

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

Band: 52=72 (1906)

Heft: 49

Artikel: Das Militär-Eisenbahnwesen bei den Grossmächten

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98406>

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: 12.01.2026

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

erfindlich. Die „Schwedische Gesellschaft für Nüchternheit und Volkswohl“ ist doch nicht etwa der Meinung, dass in der Schützenlinie oder selbst auf dem Schiessplatze Bier verabreicht wird? Oder glauben die Herren gar an Kellnerinnenbedienung in solchen Fällen? Sie dürfen versichert sein, dass der Mann im Felde und meist auch im Manöver nicht viel Gelegenheit findet, sein Gläschen Bier usw. zu trinken. Das bisschen Alkohol aber darf man dem schwerarbeitenden Manne wohl gönnen.

Was soll endlich die Berufung auf Professor Kräpelin? Herr Kräpelin ist ein Fanatiker der Totalabstinenz, ein Fanatiker sucht und findet überall die Beweise seiner Überzeugung, und auch ohne bewusste Absicht legt er seine Versuche so an, dass sie seine Theorie schlagend beweisen müssen. Und was hat er gefunden? Dass die Fähigkeit zu addieren schon nach kleinen Dosen Alkohol abnimmt. Das ist aber auch der Fall nach körperlicher Anstrengung, nach Einnahme des Mittagessens, während der Verdauung. Wir müssten also folgerichtig — auf Arbeit und Essen verzichten müssen, um dauernd gut addieren zu können. Man sieht, wie wenig gestützt die Behauptung des Herrn Professors von dem schädlichen Einflusse selbst kleiner Mengen Alkohols ist. Und nun noch eine Bemerkung zu der schwedischen Darlegung, dass der Alkoholenuss die Schiessstüchtigkeit herabmindert. Wie kommt es denn, dass die Meisterschützen der verschiedenen Länder regelmässig ihr Quantum geistiger Getränke zu sich nehmen? Und warum sind so viele Abstinenten Neurastheniker, Dienstuntaugliche usw.? Sicherlich wird die geistige und körperliche Gesundheit durch den mässigen Genuss alkoholischer Getränke guter Qualität nicht geschädigt, insbesondere wird die Schiessstüchtigkeit nicht durch das Trinken von leichtem, gutem Biere herabgesetzt.

R. G.

Das Militär-Eisenbahnwesen bei den Grossmächten.

(Aus der Kölnischen Zeitung.)

Die ausserordentliche Bedeutung der Eisenbahnen im Kriege, und zwar nicht nur zum Beginn, sondern auch während der ganzen Dauer der Operationen, hat in hohem Masse der Feldzug 1870/71 erwiesen und der russisch-japanische Krieg von neuem bestätigt. Den 1870/71 gesammelten Erfahrungen und insbesondere dem Entschluss des Feldmarschalls Moltke verdanken die deutschen Eisenbahntruppen ihr Entstehen, die bald nach dem Kriege ins Leben gerufen wurden und ihre vornehmste Tätigkeit darin

sehen, die Verbindung zwischen den fechtenden Truppen und der Operationsbasis aufrechtzuhalten. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, ist die aus einer Brigade zu drei Regimentern bestehende Truppe im Bau von Feld- und Vollbahnen und in ihrer Inbetriebhaltung sowie in der Herstellung von Brücken und in der Sprengtechnik ausgebildet. Ganz besonders wichtig ist die Anlage von Feldbahnen, die als Ersatz für stehende oder dauernd zerstörte Vollbahnen dazu bestimmt sind, mit dem Vormarsch einer Armee fortzuschreiten und den Bedarf an Verpflegung, Kriegsgerät, Verband- und Hilfsmaterial nachzuschaffen. In dem Bau solcher Bahnen mit 60 cm Spurweite kann dem Vorgehen operierender Armeen ohne Schwierigkeiten gefolgt werden, und gleichzeitig gewinnt eine offensive Kriegführung einen Kräftezuwachs, wie er ausgiebiger wohl kaum gedacht werden kann. Auch der Festungskrieg erfährt durch den Feldbahnbau eine sehr wesentliche Unterstützung. Von besonderem Werte für unser Militär-Eisenbahnwesen ist naturgemäss der Betrieb und der Zustand unserer staatlichen Bahnen. Als ein Beweis für ihre vorzügliche Tätigkeit im Frieden mag hierbei gelten, dass nach Beendigung der diesjährigen Kaisermanöver binnen 7½ Stunden 51,000 Mann und 2000 Pferde auf zum Teil nur eingleisigen Bahnen ohne jegliche Schwierigkeiten fortgeschafft werden konnten. Über die Leistungen der deutschen Bahnen in einem zukünftigen Kriege lässt sich aus erklärlichen Gründen nichts sagen. Welche Wertschätzungen jedoch unsere westlichen Nachbarn ihnen beimesen, mag eine Notiz aus „La Patrie“ beweisen, die aussprach, dass bei dem vermutlichen deutschen Angriff gegen die Festung Nancy die von Osten kommenden Eisenbahnen in fünf Tagen 17 Armeekorps versammeln könnten, so dass sie am neunten Mobilmachungstage zum Vormarsch bereitstehen würden. Täglich könnten 400 Züge die Truppen heranzuführen.

In Oesterreich-Ungarn bildet im Frieden das Reichskriegsministerium die oberste Behörde im Militär-Eisenbahnwesen, dessen fünfte Abteilung neben den operativen Angelegenheiten noch die des Post- und Telegraphenwesens, der Pioniertruppe, des Eisenbahntelegraphen-Regiments wie des Militär-Eisenbahnwesens überhaupt zu regeln hat. Die zuverlässige Kenntnis der militärischen Leistungsfähigkeit der verschiedenen Bahnlinien, die Begutachtung der einzelnen Bahnprojekte nach ihrem militärischen und vornehmlich strategischen Werte, wie alle einschlägigen Fragen, werden im Eisenbahnbureau des Generalstabes erledigt. In jedem Armeekorpsbereich ist dem Generalkommando ein Stabsoffizier oder Hauptmann als Eisenbahnlinien-Kommandant zugeteilt.

Entsprechend der für den Kriegsfall vorgesehenen Aufstellung von drei Armeen, zusammen 14 beziehungsweise 15 Korps, bestehen drei Eisenbahn-Telegraphenbataillone, die für das Friedensverhältnis in einem Regimentsverbande zusammengefasst sind; es fehlt jedoch an Eisenbahnkompagnien, da nur 12 für die 14 oder 15 Korps formiert sind. Zur Ausbildung im Eisenbahndienst ist dem Regiment gegenwärtig die Strecke Tulln bis St. Pölten der staatlichen Westbahn überlassen und ebenso auch der Betrieb der fast ausschliesslich von Truppen hergestellten Militärbahn im Okkupationsgebiet Bosnien-Herzegowina. Im Augenblick der Mobilmachung wird beim Reichskriegsministerium in Wien eine Zentraleisenbahntransportleitung aufgestellt, und zwar als oberste leitende Behörde auf allen Eisenbahnen der Monarchie für die Militärtransporte im Aufmarschgebiet. Vorsitzender der Zentralleitung ist ein General, der im Augenblick, wo die Truppen ihren strategischen Aufmarsch vollendet haben, als Chef des Feldeisenbahnwesens zum Armee-Oberkommando abgeht, von wo aus er die oberste Leitung des gesamten Eisenbahndienstes im Bereich aller Armeen übernimmt. Gleichzeitig wird bei jeder der drei Armeen, die dem Armee-Oberkommando unterstehen, eine Feldeisenbahntransportleitung aufgestellt, die als Hilfsorgan der obersten Heeresleitung dem Chef des Feldeisenbahnwesens untersteht. Dass auch die österreichischen Bahnen im Frieden Gutes leisten, haben erst wieder die diesjährigen Herbstmanöver in Schlesien bewiesen, denn hier wurden von fünf Eisenbahnstationen aus an einem Tage in 100 Zügen mit rund 3000 Wagen 60 000 Mann, 5000 Pferde, 300 Fuhrwerke und etwa 3000 Militärgüter in die Garnisonen zurückbefördert.

Um das Eisenbahnwesen in Italien ist es im allgemeinen, besonders aber vom militärischen Gesichtspunkt aus schlecht bestellt, denn die drei Privateisenbahngesellschaften, denen der Staat in der Konvention vom Jahre 1885 sämtliche Bahnen überlassen hatte, haben nichts getan, was eine Versammlung der Armee im Kriegsfall an den Landesgrenzen erleichtern würde. Und ob es dem Staat, der jetzt die Bahnen übernommen hat, schon bald gelingen wird, die zahlreichen Versäumnisse vergangener Jahre einzuholen, kann kaum erwartet werden. Ganz besonders schlimm sieht es im Osten aus, wo sich der Mangel des strategischen Ausbaues der Bahnen und das Fehlen zweigeleisiger Linien bei den Königsmanövern in Venetien sehr nachteilig fühlbar gemacht hat. Auch das rollende Material ist bei einem Gesamtbestande von rund 2800 Lokomotiven und etwa 60 000 Wagen so ausserordentlich knapp bemessen, dass die oberste

Heeresleitung bei Ausbruch eines Krieges sicherlich in arge Verlegenheit geraten würde. Es verlautet, dass der Staat zunächst dem Bau der von militärischer Seite als dringend wünschenswert bezeichneten beiden Linien Rom-Viterbo-Parma und Rom-Perugia-Unteres Po-Tal näher treten und die Trasse sobald als möglich abstecken lassen will. Inzwischen hat allerdings die italienische Politik für das Eisenbahnwesen in militärischer Hinsicht insofern einen Erfolg erzielt, als die nach der Westgrenze führende Bahn Cuneo-Ventimiglia, gegen die von französischer Seite aus strategischen Gründen bisher stets der lebhafteste Widerspruch erhoben worden war, nicht nur gebaut werden darf, sondern bereits in Angriff genommen werden konnte. Zur Regelung der Eisenbahntransporte im Mobilmachungsfalle wird durch den Generalstab eine ständige gemischte „Zentralkommission“ eingesetzt, an deren Spitze ein General steht. Gleichzeitig mit dieser in Rom verbleibenden Kommission wird eine „Generaldirektion der Transporte“ gebildet, die sich zu Beginn eines Feldzuges ebenfalls in Rom aufhält und dann ihre Zuteilung zur Generalintendantur des Armee-Oberkommandos erhält. An Eisenbahntruppen ist in Italien nur ein Bataillon mit sechs Kompagnien vorhanden.

Für die oberste Leitung des Militäreisenbahnwesens in Russland ist die 4. „Verwaltung“ des kürzlich umgestalteten, im ganzen fünf „Verwaltungen“ zählenden Hauptstabes bestimmt. Diese Verwaltung für die „Militär-Kommunikationen“ zerfällt in zwei Gruppen, von denen die erste die administrative oder organisatorische Gruppe, die zweite die Mobilmachungsgruppe bildet. Jede der beiden Gruppen gliedert sich jetzt in drei Abteilungen, nachdem kürzlich bei der zweiten Gruppe noch eine dritte Abteilung zur Leitung der Angelegenheiten der Eisenbahntruppen aufgestellt worden ist. An Eisenbahntruppen hat die russische Armee zwölf Bataillone zu je sechs Kompagnien verfügbar, die, in vier Brigaden und zwei selbständige Bataillone formiert, die transkaspische (zwei Bataillone), die ussurische (zwei Bataillone), die trans-amurische (vier Bataillone) und die in Baranowitschi (zwei Bataillone) aufgestellte Eisenbahnbrigade bilden. Die beiden selbständigen Eisenbahnbataillone (Nr. 1 und 4) stehen in Petersburg und Jablonica, ersterem ist der Betrieb der Militäreisenbahn von Petersburg nach dem grossen Übungslager Zarskoje Selo übertragen. Bei einem europäischen Krieg sollen aus den fünften Kompagnien der im europäischen Russland stationierten Eisenbahnbataillone Reserve-Eisenbahnbataillone zu vier Kompagnien aufgestellt werden. Ferner sollen an

Eisenbahnbehörden im Mobilmachungsfalle beim Armeeoberkommando eine „Eisenbahnabteilung des Höchstkommmandierenden“ und bei jeder Armee ein „Chef der militärischen Verbindungen“ eingerichtet werden. Eine solche Eisenbahnabteilung gehörte auch zum Stabe der Mandschurei-Armee. Im Eisenbahnwesen Russlands sind in den letzten Jahren ganz bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. So wurde auf sämtlichen Bahnen die elektrische Signalgebung eingeführt, und das rollende Material allmählich wesentlich vermehrt; auch die Einführung des Eisenbahnwagon-Systems Breitsprecher zum Verstellen der Räder auf die Normalspur der deutschen und österreichischen Bahnen machte in diesem Jahre weitere Fortschritte. Über die Leistungen der grossen Sibirischen Bahn, die im Kriege gegen Japan eine grosse Rolle gespielt hat, sind amtliche Berichte noch nicht verbreitet worden. Erst aus einem in diesen Tagen veröffentlichten Dankerlass des Oberkommandierenden des Militärbezirks Kasan wird eine genauere Angabe dahin bekannt, dass in der Zeit vom 10. Februar 1904 bis 25. Juli 1905 6065 Züge, davon 2384 Güterzüge, nach der Mandschurei abgelassen worden waren. Es entspricht das einer Tagesleistung von etwa 11,4 Zügen.

Der Aufschwung, den das französische Eisenbahnwesen in technischer, materieller und militärischer Hinsicht seit dem Jahre 1870 genommen hat, ist ganz gewaltig. In erster Linie handelt es sich dabei um die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, das, während es im Jahre 1870 nur 17 255 km umfasste, heute bis auf über 50 000 km angewachsen ist und mit diesen Längen an vierter Stelle hinter den Vereinigten Staaten, Deutschland und Russland steht. Dieser Zuwachs verteilt sich nicht gleichmässig auf das gesamte französische Gebiet, sondern kommt zumeist den nach der Ostgrenze führenden Linien zugute, von denen aus drei zum Teil eingleisigen Bahnen des Jahres 1870 jetzt zehn — darunter acht zweigleisige und sogar eine viergleisige — geworden sind. Die letztere, die von Vitry-le-François nach Léronville führt, ist die wichtigste strategische Linie ganz Frankreichs, gegen deren Bau seinerzeit selbst in einflussreichen Militärkreisen ernste Bedenken erhoben wurden, weil man in dem Zusammenlaufen so vieler Eisenbahnlinien an einem Punkte der Ostgrenze eine Behinderung des Aufmarsches der Armee erkennen wollte. Der Wert und die Bedeutung des erweiterten und ausgedehnten Eisenbahnnetzes des heutigen Frankreichs wird durch die Tatsache erhöht, dass ein ausserordentlich reiches Transportmaterial zur Verfügung steht, da 10 000 Lokomotiven und rund 295 000 Wagen vorhanden sein sollen. Erwägt man, dass, wenn die ganze aus 20 Armeen-

korps bestehende französische Armee gleichzeitig an die Ostgrenze geschafft werden sollte, nur 2014 Lokomotiven und 64 448 Wagen erforderlich sein würden, dann muss man einräumen, dass die Kriegsbereitschaft der Franzosen in dieser Hinsicht sichergestellt ist. Auch die diesjährigen Armeemanöver haben den Beweis erbracht, dass die französischen Bahnen auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen, denn u. a. konnten am 15. September von Troyes und Bar-le-Duc aus 46 000 Mann und 990 Pferde in 36 Zügen innerhalb von acht Stunden in ihre Garnisonen zurückbefördert werden, ohne dass dabei der hier besonders starke Personen- und Güterverkehr hätte eingeschränkt zu werden brauchen. Die militärische Organisation des französischen Eisenbahnwesens hat erst kürzlich eine grundlegende Neugestaltung durchgemacht. Danach wird für die sämtlichen, einem gemeinsamen Oberbefehl unterstehenden Streitkräfte der Dienst im Rücken der Armee in der Hand eines im grossen Hauptquartier bleibenden „Generaldirektors des Eisenbahn- und Etappendienstes“ zusammengefasst. Die Leitung des Eisenbahndienstes bei den einzelnen Armeen liegt in der Hand des Eisenbahndirektors der Armee, der dem Generaldirektor des Eisenbahn- und Etappendienstes unterstellt ist und einen eigenen Stab von militärischen und technischen Beamten zur Seite hat. An Eisenbahntruppen verfügt Frankreich über ein Regiment zu drei Bataillonen zu je vier Kompagnien.

Eidgenossenschaft.

Transport der Wehrpflichtigen zur Mobilmachung. Der Bundesrat hat, auf den Antrag des Militärdepartements, folgenden Beschluss gefasst: 1. Sämtliche Transportanstalten (Normalspurige und schmalspurige Eisenbahnen und Dampfschiffgesellschaften) sind im Falle der Kriegsmobilmachung verpflichtet, die einrückenden Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften ohne Bezahlung des Fahrgeldes und ohne Fahrkarten oder Gutscheine nach dem Depotort ihrer Ausrüstung und nach dem Sammelplatz ihrer Einheit zu befördern. 2. In gleicher Weise sind im Mobilmachungsfalle das Offiziersgepäck und die Fahrräder der Radfahrer, sowie bei Distanzen von über 20 km die Offiziers- und Kavalleriepferde und die Begleiter von Offizierspferden zu befördern. 3. Als Ausweis zur Fahrtberechtigung dient den Wehrpflichtigen die Uniform oder das Dienstbüchlein. Der Ausweis erfolgt den Zugsbeamten gegenüber. Für Gepäck und Fahrräder werden die Gepäckscheine und für Pferde die Begleitpapiere taxfrei verabfolgt. 4. Für diese Transportleistungen werden die Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen von der Eidgenossenschaft entschädigt. Die Berechnung dieser Entschädigung erfolgt durch das Oberkriegskommissariat auf Grund der zu diesem Zwecke ergänzten Nominativetats der Einheiten und des Militärtarifs für den Kriegsbetrieb. Dabei sind in Berechnung zu ziehen: a. Das Gepäck für unberittene Offiziere mit je 30 kg; das Gepäck für berittene Offiziere mit je 60 kg. b. Ein Fahrrad mit je 20 kg; das Gepäck der