züge, deren Stärke zwischen 60 und 100 Achsen variiert (pro Achse rechnet man 10 Offiziere oder 16 Mann oder 3 Pferde mit 1 Wärter oder 1 Karre resp. $\frac{1}{2}$ vierrädriges Fuhrwerk), nämlich:

- 2 Züge: Stab des Generalkommandos.
- 30 " Die Infanterie-Bataillone mit den beiden Divisionsstäben.
- 29 " Die Kavallerie-Regimenter.
- 18 " Die Batterien.
- 12 " Die Munitionskolonnen.
- 4 " Die Pionnier-Bataillone inkl. Pontonkolonne.
- 10 " Die Proviantkolonne.
- 1 Zug: Das Pferdedepot und Bäckereikolonne.
- 4 Züge: Die Lazareth- und Krankenträger-Kompanie.
- 3 " Die Divisions-Reserveartilleriestäbe.
- 1 Zug: Der Feldbrückentrain.
- 1 " Die Feldtelegraphenabtheilung.
- 115 Züge.

Die technischen Eisenbahntruppen der deutschen Armee, die soeben bei den Kaisermanövern in der Mark ein glänzendes Zeugniss ihrer Tüchtigkeit und Brauchbarkeit abgelegt haben, wo sie zu militärischen Zwecken eine eigene Bahn erbaut und bedient haben, bestehen aus (Organisation vom 1. April 1887):

1 Eisenbahn-Regiment zu 4 Bataillonen à 4 Kompanien. Von den 16 Kompanien sind 14 preussisch, 1 sächsisch und 1 württembergisch.

$\frac{1}{2}$ Bataillon (2 Kompanien) bayerisch.

Der Etat des Eisenbahn-Regiments ist:

Regimentsstab: 6 Offiziere, 1 Beamter, 8 Unteroffiziere und 10 Soldaten.

Bataillon: 22 Offiziere, 4 Aerzte oder Beamte, 72 Unteroffiziere, 401 Soldaten, 16 Handwerker.

Regiment: 94 Offiziere, 17 Aerzte oder Beamte, 296 Unteroffiziere, 1614 Soldaten, 64 Handwerker.

Der Etat des bayerischen Halbbataillons ist:

18 Offiziere, 3 Beamte oder Aerzte, 51 Unteroffiziere, 247 Soldaten, 10 Handwerker.

Total der deutschen Eisenbahntruppen:

112 Offiziere, 20 Beamte oder Aerzte, 347 Unteroffiziere, 1861 Soldaten, 74 Handwerker.

Oesterreich.

Das österreichische Bahnnetz ist zunächst weniger aus strategischen, als aus national-ökonomischen Rücksichten entstanden. Grossen durchgehenden Linien durchziehen das Kaiserreich, sowohl von Norden nach Süden, als von Osten nach Westen, und leisten den Truppenansammlungen an den bedrohten Grenzen genügenden Vorschub. Speziell Böhmen ist jetzt mit einem ausreichenden strategischen Bahnnetz versehen. Zu Truppenansammlungen an der russischen Grenze dienen die Bahnlinien über Przemysl und Olmütz-Krakau und zur italienischen Grenze werden die Truppen befördert durch die Linien Kufstein-Innsbruck-Brenner-Franzensfeste-Verona, Linz-Villach-Udine und Wien-Graz-Marburg-Triest mit den grossen Transversallinien Wien - Linz - Salzburg - Kufstein und Marburg - Villach - Franzensfeste.

Die für den technischen Eisenbahndienst bestimmten Truppen der österreichischen Armee waren bis vor einigen Jahren in den beiden Spezialwaffen des Geniekorps und des Pionierkorps vertheilt. Ersteres hatte sich mit den Zerstörungs- wie Wiederherstellungsarbeiten bei den Eisenbahnen zu beschäftigen, letzterem war hauptsächlich die Anlage einzelner, zu militärischen Zwecken erforderlicher Bahnstrecken übertragen. Es liegt auf der Hand, dass die den technischen Eisenbahndienst betreffenden Funktionen beider Korps vielfach ineinander greifen

und zu Uebelständen führen mussten. Um diesen Verhältnissen ein Ende zu machen, wurde am 8. Juli 1883 ein eigenes Eisenbahn-Regiment gebildet, dem auch der Telegraphendienst im Felde übertragen wurde. Die Soldaten des Eisenbahn-Regiments erhalten die gleiche Ausbildung wie in Deutschland und Frankreich, d. h. man verlangt von ihnen die Wiederherstellung zerstörter Bahnlinien, den Bau provisorisch angelegter Bahnstrecken, den Betrieb der Linien in Feindes Land und die Zerstörung von Bahnstrecken und Kunstbauten.

Das Eisenbahn-Regiment besteht aus 2 Bataillonen zu 4 Kompanien und 1 Depotabteilung. Sein Etat ist:

Stab des Regiments: 5 Offiziere (inkl. Arzt), 2 Unteroffiziere und 9 Soldaten.

Stab des Bataillons: 2 Offiziere (inkl. Arzt) und 2 Soldaten.

Etat der Kompanie: 4 Offiziere, 7 Unteroffiziere und 95 Soldaten.

Etat der Depotabteilung: 4 Offiziere, 3 Unteroffiziere und 10 Soldaten.

Total des Bataillons: 18 Offiziere und 410 Unteroffiziere und Soldaten.

Total des Regiments: 45 Offiziere und 844 Unteroffiziere und Soldaten.

(Fortsetzung folgt.)

Einige Gegenbemerkungen zum Referat über den Truppenzusammensetzung von 1888.

Das Referat der „Schweiz. Militärzeitung“ über den diesjährigen Truppenzusammensetzung ist ein recht vollständiges und umfassendes, wie es nur von einem Angehörigen der historischen Sektion des Generalstabes auf Grundlage der Aufzeichnungen verfasst werden konnte, welche von Offizieren an den verschiedensten Stellen des Operationsfeldes und in den hauptsächlichsten Zeitmomenten gesammelt worden waren. Dass ein solches Referat nicht ganz frei sein kann von subjektiven Einflüssen, Neigungen und Auffassungen ist wohl selbstverständlich und im Ganzen wohl auch tolerirbar.

Wir beabsichtigen denn auch keineswegs, gegen dieses subjektive Moment in diesem Referat aufzutreten, sondern wir wünschen bloss einige Auswüchse der Subjektivität abzuschneiden, Unrichtigkeiten zu korrigiren und einige uns nothwendig scheinende Erläuterungen zu geben.

Diese beschlagen folgende Punkte:

1. Auf Seite 407 des Referates der „Militärzeitung“ wird gerügt, dass die IV. Division im Rayon Madiswyl, Langenthal, Aarwangen kantonirt habe und Abtheilungen bis Roggwyl

verlegt worden seien; denn dadurch sei man zu nahe an das feindliche Gros zu liegen gekommen, das im untern Wiggerthal dislozirt war.

Es wäre besser gewesen, wenn man die IV. Division mehr südwärts in den Rayon Bollodingen, Thöriken, Bleienbach, Lotzwyl, Madiswyl verlegt und die Spitzen des Gros der Westarmee bis Langenthal, Aarwangen vorgeschoben hätte. — Dann hätte sich diese Westarmee selbst gegen das Gros der Ostarmee im untern Wiggerthal sichern können und die IV. Division dann allerdings eine richtigere Front bekommen. —

Es ist hierauf zu erwidern, dass der IV. Division die Kantonnemente in und um Langenthal mit Einbeziehung von Bützberg, Schoren, Thunstetten, Lotzwyl, Rütscheln und, wenn nötig, für hintere Staffeln Aarwangen und Roggwyl befohlen waren und zwar zu einer Zeit, wo weder Generalidee noch Spezialidee ausgetheilt worden war. —

Nachdem am 8. September die befohlenen Kantonnemente bezogen waren, ging von der Uebungsleitung der Befehl ein, sich gegen Huttwyl zu sichern mit einer Vorpostenlinie von Leimiswyl über Lindenholz und Mättenbach nach Ruppiswyl, wodurch die reine südliche Front der Division bestätigt wurde.

Die Westdivision hat daher diesbezüglich bloss erhaltene Befehle zu vollziehen gehabt.

Die Kritik des Herrn Referenten zur Dislokation und Sicherung der IV. Division am 9. September richtet sich daher gegen die Anordnungen der Uebungsleitung und müssen wir es dieser überlassen, ihre Befehle zu rechtfertigen.

2. Auf Seite 415 werden verschiedene Einwendungen gegen den Divisionsbefehl für den ersten Divisionsmanövertag gemacht, auf die wir Folgendes antworten:

Für den 10. September hatte die IV. Division den Auftrag, auf der Huttwyler Chaussée gegen den linken Flügel des Feindes (die VIII. Division) vorzugehen, alle Kräfte an sich zu ziehen und den Feind anzugreifen, wo sie ihn findet. —

Einem solchen Auftrag entspricht doch wohl ein Marsch- und Gefechtsbefehl, denn man soll dem Feind entgegenmarschiren und ihn angreifen. Dass man gesammelt und geordnet marschire, ist doch wohl selbstverständlich. Dass wir mit diesem Titel den Geschmack des Referenten nicht getroffen haben, thut uns wirklich leid. — Wir haben indessen dies auch gar nicht beabsichtigt, sondern es schwiebte uns bei der Redaktion des Befehles das Wort eines ausgezeichneten österreichischen Generals vor, der den Krieg kennt und seine Truppen zum Siege geführt hat. — Dieser sagte