

Objektyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 11

PDF erstellt am: **26.04.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

XXXV. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LV. Jahrgang.

Nr. 11.

Basel, 16. 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 Elgger.

**Inhalt:** Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des Krieges. — Graf York von Wartenburg: Napoleon als Feldherr. — Eidgenossenschaft: Wahlen. Die Mobilisirung des Bataillons 68. Die Beedigung des Bataillons 68. Der Eisenbahntransport des Bataillons 68. Kadreskurs des Landwehrebataillons 96. Verein der schweiz. Positions- und Festungsartillerieoffiziere. Thun: Vortrag über moderne Feldartillerie. Zürich: Das 23. Infanterie-Regiment. Thurgau: Unterstützung der freiwilligen Uebungen des Landsturmes. Tessin: Eidg. Okkupation. Vorgänge in Lugano. — Ausland: Frankreich: Artilleristisches. Anciennetäts-Begünstigung. Spanien: Bewaffnung der Artillerie. — Verschiedenes: Pferden das Beissen abzugewöhnen.

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

Nachdem man in Frankreich zuerst im Anfange der 50er Jahre den ungeheuren Nutzen erkannt hatte, den der Staat im Kriegsfall aus dem damals noch in seiner Kindheit befindlichen Beförderungsmittel der Eisenbahnen ziehen könne, verfasste man gleich nach dem Krimkriege im Jahre 1855 bereits ein den Dienst der Eisenbahnen im Kriege betreffendes Reglement, dessen Theorie einige Jahre später, im italienischen Kriege von 1859, in die Praxis umgesetzt wurde. Eine solche epochemachende Erscheinung auf dem Gebiete der Truppenbeförderung zum Kriegsschauplatz musste die übrigen Grossmächte veranlassen, in gleicher Weise vorzugehen. Dem jeden Fortschritt im Militärwesen, wo er sich auch zeigen mochte, unausgesetzt verfolgenden und daraus für die eigene Armee Nutzen ziehenden Preussen wurde es klar, wie die Eisenbahnen dem strategischen Aufmarsch der Armee, dem Feinde gegenüber, einen ganz anderen Charakter geben würden. Hinfüro fielen die Schwierigkeiten, welche sich der raschen Ansammlung grosser Massen bislang entgegengesetzt hatten, fort, wenn die Eisenbahnen in jeder Beziehung, in ihrer Anlage sowohl wie in ihrem Betriebe, in den Dienst des Krieges gestellt würden. Man baute daher sogenannte *strategische Bahnen* und man organisirte den Betrieb in militärischer Weise für die mobilisirte Armee. Auf diese Weise konnte man das Volk in Waffen in kürzester Frist gegen den Feind versammeln, mit Wucht den entscheidenden

Schlag führen und somit die dem siegreichen wie besiegten Lande stets verderbliche, Unheil bringende Krisis des Krieges möglichst abkürzen. Preussen zeigte diese in aller Stille vorbereitete Theorie dem erstaunten Europa in der Ausführung im Kriege von 1866 gegen Oesterreich.

Nun galt kein Zögern mehr. Ueberall erkannte man die Wichtigkeit der Eisenbahnen im Kriegsfall. Ueberall schuf man neue, den Aufmarsch der Armeen an den respektiven Grenzen begünstigende Bahnen, überall begann man den militärischen Eisenbahndienst zu organisiren; namentlich in Frankreich, wo die Eisenbahnen als militärisches Hülfsmittel vor Allem geschätzt wurden, wo ein in Paris sich konzentrirendes Eisenbahnnetz, damals das der Landesvertheidigung am besten dienende in Europa, das Land überspannte. Und doch kam Frankreich, trotz überlegener Anlage seiner Bahnen und grossartigen Betriebsmitteln, dem rührigen Deutschland gegenüber im Aufmarsch seiner Armeen zu spät und musste die Offensive dem schnelleren Gegner überlassen. Wenn auch andere, hier nicht weiter zu berührende Umstände zu diesem Zuspätkommen hauptsächlich beigetragen haben, so trifft doch die mangelhafte militärische Organisation der französischen Bahnen im Jahre 1870 ein Theil der Schuld mit.

Deutschland hatte nach den preussischen Aufmarscherfolgen an der sächsischen und böhmischen Grenze sein militärisches Eisenbahnsystem rastlos weiter entwickelt und Frankreich war dies nicht verborgen geblieben. Wenn es auch soust den ausgezeichneten Berichten seines am Berliner Hofe akkreditirten Militärbevollmächtigten, des