

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Militärtransporte  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1933>

#### 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:** 14.01.2026

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

gegenüber angewendet wird, und zwar in der richtigen Erwägung, dass bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen die Versender von Waaren in der Regel nicht in der Lage sind, einen andern Weg der Beförderung wählen zu können, also gezwungen sind, mit den Eisenbahnen zu contrahiren;

dass daher allgemein anerkannt ist, es sei nicht gestattet, durch Reglements diejenige Haftung ganz oder theilweise zu beseitigen, welche auf Grund erweislicher Verschuldung — sei es der Eisenbahnverwaltungen selbst, sei es ihrer Bediensteten — gesetzlich einzutreten hat. (U. vom 19. Septbr. 1873 i. S. k. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen c. Levy).

\* \* \*

**Militärtransporte.** Das neue Reglement des Italienischen Generalstabs-Commando's besteht aus 61 Artikeln in 4 Abtheilungen. Der erste Theil in 34 Artikeln umfasst die an die Eisenbahnbeamten zu erlassenden Anzeigen und mit denselben zu treffenden Vereinbarungen über Alles, was die Ausführung der Transporte mit gewöhnlichen, facultativen oder Extra-Zügen anbelangt. Der 2. Theil in 8 Artikeln beschlägt die auf die verschiedenen Waffengattungen sammt dem Material bezüglichen Vorschriften. Der 3. Theil in 14 Artikeln enthält alle auf die Reise bezüglichen Vorschriften, inbegriffen die kleinen und grossen Halte, Tränke, Ausladen etc. Der 4. Theil endlich gibt in 5 Artikeln die Dispositionen bezüglich des Ausladens der verschiedenen Corps und ihres Materials.

Wir heben davon folgende Bestimmungen hervor:

Die Truppentransporte werden ausgeführt:

- mit jedem gewöhnlichen Personenzug, wenn die mit einem und demselben Zug oder von einer und derselben Station abgehende Abtheilung weniger als 300 Mann hat.
- mit besonderen Zügen, wenn jene Menge erreicht oder überschritten ist. Diese Züge heissen facultative Militärzüge, wenn ihre Fahrt in den Fahrplänen, mit welchen die Bahnangestellten versehen sind, vorgesehen ist; expresse Militärzüge, wenn der Fahrplan für dieselben besonders festgesetzt wird.

Wenn der Güterverkehr oder die Verhältnisse der Linien obige Grenze nicht absolut innezuhalten erlauben, so steht den Bahnangestellten von Fall zu Fall die Entscheidung zu, ob ein gegebener Transport mit gewöhnlichen oder facultativen oder expressen Zügen zu erfolgen habe.

Doch können sie, den in Art. 18 vorgesehenen Fall ausgenommen, verlangen, dass um facultative oder expresse Züge zu ersparen, ein gegebener Transport getheilt werde, damit die einzelnen Theile mit gewöhnlichen Zügen spedit werden können.

8. Die mit gewöhnlichen Zügen auszuführenden Transporte sollen womöglich folgenden Bedingungen genügen:

- nicht unnütz einen gegebenen Zug überladen, wenn gleichen Tags ein anderer nach demselben Bestimmungsorte abgeht.

Wenn also, wie aus den gewöhnlichen Fahrtenplänen zu ersehen, mehrere Züge nach demselben Orte abgehen, so lasse man mit dem frühesten diejenigen abreisen, welche diesen Ort überschreiten sollen; und die übrigen, welche nur bis zu jenem Orte gehen oder vorher anhalten sollen, werden in die übrigen Züge des Tages vertheilt;

- directe Züge vorziehen, um unnützen Aufenthalt zu vermeiden.

9. Wenn ein Transport nicht continuirlich ausgeführt werden kann, sei es aus Mangel an passenden Anschlüssen, oder weil sonst die Leute ungebührlich lange im Wagen bleiben müssten, so werden Etappen eingeschoben.

Auf Grund zu Kraft bestehender Fahrtenpläne veröffentlicht der Kriegsminister Reiserouten, welche die für die Haupt-Transportrichtungen anzuweisenden Etappenorte angeben.

Diese Etappen werden derart angeordnet, dass die bevölkerteren Centren möglichst vermieden werden, dass die Leute Tags reisen, möglichst grosse Strecken zurücklegen, jedoch ohne zu übertreiben und nicht später als um 8—9 Uhr Abends am Etappenplatz ankommen, während die Ankunft am Bestimmungs-Orte auch zu vorgerückterer Stunde erfolgen darf. Der Aufenthalt am Etappenplatz soll sich auf die Dauer einer Nacht beschränken, die Abreise oder Fortsetzung der Reise mit dem ersten Morgenzuge stattfinden, doch nicht früher als um 4 Uhr Morgens; immerhin soll, wo nötig, derjenige Zug gewählt werden, der ebenfalls an den Bestimmungsort oder Etappenplatz fährt und unterwegs raschere Anschlüsse findet.

Auf Grund dieser Routen hat man den allein oder im Detachement reisenden Infanteristen die Etappen anzuweisen.

Für Transporte von Detachements mit Pferden wird der Aufenthalt auf der Etappe auf einen Tag und eine Nacht ver-

längert, angesichts der längern Operationen des Auf- und Abdienens.

14. Die Zahl der für einen Transport nötigen Züge hängt ab:

- vom Effectivbestand und der Gattung der zu transportirenden Truppe;
- vom Raum und der Zahl der Fahrzeuge, welche einen Zug bilden können;
- von der Nothwendigkeit, eine und dieselbe Infanteriecompagnie oder, wenn thunlich, auch eine und dieselbe Escadron oder eine Batterie nicht in zwei Züge zu vertheilen.

15. Gemäss den besonderen Verhältnissen der verschiedenen Linien und der disponiblen Locomotiven setzen sich die Züge aus 20—45 Fahrzeugen zusammen.

Wenn auf einer längeren Reise Linien zu durchlaufen sind, welche verschiedene Längen des Zuges erfordern, so soll man, statt für die ganze Route die Minimalzuglänge anzunehmen, lieber den Zug trennen, wo es nötig wird, um ihn wieder zu vereinigen, sobald die Nothwendigkeit, die Länge zu vermindern, nicht mehr vorhanden ist.

16. Der Fassungsraum der Fahrzeuge gewöhnlichen Typus ist der folgende:

Personen- wagen	1. Classe	24 Plätze	ebenso viel Militärs, wie gewöhnliche Reisende;
	2. " 40 "	ebenso,	wenn die Militärs nicht bewaffnet oder equipirt sind;
	3. " 40 "	equipirte Soldaten;	
Wagons Güter- mit Bänken,	3. " 36 "	bewaffnete Soldaten.	
	4. " 32 "		
Wagons Pferde- Vieh-	Güter- mit Bänken, 32 Plätze	— bewaffnete Soldaten;	
	3—4 " 3 —	Thiere und 2 Mann;	
	7 " 7 —	nicht gesattelte und nicht geschirrte Pferde und 2 Mann.	

Güterwagen haben Platz für die Sättel, Geschirre und Kurzfutter einer halben Schwadron oder halben Batterie.

Offene Karren 2 Stücklaffetten und 2 Mann oder eine vier- oder Trucks 2 Stücklaffetten und 2 Mann; oder 1½ vierrädige theilbare Laffetten u. 2 Mann.

17. Um die Rechnung zu erleichtern, misst man den Fassungsraum eines Zuges nur nach Bewaffneten und rechnet dabei auf ein Thier den Raum von 4 Mann, auf einen Bataillonswagen von 15, auf eine 4rädrige untheilbare Laffette von 30 und auf eine 4rädrige theilbare Laffette von 20, auf die Sättel und Geschirre einer Schwadron oder Batterie den Raum von 64 Mann.

Der bewilligte Maximalzug von 40—45 Fahrzeugen gibt 1300—1400 Bewaffnete und kann demnach, wenn es sich um Kriegsbestand handelt, enthalten:

anderthalb Bataillone mit den entsprechenden Wagen; Schwadronen " " " eine Batterie.

18. Aus der Vergleichung der vom Stationsvorstand zu gebenden grössten Anzahl von Fahrzeugen, die einen Zug bilden können, und der Zahl der Leute, welche der mit der Verladung beauftragte Offizier angibt, bestimmt man die Zahl der nötigen Züge, dabei beachtend, dass weder Compagnien, noch Schwadronen und Batterien in mehr als zwei Züge vertheilt werden.

Wenn nach geschehener Vertheilung noch irgend ein Bruchtheil übrig bleiben würde, der keinen besonderen Zug verlangt, so lässt man ihn mit dem nächsten gewöhnlichen Zuge gehen.

19. . . . Man wird ohne Nothfall von einer Station und nach einer Richtung nicht mehr als zwei facultative Züge täglich verlangen.

20. Im Winter soll die Dauer einer und derselben Fahrt auf 14—16 Stunden, in anderen Jahreszeiten auf 24—36 Stunden beschränkt werden.

21. Bei Reisen von 14—16 Stunden macht man keine langen Halte.

Wenn es sich indessen um Pferdetransporte handelt und die Jahreszeit es verlangt, setzt man zum Tränken einen Halt in einer Station an, die genug Wasser hat.

In den 24—36-stündigen Reisen werden auf jede 8 Stunden Fahrt 1 oder 2 Stunden Halt eingeschoben, die aber auf den Tag fallen sollen.

22. Ueberschreitet die Reise diese Grenzen, dann sind Etappen von 24—36 Stunden Dauer einzuschalten.

Die Etappenplätze sollen so gewählt werden:

dass die Reise passend unterbrochen werde, so dass nicht die Strecke bis zur Etappe übermäßig lang werde, im Verhältniss zur folgenden;

dass dieselben nicht auf zu bevölkerte Städte und nicht auf Zeiten fallen, wo gewöhnlich die Züge ankommen.

26. Die Anordnung der Ladung in den Zügen soll, von dem Anfang oder vom Ende des Zuges angehend, die gewöhnliche Linienformation zeigen.

In den Infanteriezügen nehmen die Wagen mit Offizieren den mittleren Theil des Zuges ein; die mit Karren und Thieren werden, nach Maassgabe der eisenbahnlichen Erfordernisse, an die Spitze oder an das Ende gestellt.

In den Cavallerie- und Artillerie-Zügen nehmen die Wagen mit der Mannschaft den mittleren Theil des Zuges ein; diejenigen mit Thieren, Laffeten, Sätteln, Geschirren werden wo möglich halb und halb am Anfang und Ende des Zuges vertheilt.

Man achte darauf, dass die Wagen mit der Munition entfernt von der Locomotive gehalten werden . . .

27. Sowohl bei der ersten Abfahrt, wie bei jeder folgenden von den Etappenplätzen, sollen die Leute in der Gamelle (gavetta) die Ration gekochtes Fleisch und Brod für die ersten 24 Stunden Fahrt haben.

Wenn die Truppe länger als 24 Stunden auf der Bahn bleiben sollte, so werden die Soldaten zum Voraus mit Schachteln conservirten Fleisches und Brod für den zweiten Tag verschen.

Die Feldflaschen sollen immer mit Wasser gefüllt sein, das im Sommer mit Essig, Branntwein oder Kaffee zu temperieren ist.

Die Truppe hat auch die für die Pferde für jede Eisenbahnfahrt nötige Fourage mitzuführen.

28. In der Regel sollen die Pferde nicht vor Ablauf von zwei Stunden nach der Fütterung verladen werden, die Leute eine Stunde nach der Mahlzeit.

Man macht aufmerksam, dass starke Fütterung der Thiere kurz vor der Verladung leicht zu Erkrankung Anlass gibt. Während der Reise wird in der Regel nur Heu gegeben. Alle 10 Stunden ungefähr wird getränkt.

29. Die Fourage für Reisen von 14—16 Stunden wird bei der Abreise den stallhütenden Soldaten übergeben.

Die Fourage für den zweiten Tag bei Reisen von 24—36 Stunden wird in den Sattelwagons untergebracht. In den Infanterietransporten hält man sie auf den Bataillonswagen, unter Beachtung, dass sie durch gute Bedeckung vor den Funken der Locomotive geschützt sei.

30. Die Geschirre der Zugthiere der Bataillonswagen werden in den Wagen selbst untergebracht.

Die Sättel und Geschirre der Thiere der Cavallerie und Artillerie, ebenso die Lanzen, die Tornister der Fussgänger, die Werkzeuge der Arbeiter der Cavallerie werden in besonderen geschlossenen Güterwagen versorgt, die Sattelwagen heissen.

In diesen Wagen streut man Stroh ein zur bessern Erhaltung und Reinhaltung dessen, was eingeladen wird.

Die Sättel werden zu fünf oder sechs auf einander gelegt, der unterste auf einem Tornister oder auf einem Strohbünd reitend.

Die Geschirre werden paarweise zwischen die Sättel gelegt.

In den Wagen mit Thieren zerstreut man Stroh, im Verhältniss von einem gewöhnlichen Bund auf 4 Thiere.

Das soll bewirken, dass die Thiere lieber hineingehen, dass der Boden der Wagons geschont und reinlich erhalten wird.

31. Man achte darauf, dass die Verladung in die Wagons sorgfältig ausgeführt werde, dass nicht irgend leicht entzündliche Theile hervorragen, dass die Eimer leicht zur Hand seien, wenn man die Thiere voraussichtlich zu tränken hat.

In den unter den Wagen hängenden Eimern hat man stets einiges Wasser zu halten.

32. Wenn in Militärzügen Plätze in erster oder zweiter Classe übrig bleiben, so können die Eisenbahnbeamten sie besetzen lassen, indem sie den niedrigeren Offizieren Plätze I. Classe, den Unteroffizieren die ganzen Coupe's II. Classe anweisen, die etwa überflüssig sein sollten, ohne dass diese Veränderung zu einer Tariferhöhung Anlass gäbe.

33. Die sowol in Corps oder Fähnchen vereint als allein reisenden Militärs haben nicht nur die für die gewöhnlichen Reisenden vorgeschriebenen Regeln zu beobachten, sondern sich allen den Bahndienst betreffenden Hülfsleistungen, die von den Bahnbeamten, welche die Verantwortlichkeit tragen, von ihnen verlangt werden, zu unterziehen.

34. Wenn auf der Bahn die Militärverwaltung für Direction und Ueberwachung grosser Transporte funktionirt, so werden die dem Betriebe selbst zugetheilten Offiziere als consigne Postenchefs angesehen, und haben sonach alle Militärs jeden Grades und jeder Waffe ihren Requisitionen, Anweisungen oder Bemerkungen sich zu unterziehen.

(Monitore delle strade ferrate.)

**Die neuen Bernischen Bahnunternehmungen.** II. Thun-Konolfingen. Die Concession datirt vom 17. September 1873. Die Studien, mit Ausnahme derjenigen, welche der Bauausführung unmittelbar vorhergehen müssen, sind beendigt und die dahерigen technischen Vorlagen dem Regierungsrath eingereicht worden.

Diese Bahn bezweckt eine bessere und directe Verbindung zwischen dem obern Theil des Kantons Bern einer- und dem Emmenthal, Entlebuch, Luzern und der Ostschweiz überhaupt — anderseits.

Gegenüber der bestehenden Linie Konolfingen-Gumplingen-Thun gewährt das neue Project eine Abkürzung von 20 Kilometern.

Eine erhebliche Bedeutung ist dem Projecte namentlich dann beizulegen, wenn auch die Linie Burgdorf-Langnau erstellt wird, indem dann die alte Thun-Burgdorf-Strasse wieder hergestellt würde.

Vom Bahnhof Thun hinweg auf 1180' die Centralbahnlinie verfolgend, überschreitet das Trace im sogenannten Schwabis die Aare, dann die Zulg. Sodann die Thalsole bis in die Nähe des Heimberger-Schulhauses beibehaltend, wendet sich dasselbe gegen die Dornhalde, erreicht mittelst eines 930' langen Tunnels den Haslewald, trifft an dessen nördlichem Rande auf die Rothachen und führt neben den Ortschaften Brenzikofen und Hellisbühl vorbei in direkter Linie nach Diessbach. Von hier verfolgt sie dann die Sohle und mündet bei Stalden (Konolfingen) in die Bernische Staatsbahn ein.

Stationen sind projectirt in Thun, Heimberg, Brenzikofen, Diessbach, Stalden.

Die Länge beträgt 14,7 Kilom.; Maximalsteigung 15 %; Minimalradius 300m. Bahn normal und einspurig; Oberbau tanne, Schienen 21 Pfds. per lf. Fuss.

Die Ausführung der Bahn bietet keine besondern Schwierigkeiten dar. An Kunstabauten kommen vor: eine Brücke über die Aare bei Thun von 230' Länge, zu 105,230 Fr. veranschlagt; eine Brücke über die Zulg mit 100 Fuss Spannweite, zu 51,656 Fr. veranschlagt; eine Brücke über die Rothach mit 60 Fuss Spannweite, zu 55,660 Fr. veranschlagt; drei Brücken über die Kiesen mit 20 Fuss Spannweite; dazu verschiedene kleinere Brücken und Ueberfahrten.

Die Erdarbeiten sollen vor dem 1. Januar 1875 begonnen und bis zum 1. September 1876 vollendet sein.

Die Anlagekosten werden für die 14,69 Kilometer lange Bahn zu 243,703 Fr. per Kilometer, im Ganzen zu 3,580,000 Fr. veranschlagt.

Die jährlichen Einnahmen werden zu 267,270 Fr., die Betriebskosten nach Analogie mit der Bernischen Staatsbahn zu 106,633 Fr. 80 Cts. angesetzt, wonach sich ein Reinertrag von 160,000 Fr. ergeben würde. Davon bekommt der Reservefonds 500 Fr. per Kilometer oder im Ganzen 7350 Fr.

Das Initiativecomite gedenkt, das Gesellschaftscapital von 3,580,000 Fr. zur Hälfte durch Obligationen, zur Hälfte durch Actien zu decken, zu welch letzteren die betheiligten Gemeinden und Privaten 790,000 Fr., der Staat dagegen 1,000,000 Fr. beisteuern sollen. Zur Verzinsung des Obligationencapitals à 5 % sind 89,500 Fr. nötig, so dass den Actien noch 63,550 Fr. bleiben, was einer Dividende von 3,55 % gleichkommt.

**III. Lyss-Herzogenbuchsee-Langenthal-Zofingen.** (Nationalbahn). Die Studien für diese Bahn sind bis auf die eigentlichen Ausführungspläne vollendet.

Diese Linie soll einen Theil der Nationalbahn bilden und soll als solcher an die Linie Kreuzlingen-Singen-Winterthur-Zofingen einerseits, an die Broyenthalbahn anderseits anschliessend einen neuen grossen Verkehrsweg zwischen dem Nordosten und dem Südwesten der Schweiz bilden helfen, während sie zugleich den localen Verkehr der von ihr durchzogenen Gegend beleben soll.

Das Trace zieht sich von der Staatsbahnstation Lyss ausgehend in einer Curve über Ottiswyl nach Wengi, von hier nach Messen, Bätterkinden, Utzenstorf, Koppigen, Seeberg nach Herzogenbuchsee und von da über Bettenthalen, Thörigen, Bleienbach, Langenthal und Roggwyl nach der Kantonsgrenze bei St. Urban, um von hier aus in der Richtung von Pfaffnau über Strengelbach und die Wiggern Zofingen zu erreichen.

Vor der Station Strengelbach kommt ein 285' langer Tunnel.

Die projectirte Linie erhält von Lyss bis Herzogenbuchsee eine Länge von 34,86 Kilometer mit folgenden Gefällsverhältnissen: