

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

**Band:** 3=23 (1857)

**Heft:** 6

**Artikel:** Ueber den Truppentransport auf Eisenbahnen

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-92375>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.11.2024

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

Die Schweizerische Militärzeitung erscheint zweimal in der Woche, jeweilen Montags und Donnerstags Abends. Der Preis bis Ende 1857 ist franco durch die ganze Schweiz Fr. 7. — Die Bestellungen werden direct an die Verlagsbuchhandlung „die Schweighauser'sche Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben. Verantwortliche Redaction: Hans Wieland, Kommandant.

**Abonnements auf die Schweizerische Militärzeitung werden zu jeder Zeit angenommen; man muß sich deshalb an die Schweighauser'sche Verlagsbuchhandlung in Basel wenden; die bisher erschienenen Nummern werden, so weit der Vorrath ausreicht, nachgeliefert.**

**Ein Wort über den Oberinspektor der Kavallerie.**

Mit Bedauern haben wir vernommen, daß die Stelle eines Oberinspektors der Kavallerie nicht wieder besetzt wurde und daß dieselbe provisorisch durch das eidgen. Militärdepartement versehen werden soll. — So sehr wir auch überzeugt sind, daß das Eidgen. Militärdepartement sein Möglichstes zum Gedeihen und fernern erfreulichen Aufschwung dieser Waffe beitragen werde, so können wir uns doch nicht enthalten, die Furcht auszusprechen, daß ihm diese Aufgabe, wegen seiner massenhaften anderweitigen Arbeiten, fast zur Unmöglichkeit werden muß — ein Nachtheil, den die Kavallerie schwer empfinden müßte. Es ist wohl Keinem, der dieser Waffe einige Aufmerksamkeit schenkt, entgangen, daß die Kavallerie seit einigen Jahren in allen Beziehungen unendlich mehr leistet und dem Dienste, den man von ihr verlangt, weit besser entspricht, als in früheren Zeiten. — Diese vorteilhafte Aenderung ist ohne Zweifel, neben der guten, gleichmäßigen und praktischen Instruktion dem zuzuschreiben, daß das Ganze eine Oberleitung hatte — diese Oberleitung ward unserm dahingeschiedenen Obersten Rillet, Konstant, dessen Verlust der eidgen. Kavallerie noch lange fühlbar sein wird, in die Hände gegeben, er hat durch seine einsichtsvolle und thätige Leitung in dieser Waffe einen Geist geschaffen. — Wenn nun auch, wir geben es gerne zu, unter den Kavallerieoffizieren Keiner sich findet, der die ausgedehnten Kenntnisse und praktischen Erfahrungen unsers seligen Hrn. Oberinstruktors besitzt, so sind aber doch, das dürfen wir behaupten — Männer darunter, die dieser Waffe mit Leib und Seele zugethan sind, denen wohl bekannt ist, was von der schweizerischen

Kavallerie verlangt wird und welche Mittel und Wege einzuschlagen sind, um dahin zu gelangen, daß man aussprechen darf: „die Kavallerie ist dienstfähig.“

Es ist höchst wünschenswerth, daß die Stelle eines Oberinspektors der Kavallerie wieder besetzt werde, ein Provisorium kann derselben nur schädlich sein, jetzt ist diese Waffe unlösbar im Gedeihen, man trete demselben nicht entgegen, ein neu zu ernennender Oberinspektor hat jetzt zehnmal mehr Leichtigkeit in der ihm von seinem Vorfahren vorgezeigten Bahn fortzufahren und sich in derselben gehörig einzuarbeiten — Übung macht den Meister — als es der Fall sein würde, wenn durch mangelhafte oder fehlende Oberleitung da und dort sich wieder schwer zu beseitigende Fehler und Mängel aller Art eingeschlichen haben würden!

Möchte dieser Wunsch gehörige Beachtung finden!!

† †

**Ueber den Truppentransport auf Eisenbahnen.**

(Fortsetzung.)

Im Augenblick, wo der Train sich in Bewegung setzt, wird immer ein Stoß, eine rasche Schwankung stattfinden; der Boden, auf dem das Pferd steht, setzt sich in Bewegung; der Körper bleibt der ihm innewohnenden Trägheitskraft zu folge zurück, trotz der Gurt, die jede Bewegung hindern soll; alle Gelenke biegen sich in Folge dieser Körperbewegung, wodurch sich ein widernatürliches Spiel derselben ergibt. Das Thier erschrickt, es sucht sein Gleichgewicht herzustellen, allein der Boden, der immer rascher vorwärts geht, bietet keinen festen Anhalt mehr, umsonst suchen die Füße einen solchen und um nicht zu fallen, stemmt sich das Thier steif auf seine vier Glieder. Seine Anstrengungen sind so groß, daß es augenblicklich mit Schweiß bedeckt ist und erst nach mehreren Augenblicken, wenn dem ganzen Körper die Schnelligkeit des Trains sich mitgetheilt hat, findet das Pferd endlich eine Stellung, die es zwar nicht anstrengt, aber immerhin ermüdet. Sobald der

Zug einer Station sich nähert und seine Schnelligkeit sich daher vermindert, erfolgt eine ähnliche Wirkung auf das Pferd, nur im entgegengesetzten Sinne; sein Körper hat noch die Schnelligkeit des Zuges in sich und wird vorwärts getrieben; das mühsame Suchen des Gleichgewichtes beginnt von neuem, immer auf dem Boden, der in beiden Verhältnissen den Anstrengungen des Pferdes entgegenarbeitet. Denkt man sich dazu den moralischen Effekt, den die Dunkelheit, das grelle Pfeifen der Maschine, das Geräusch des Zuges oder das Kreuzen der Züge verursachen, so erklärt es sich leicht, warum so viele Pferde nach einer Eisenbahnfahrt krank die Stallwagen verlassen. Wenn das Pferd nach beendigter Reise wieder den Boden betritt, so zittert es, oft sehr merkbar, an allen Gliedern; oft zeigt sich Schwindel, zuweilen auch jene schreckliche Krankheit, der man erst neulich ihren bezeichnenden Namen gegeben und das Pferd ist verloren. Die Rechnungen der Gesellschaften werden im Nothfall diese Thatsachen bekräftigen können, indem sie die Vergütungen nachweisen, welche man ihnen für zu Grund gegangene Pferde gefordert.

Wird aber das Pferd im Waggon quer über die Schienen gestellt, so bricht die Fortwärtsbewegung das Gleichgewicht senkrecht zu der Richtung des Spieles der Gelenke und in dieser Richtung ist der Boden des Wagens fest. Ueberdies bieten die Scheidewände der Stände dem Körper einen festen Halt-punkt. Das Pferd stützt sich, nimmt die Hinterhand etwas unter sich, streckt die vorderen Füße leicht vor sich und widersteht damit den Stößen, selbst wenn die Wagen keine Resortbuffer haben. In dieser Stellung tritt weder Arbeit, noch anstrengendes Stemmen, noch Ermüdung für die Glieder ein und deshalb auch viel weniger die Möglichkeit, daß das Thier leidet, erschrickt und sich abarbeitet.

Aus dem ergibt sich, wie wichtig die Stellung des Pferdes beim Transport ist; fügen wir noch die Anwesenheit von Menschen bei den Pferden während der Fahrt bei, wobei nach dem Reglement bei den Remontepferden 2, bei der Kavallerie 4 und bei der Artillerie 3 gerechnet sind, so wissen wir auch, warum die Zugpferde bei Eisenbahnreisen so oft leiden, während dies bei den Armeepferden viel weniger der Fall ist.

Die ersten Stallwägen wurden in England gebaut; wir dürfen wohl annehmen, daß sich die Ingenieure, die sie gebaut, schwerlich viel um die Einflüsse bekümmert haben, welche deren Bauart auf das Pferd ausüben; dagegen ist es überraschend, daß die vielen Pferdeliebhaber, die Helden der Rennbahn u. dgl., nicht genauer nach den Ursachen geforscht haben, welche den Ruin so manches ihrer Pferde herbeiführten. In Frankreich hat man sich begnügt, die englischen Pferdewagen einfach nachzuahmen und man glaubte genug gethan zu haben, wenn man die Pferde verkehrt in dieselben stellte, wobei aber die Wirkungen des Transportes die nämlichen blieben. Die Deutschen dagegen, die zwar weniger für Wettrennen schwärmen, aber sehr solide und wissenschaftliche Pferdekennner sind, haben zuerst die Stall-

wagen so konstruirt, daß das Pferd quer über die Schienen stand, indem sie bald den Unterschied im Zustand der Pferde bemerkten, welche in den englischen Wagen und welche in einfachen Viehwägen oder in offenen Wägen transportirt wurden und haben daher auf folgende Art das englische System modifizirt:

Statt der engen und dunkeln Wagen, deren Eingang kaum breit genug für ein Pferd ist, haben die Pferdewagen der preussischen Ostbahn zwei breite Thürlügel und sind so eingerichtet, daß sie entweder 8 Pferde in zwei Hauptgruppen von je 4 oder 6 in Ständen mit beweglichen Lattirbäumen halten können; die Stallknechte, welche in der Mitte des Wagens ihren Sitz haben, können sowohl von vorn als von hinten zum Pferde gelangen.

Es ist nun zu hoffen, daß die französischen (und wir fügen bei: die schweizerischen. *Ann. der Ned.*) Eisenbahngesellschaften in ihrem eigenen Interesse den bisher gemachten Erfahrungen Rechnung tragen und sowohl für den Pferdetransport überhaupt als namentlich für den militärischen nach folgenden Grundrissen, die nachstehend in Kürze aufgezählt sind, ihr gesamtes Material ändern werden:

- 1) Die Pferde müssen quer über den Schienen stehen.
- 2) In jedem Pferdewagen müssen sich Wächter für die Pferde befinden.
- 3) Die Eingänge müssen breit und bequem sein.
- 4) Die Wägen müssen, ungefähr wie die gewöhnlichen Ställe, bei Tag und Nacht erleuchtet sein.

Manche Offiziere fürchten sich davor, ihre Pferde in den Viehwagen transportiren zu lassen und ziehen Stallwagen, selbst vom schlechtesten Modelle, vor. Das ist ein Irrthum, von dem sie abkommen werden, sobald sie die gemachten Erfahrungen richtig würdigen; wer die verschiedenen Transportarten untersucht und geprüft hat, wird zugeben, daß die Chancen des Geschlagenwerdens des Pferdes in den Viehwägen durchaus nicht zu vergleichen sind mit den übeln Folgen, die die bisherige Transportart in Stallwagen hatte. Ja, wir dürfen wohl sagen, daß, wenn die Pferde nicht außergewöhnlich bössartig und wenn sie nur einigermaßen aneinander gewöhnt sind, ihr Zusammensein weit der Absperrung in den Stallwagen vorzuziehen ist.

Beim Transport von Truppen zu Pferd werden grundsätzlich immer einige Leute nöthig sein, die außerhalb der Pferdewagen bleiben, sei es um die Sättel zu ordnen, die Thüren zu schließen, das Gepäck und die Fournage zu verladen u. dgl., sei es um ihren in den Wagen befindlichen Kameraden zu helfen oder sie abzulösen, oder um die Thüren zu öffnen und die Pferde beim Verlassen der Wagen aufzuzäumen.

Das Reglement hat die lange besprochene Frage, ob die Pferde gefattelt und gezäumt beim Transport bleiben sollen, kurz und richtig entschieden. Die Pferde müssen auf den Eisenbahnen abgefattelt werden. Die Pferde befinden sich dadurch besser und diese Vorschrift entspricht auch einer früheren, daß man die Pferde nie unnöthiger Weise gefattelt lassen

fol. Ueberdies kann man mit dem Sattelzeug die mit Bremsen versehenen Wagen, welche die Sicherheit des Transportes garantiren, richtig beladen, ohne die an sich schon schwere Last von Kavallerie-Konvois unnöthiger Weise zu vermehren. Wird ferner das Sattelzeug sorgfältig geordnet und verpackt, so haben wir keine Beschädigung desselben zu fürchten, die sehr leicht eintritt, wenn wir es auf den Pferden lassen. Lassen wir endlich die Pferde gefattelt, so müssen wir die Bremswagen auf andere Weise belassen, ohne irgend welchen Nutzen für den Transport daraus zu ziehen. So schleppte eine Batterie 5000 Kilogramm Kieselsteine auf den Bremswagen auf eine Strecke von 729 Kilometres (150 Schweizerstunden) mit sich, um am Ende die Genugthuung zu haben, mehrere der gefattelten Rosse schwer verletzt und viele Theile des Sattelzeuges beschädigt zu sehen.

Eine andere Truppe brauchte, um nach Paris zu gelangen, 48 Wagen, von denen wiederum drei mit Pflastersteinen beladen waren, die Pferde blieben gefattelt; von Paris aus genüigten zum Weitertransport 37 Wagen, man mußte sich besser zu helfen, die Pferde wurden abgefattelt und kamen im weit bessern Zustand an der nächsten Station an.

Die Art, wie das Sattelzeug verpackt werden soll, darf nicht außer Acht gelassen werden; am besten ist es, man bestimme eine Anzahl Leute von vornen herein zu diesem Dienste; jeder Reiter bringt sein Sattelzeug, an welchem eine Etiquette mit der Nummer seines Pelotons und seiner eigenen Nummer angebracht sein muß, zum Packwagen und kehrt dann sofort zu den Pferden zurück; auf diese Weise geht das Verladen rasch und in Ordnung; wollte jeder Reiter selbst in den Packwagen steigen, so gäbe es nur eine endlose Verwirrung und die Folge davon wäre, daß das Zeug wegen schlechter Verpackung leiden würde.

Ist der obige Modus der Verpackung einmal gehörig eingeübt, so kann man in 10 Minuten 150 Sättel verpacken in drei Wagen, und eine Schwadron, die den Konvoi verläßt, braucht nicht mehr als 25 Minuten, um zu satteln.

Das Reglement schreibt ferner vor, die Pferde erst zwei Stunden nach einer Fütterung, die nur aus Heu besteht, zu verladen; diese Bestimmung ist sehr nothwendig; man hat die Erfahrung gemacht, daß Pferde nach einem Haberfütter so lebhaft wurden, daß sie nur mit Mühe in die Wagen gebracht und darin ruhig erhalten werden konnten. Haben sie Hunger, so sind sie mit einer Handvoll Heu leicht hinein zu bringen.

Vor Allem aber ist die Gegenwart von Menschen bei den Pferden dringend nothwendig und zwar müssen die Leute bei den Pferden sein, und nicht bloß von Zeit zu Zeit nach ihnen schauen; diese Bestimmung allein garantirt vor schweren Unglücksfällen.

Nach dem Reglement muß jeder seine Waffen bei sich behalten, wie er immer reist; diese Vorschrift ist nothwendig, um einentheils rasch ein- und aussteigen zu können, anderentheils um die Waffen nicht

zu beschädigen, was leicht geschieht, werden sie in die Gepäckwagen verladen. Wir erinnern uns des Transportes einer Parfkompagnie, bei welchem die Soldaten ihre Waffen in einen Wagen gelegt hatten und mehr als dreißig Minuten brauchten, bis jeder die seinige fand, auch das gelang nur unvollständig; die Kompagnie mußte bewaffnet, wie es eben ging, abmarschiren, damit die Einsteighalle nicht länger versperrt war und nachher die Waffen aufs neue suchen.

Ebenso ist es durchaus nicht zulässig, daß die Pferde abgezäumt werden, bevor sie in den Wagen placirt sind; geschieht es doch, so ist es manchmal rein unmöglich, die Thiere hinein zu bringen. —

Lange Zeit glaubte man, es sei rein unmöglich Kavallerie mit Eisenbahnen zu transportiren; dieser Ansicht war auch der bekannte Militärschriftsteller Pönig; in neuester Zeit haben Oestreich und Frankreich das Gegentheil glänzend bewiesen; in Oestreich wurden in den letzten Jahren über 60,000, in Frankreich über 30,000 Reiter und Pferde mit den Eisenbahnen transportirt. Der Transport der Kavallerie ist nur deshalb schwierig, weil er ein sehr großes Material erfordert; wenn wir aber die fortschreitende Entwicklung der Eisenbahnen bedenken, wenn wir die Verbindungen der einzelnen Bahnen unter sich und damit die Möglichkeit der Benützung des gesammten Materiales betrachten, so dürfen wir wohl sagen, daß die Ressourcen der Bahndirektionen in dieser Beziehung unerschöpflich sind und daß daher der Transport der Kavallerie durchaus möglich ist.

(Fortsetzung folgt.)

### Schweiz.

Herr J. v. W., wahrscheinlich der bekannte Alexander Dumas in der Militärschriftstellerei, bemüht sich in der A. Augsb. Btg. der Welt zu beweisen, daß die Schweiz im Kampf mit Preußen offenbar hätte unterliegen müssen. Wir fühlen uns nun durchaus nicht berufen, diese mit der bekannten Gründlichkeit des Herrn v. W. durchgeführte Ansicht in ihren Einzelheiten zu widerlegen; wenn es eben Spaß macht daran zu glauben, thut es doch, und ob wir uns auch die Finger lahm schrieben. Dagegen möchten wir unser Publikum auf die allerliebsten Raibitäten des Herrn v. W. aufmerksam machen; so transportirt er ein paar hundert Zwölfpfünder in ein paar Tagen von Berlin nach Zürich; halten wir uns an 200, so ergeben sich folgende Zahlen: 200 zwölfpfünder Kanonen erfordern an weiterem Material 400 Raisons, ohne den Reservepark; wir lassen Vorrathslafeten und ähnliches Fuhrwerk ebenfalls weg und haben es daher im Ganzen mit 600 Fuhrwerken zu thun, die wir — da Hr. v. W. mit der Bespannung renommirt — als sechsspännig annehmen; es ergeben sich folglich 3600 Pferde; rechnen wir an Reitpferden für Offiziere und Unteroffiziere, nur 2 per Geschütz, was gewiß wenig ist, so haben wir fernere 400 Pferde; rechnen wir nun für jedes Fuhrwerk eine Platte, d. h. einen flachen Transportwagen, so erfordern die Fuhrwerke 600 Platten, ferner für 4000 Pferde, je 8 per Waggon gerechnet, 500 Stall-