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

Band: 35=55 (1889)

Heft: 14

Artikel: Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges

Autor: J.v.S.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-96471

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

trotz einigem Hang zu geistiger Selbstständigkeit seitens höherer und höchster Truppenführer gleichwohl fast ununterbrochen von Sieg zu Sieg geeilt sind. Ehren wir im Uebrigen auch die Meinung und die Ueberzeugung anderer erfahrener Militärs, auch wenn sie nicht die unserige sein sollte, und vergessen wir nicht, dass Ansichten und Auslegungen vielfach unter dem Einflusse von Charaktereigenschaften stehen, die wir bei allem Streben nach Gleichmässigkeit doch nicht nivelliren können. Die aus fleissigem Studium der Kriegsgeschichte und aus eigener Erfahrung entsprungene Ueberzeugung wird den niedern und den höhern Truppenführer, für welche dann kein Anderer eintritt, über verschiedene Schwierigkeiten hinweghelfen und wird ihnen das schwerlastende Gefühl eigener Verantwortlichkeit etwas leichter machen. Das neue Reglement für die deutsche Infanterie will nach dem Sinne seiner Einleitung keine grundsätzliche Einschränkung des für die Truppenausbildung und für Anwendung gegebener Vorschriften absichtlich gelassenen Spielraumes, wohl aber verbietet es, und wir glauben mit Recht, dass der durch Vereinfachung mancher Formen erreichte Vortheil blosser äusserlicher Gleichmässigkeit zu Liebe durch willkürliche Zusätze verringert werde. — Wir wünschen auf der nämlichen Grundlage ebenfalls einige Freiheit in der Anwendung reglementarischer Hülfsmittel, auch in dem Falle, wo unsere Ansichten nicht ganz mit denjenigen Anderer übereinstimmen sollten.

A. W—r.

Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges.

(Fortsetzung und Schluss.)

Italien.

Im Allgemeinen hat das Königreich Italien eine sehr ungünstige geographische Lage in Bezug auf die Anlage von Militär-Transport-Eisenbahnen. Eine Mobilmachung wird stets darunter zu leiden haben, zumal dà die Bauart der meisten Bahnhöfe für das Ein- und Ausschiffen von Truppen und Fahrzeugen wenig geeignet und auch das Rollmaterial nicht sehr reichlich vorhanden ist. Letzterer Umstand hat sich gelegentlich der Romfahrt des deutschen Kaisers, wo der starke Fremdenandrang zur Hauptstadt zu bewältigen war, so fühlbar gemacht, dass die italienischen Bahnen gezwungen waren, Rollmaterial von ihren österreichischen Nachbarn zu entlehnen. In Folge dessen wird sich auch die Mobilisirung der italienischen Armee in etwas anderer Weise, als in den übrigen Staaten vollziehen. Man hat beschlossen, die Infanterie schon am dritten Mobilmachungstage in ihrer Friedensstärke an die Konzentrationspunkte zu transportiren, und ihr erst dorthin die Augmentationsmannschaften, Fahrzeuge u. s. w. nachzuschicken, wie solches 1870 bei Beginn des Krieges in Frankreich geschah.

Das Eisenbahnnetz im Po-Becken besteht aus der grossen durchgehenden Hauptlinie Turin-Mailand-Venedig, welche die schweizerisch-österreichische Grenze kotoyirt, und von welcher aus, begünstigt durch die Lage der lombardischen Seen, Bahnen sich weit gen Norden erstrecken und in strategischer Beziehung die günstigste Lage für den Schutz der italienischen Nordgrenze haben. — An der Westgrenze gegen Frankreich liegt ein weniger günstiges Verhältniss vor. Hier bedarf das Netz entschieden noch des Ausbaues. Die Linien von Coni nach Saluzzo, sowie von Coni durch den Col di Tenda nach Nizza sind projektirt. Die erstere ist bereits in Angriff genommen und wird etwa in drei Jahren vollendet.

Für den Transport der Truppen aus der Halbinsel in das Aufmarschgebiet des Po stehen drei Haupteisenbahnlinien zur Verfügung:

1. Die längs der Küste des adriatischen Meeres über Foggia-Ancona-Bologna nach Verona führende Bahn;

2. die mittlere von Neapel über Rom-Florenz-Bologna nach Mailand geführte Bahn und

3. die längs der Küste des mittelländischen Meeres über Livorno nach Genua und von hier einerseits weiter am Meere nach Ventimiglia (Nizza) und andererseits nach Turin laufende Bahn.

Diese Bahnen sind nur eingeleisig. Ihr Netz wird in der allernächsten Zeit noch vervollständigt durch die bereits in Angriff genommenen Linien Velletri-Terracina und Sparanisa-Gaëta, die in drei Jahren spätestens vollendet sein werden. — Die beiden Küstenbahnen, auf sehr lange Strecken dicht an dem Strande hinführend, sind nicht ohne Gefahr für Konzentrationstransporte zu benutzen, da ihre Lage sie leicht Zerstörungen durch eine feindliche Flotte aussetzt. Die mittlere Bahn liegt zwar strategisch geschützt, hat aber zwischen Pistoja und Poretta bei ihrem Uebergange über die Appenninen so grosse Steigungen zu überwinden, dass ihre militärische Brauchbarkeit ganz bedeutende Einbusse erleidet.

In Oberitalien ist übrigens ein neues, modernes Kommunikationsmittel, die Dampftramways, begünstigt durch das Terrain, zu ausserordentlicher Entwicklung gelangt und strategischen Zwecken dienstbar gemacht. Sämmtliche grosse

Verkehrszentren besitzen ein die umliegenden, von der Eisenbahn nicht berührten Lokalitäten verbindendes Tramwaynetz. Im Jahre 1880 waren 586 km im Betriebe, heute ist diese Ziffer mehr als verdreifacht. Diese Entwicklung erklärt sich, wenn man weiss, dass der Kilometer Dampftramway (etwa 304,000 Fr.) sechsmal weniger kostet, als der Kilometer Eisenbahn. — Die Schnelligkeit darf nicht 20 km in der Stunde überschreiten; die Züge sollen nicht länger als 30 m (d. h. die Lokomotive und vier Wagen) sein und die Spurweite muss 1,45 m betragen. Diese Tramways haben in der Gegend von Turin, Saluzzo, Coni u. s. w. eine nicht unwichtige strategische Bedeutung für Truppenansammlungen an der französischen Grenze. Auch ist die Verbindung militärisch wichtiger Orte am oberen Po und seiner ersten Nebenflüsse, wie Dronero, Pignerol, Fénestrelle u. a. m., strategisch wichtig.

Italien hat seine technischen Eisenbahntruppen in dem vierten der nach dem Gesetz vom 23. Juni 1887 formirten vier Genie-Regimenter untergebracht. Dem 4. Regimente sind vier Eisenbahn-Kompagnien à 4 Offiziere, 8 Unteroffiziere und 97 Soldaten überwiesen. Der Totalbestand der vier Eisenbahn-Kompagnien mit 16 Offizieren und 420 Unteroffizieren und Soldaten ist daher auf 43 Sappeur-Kompagnien, die Italien überhaupt nur besitzt, ein bedeutender.

Russland.

Russlands Eisenbahnen sind aus erklärlichen Gründen weit hinter denen der übrigen Grossmächte in ihrer Ausdehnung zurückgeblieben. Nach einer Richtung hin, nach Osten, schreitet der russische Schienenstrang aber unaufhaltsam vorwärts, um dereinst dort, in Asien, seine Hauptbestimmung für den Krieg zu erfüllen. Die vom General Annenkoff erbaute transkaspische Bahn wird in nicht allzu langer Zeit die Grenze von Afghanistan erreichen, und dann ist der Moment nicht mehr fern, wo sie auf ihre Leistungsfähigkeit für den Krieg die Probe wird bestehen müssen.

Russlands Bahnen in westlicher Richtung sind in ihrem jetzigem Zustande weit davon entfernt, genügende Konzentrationstransporte liefern zu können. Im Gegentheil, man muss die bisherige Entwickelung des russischen Eisenbahnnetzes zum Zwecke von Konzentrationstransporten und des strategischen Aufmarsches entschieden als ungenügend bezeichnen. Als durchgehende, nach Polen und zur Grenze führende Linien stehen nur die Bahnen Petersburg-Wilna-Bialystock-Warschau, Moskau-Brest-Litewsk-Warschau und Odessa-Kiew-Bublin zur Verfügung, Hierzu kommt, dass einestheils sie den österreichischen bezw. preussischen Grenzen sich bedenklich nähern, daher leicht unterbrochen werden können, dass anderntheils eingeleisiger Bau, sehr geringe Fahrgeschwindigkeit, Mangel an rollendem Material, ungenügende Schulung und Unzuverlässigkeit des Bahnpersonals ihre Leistungsfähigkeit nicht gerade zu heben geeignet sind. Die russische Heeresoberleitung weiss das und jetzt, bei Gelegenheit der Reform des russischen Militärgesetzes, wodurch die für die Operationsarmee verfügbaren Streitkräfte eine Vermehrung um mindestens 600,000 Mann (etwa die Stärke der italienischen Armee der ersten Linie) erfahren werden, ist ernstlich die Frage in den massgebenden Kreisen aufgeworfen, ob die vorhandenen Vorkehrungen für die Konzentrationstransporte ausreichen werden. Diese Frage musste für den Augenblick verneint werden. Man ist aber mit grossem Eifer am Werke, diesen Kapitalübelstand der raschen Mobilmachung zu beseitigen. Im Jahre 1887 wurden für den Bau neuer strategischer Eisenbahnlinien nicht weniger als 48 Millionen ausgegeben und im Jahre 1888 figuriren 34 Millionen im Budget für den gleichen Zweck.

An technischen Eisenbahntruppen besitzt Russland vier Eisenbahn-Bataillone, von denen das 1. Bataillon nur die Kadres enthält: 20 Offiziere, 1 Beamter, 98 Soldaten. Das 2., 3. und 4. Bataillon führen jedes 5 Kompagnien (2 Betriebs-Kompagnien, 2 Bau-Kompagnien und 1 Kadre-Kompagnie) mit einem Stande von 25 Offizieren, 3 Beamten und 625 Soldaten. Ausserdem existiren noch 2 transkaspische Bataillone mit je 3 Betriebs-Kompagnien und 1 Bau-Kompagnie.

Der Effektivstand sämmtlicher russischer Eisenbahn-Bataillone beträgt: 133 Offiziere, 20 Beamte und 4143 Soldaten. Man sieht, dass von allen Grossmächten des Kontinents Russland den bedeutendsten Effektivstand an technischen Eisenbahntruppen hat.

Nach der Entwicklung, welche das Eisenbahnwesen in allen Staaten Europas erfahren hat, ist es selbstverständlich, dass die moderne Kriegführung dieses Kommunikationsmittel weder diesseits noch jenseits der Aufmarschfrontlinie entbehren kann und dass dasselbe sich zu einem wichtigen Faktor der Strategie herangebildet hat. Ja, es will, wie wir gesehen haben, auch seinen Platz in der Taktik einnehmen.

Welche Vorsicht aber bei Benutzung von maschinellen Einrichtungen anzuwenden ist, um die auf sie basirten strategischen Dispositionen nicht zu Schanden werden zu lassen, davon zeugt jüngst ein höchst unliebsamer Vorfall beim Eisenbahn-Truppentransporte in dem Lande, welches

sich mit dem modernen Kommunikationsmittel am meisten vertraut gemacht, dasselbe mit dem besten Erfolge angewandt und seine Armee in der Handhabung desselben am besten ausgebildet hat, in Deutschland. —

Nach Beendigung der Kaisermanöver bei Müncheberg sollten 31 Militärzüge die Beförderung der Infanteriemassen bewerkstelligen. Nachdem einige Züge befördert waren, entgleiste auf der Güterstation Werbig ein dreiachsiger, gefüllter Wagen, legte sich auf die Seite und führte die Entgleisung weiterer vier Wagen herbei. Es scheint, dass der Zug zu stark für eine Maschine belastet war, denn die gestellte Zugmaschine vermochte den Zug nicht allein anzuziehen und eine zweite Maschine musste zum Schieben des Zuges beordert werden. Dabei ereignete sich der Unglücksfall. Beide Geleise, und damit die Verbindung nach Berlin wie Küstrin, waren gesperrt und blieben es, das eine die Nacht hindurch, das andere noch den folgenden Tag bis Mittag, obwohl die Aufräumungsarbeiten mit aller Energie von dem Arbeitspersonal der Ostbahn und Abtheilungen des Eisenbahn-Regiments betrieben wurden. Alle Militärzüge geriethen ins Stocken; einige konnten gar nicht mehr ausgeführt werden, da die durch grosse vorhergegangene Strapazen übermüdeten Truppen nicht Nachts auf der Strasse bleiben durften, sondern Nothquartiere beziehen mussten.

Man denke sich diesen Fall im Kriege während des Aufmarsches! Alle Kombinationen wären über den Haufen geworfen. Und wäre es nur das! Das grösste Unglück, das Verlorengehen einer Schlacht, ja, eines Feldzuges, könnte aus einem solchen Unfall, wo auf einer zweigeleisigen Hauptbahn 12 bis 18 Stunden der gewaltige Massenverkehr total gehemmt wird, entstehen. Was sich bei einem Manöver, ganz abgesehen von den beim Unfalle etwa verloren gegangenen Menschenleben, noch redressiren lässt, im Kriege wird es in den meisten Fällen unmöglich sein.

Die Eisenbahnen spielen gewiss im Kriege, vor Ausbruch und während der Feindseligkeiten, eine grosse, vielleicht entscheidende Rolle. Ihre Mitwirkung bedingt jedoch die minutiöseste Ordnung, gewissenhafteste Ueberwachung und genaueste Sachkenntniss und Ausbildung der mit ihrer Handhabung Betrauten, wenn die gewaltige, Sieg und Heil bringende, aber auch Tod und Verderben in sich führende Maschine ohne Reibung für die Vertheidigung des Vaterlandes funktioniren soll. J. v. S.

Les pensions militaires, leur législation et les tarifs qui en règlent la fixation dans les armées européennes et aux Etats-Unis d'Amérique par Bernært, Général-major retraité, membre de la commission mixte, instituée le 7 avril 1886 par Mr. Bernært, ministre des finances de Belgique, etc. Bruxelles, Librairie militaire C. Muquardt, Th. Falk, éditeur. 1888. gr. 8°. 84 pages.

Die Pensionsfrage ist in Belgien, wie in der Schweiz, eine schwebende; höchst wahrscheinlich wird sie in Belgien aber rascher erledigt werden, als bei uns.

Die Arbeit trägt das Motto: „La pension est un droit et non une libéralité". (Loi française du 3 août 1790.)

Mit grossem Fleiss hat der Verfasser die in den verschiedenen Staaten bestehenden Vorschriften über Alterspensionirung zusammengestellt. Seinen Angaben lässt er die höchst beachtenswerthen und patriotischen Reden, welche 1881 der Feldmarschall Moltke und der Kriegsminister Bronsart von Schellendorf im deutschen Reichstage bei Gelegenheit der Berathung des Pensionsgesetzes gehalten haben, vorausgehen.

Es wird dann das Wesentlichste aus den Pensionsgesetzen von England, Oesterreich-Ungarn, Bulgarien, dem deutschen Bund, Bayern, Württemberg, den beiden Hessen, Baden, Sachsen, dann Dänemark, Spanien, den Vereinigten Staaten, Frankreich, Italien, Portugal, Russland, Schweden und der Schweiz angeführt. Diesem folgen die Pensionsansätze für die verschiedenen Grade im Vergleich zu den in Belgien angenommenen.

Ein sehr schätzenswerthes Material für das Studium der Pensions- und Altersversorgungsfrage! Wir empfehlen die kleine Schrift Allen, welche sich für die Lösung der Frage interessiren.

Schlachten-Atlas des neunzehnten Jahrhunderts. Zeitraum von 1820 bis zur Gegenwart. Pläne der wichtigsten Schlachten, Gefechte und Belagerungen, mit begleitendem Text. 18. und 19. Lieferung. gr. Folio. Leipzig, Iglau und Wien. Verlag von Paul Bäuerle. Preis Fr. 2. 60.

Den Inhalt dieser Lieferungen bildet:

Aus dem deutsch-französischen Kriege 1870/71 die Schlacht von Sedan am 1. September 1870 und die Kapitulation. Plan und zwei Skizzen nebst Text.

Feldzug in Italien 1859: Die Schlacht von Magenta am 4. Juni. Plan mit Skizze, nebst Text.

Nordamerikanischer Bürgerkrieg 1862/65: Der Feldzug in Nordvirginien im August 1862. Zwei