

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

Band: 8=28 (1862)

Heft: 45

Artikel: Statistische Notizen zur militärischen Bedeutung unserer Eisenbahnen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-93331>

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: 18.03.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XXVII. Jahrgang.

Basel, 12. November.

VIII. Jahrgang. 1862.

Nr. 45.

Die Schweizerische Militärzeitung erscheint in wöchentlichen Doppelnummern. Der Preis bis Ende 1862 ist franko durch die ganze Schweiz. Fr. 7. — Die Bestellungen werden direkt an die Verlagshandlung „die Schweighauserische Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben.
Verantwortlicher Redaktor: Oberst Wieland.

Statistische Notizen zur militärischen Bedeutung unserer Eisenbahnen.

Unsere Eisenbahnverbindungen haben sich in den letzten 5 Jahren so mächtig entwickelt, ihr Material ist in solchen Dimensionen angewachsen, daß ihre Bedeutung in militärischer Beziehung immer mehr in Vordergrund tritt. Wir wollen hier nicht erörtern, wie die Strategie sich der Eisenbahnen bedienen soll, noch wie sie taktisch zu benutzen sind, sondern wir beschränken uns auf Zusammenstellung der hieher gehörenden Notizen, indem daraus am leichtesten ersichtlich ist, welche Bewegungskraft wir mit der kolossalen Entwicklung unserer Eisenbahnen gewonnen haben. Die Notizen entnehmen wir den Verwaltungsberichten der verschiedenen Bahnen von 1861; die gegebenen Zahlen sind daher eher zu nieder, als zu hoch gegriffen.

Rüstow stellt folgende Berechnung der Transportmittel auf Eisenbahnen in seinem trefflichen Handbüchlein für den eidgen. Generalstab auf:

Man findet im Ganzen vor

Per Schweizerstunde Länge.	Ältere Bahnen.		Neuere Bahnen.	
	Ein-spurige.	Zwei-spurige.	Ein-spurige.	Zwei-spurige.
Lokomotiven	3/4	5/6	1/2	3/4
Tender	3/4	1	1/2	2/3
Personen-Wagen à 40 Sitze	4	5	3	4
Packwagen	40	13	6	10
Plateaus	—	—	—	—

Als Rüstow diese Notizen zusammenstellte (1852 bis 1853) hatte das Eisenbahnwesen bei Weitem noch nicht den Aufschwung genommen, den wir jetzt sehen. In der Schweiz lag es noch ganz in der Wiege. Dennoch können auch jetzt seine Angaben im Allgemeinen noch gelten. Wo sie überschritten werden, zeigen die nachfolgenden Notizen.

Nach einer deutschen Zusammenstellung im Jahr 1860 war das deutsche Eisenbahnnetz folgendermaßen entwickelt:

Einspurige Bahnen 4826.7 deutsche Meilen oder circa 7300 Schweizerstunden.

Zweispurige Bahnen 300 deutsche Meilen oder circa 450 Schweizerstunden.

	Stück.
An Lokomotiven waren vorrätzig circa	4500
= Personenwagen circa	12000
= andern Wagen circa	65000

Vergleichen wir nun damit die schweizerischen Eisenbahnen.

A. Centralbahn.

Bahnlänge 262 Kilometer oder circa 54 1/2 Schweizerstunden.

An Lokomotiven waren vorrätzig	60
= Personenwagen	146

mit 536 Achsen und 8030 Sitzplätzen.

An Güterwagen	777
---------------	-----

mit 1591 Achsen. Die Gesamttragkraft beträgt 133,560 Zentner.

B. Nordostbahn.

Bahnlänge 178 Kilometer oder 37 1/2 Schweizerstunden.

An Lokomotiven waren vorrätzig	30
= Personenwagen	130

mit 404 Achsen und 6377 Sitzplätzen.

An Güterwagen	528
---------------	-----

mit 1140 Achsen. Gesamttragkraft 91,280 Zentner.

C. Vereinigte Schweizerbahnen.

Bahnlänge 275 Kilometer oder 57 1/4 Schweizerstunden.

An Lokomotiven waren vorrätzig	48
= Personenwagen	111

mit 372 Achsen und 5868 Sitzplätzen.

An Güterwagen	379
---------------	-----

mit 790 Achsen. Gesamttragkraft 65,400 Zentner.

D. Westbahn.

Bahnlänge 146 Kilometer oder 30 1/2 Schweizerstunden.

An Lokomotiven sind vorrätbig	30
= Personenwagen	220
mit 440 Achsen und 8760 Sitzplätzen.	
An Güterwagen	377
mit 754 Achsen.	
Gesamtttragkraft unbekannt.	

Diese Compagnie hat das französische Wagensystem, während die andern Gesellschaften das amerikanische haben. Im Allgemeinen kann das Material aller Bahngesellschaften auf den genannten Bahnen gebraucht werden.

Von den übrigen schweiz. Bahnen, Jura Industriel, Franco-Suisse, Ligne d'Italie und Oron fehlen uns einstweilen jede nähern Angaben. Doch kann auf das Material der Franco-Suisse und der Ligne d'Italie nicht wesentlich gezählt werden, da sie fremden Gesellschaften gehören; das Material der beiden andern Bahnen ist jedenfalls einstweilen noch klein; wir wollen es in runder Summe zu

15 Lokomotiven,
60 Personenwagen mit circa 4000 Sitzplätzen und
200 Güterwagen mit 400 Achsen, anschlagen.

Von den vier ersten genannten Bahnen sind circa 28 Stunden zweispurig.

Stellen wir diese Zahlen, die wir hier erwähnt, zusammen von den vier ersten Hauptbahnen, so haben wir

Gesamtlänge 861 Kilom. oder circa 179 Schweizerstunden.

An Lokomotiven	180 Stück,
= Personenwagen	607 =
mit 1752 Achsen, 29,035 Sitzen.	
= Güterwagen	2061 =
mit 4275 Achsen.	

Wir ersehen aus diesen Zahlen, daß von den schweiz. Bahnen das von Rüstow aufgestellte Verhältniß etwas übertroffen wird, namentlich ist dies für die Zahl der Sitzplätze der Fall. Wir sehen aber auch ferner, welche enorme Transportfähigkeit unser Eisenbahnwesen jetzt schon besitzt, indem wir süßlich annehmen können, daß auch ein Theil der 2061 Stück Güterwagen zum Truppentransport verwendet werden kann.

In strategischer Beziehung wäre noch mancherlei zu wünschen übrig, namentlich sollte die zweite Spur von Olten bis Herzogenbuchsee resp. Bern ausgedehnt werden; es wäre dann ein Doppelgeleis von Winterthur bis Bern.

Diesen Notizen fügen wir noch bei, daß seit längerer Zeit sich das eidgen. Militär-Departement ernstlich mit der Frage der Organisation des Truppentransports in Kriegszeiten beschäftigt; verschiedene Konferenzen mit Abgeordneten der Eisenbahngesellschaften haben bereits stattgefunden und es ist nicht zu zweifeln, daß man sich über die leitenden Grundsätze allfällig verständigen wird. Namentlich dürfte es nothwendig sein, im Kriegsfall eine möglichst einheitliche Leitung des Betriebs sich zu sichern; das würde durch eine passende Vertretung der Bahngesellschaften im Hauptquartier am besten zu vermitteln

sein. An diese ergingen alle Befehle, die die Aufbringung der Transportmittel und die Leitung des Betriebes befehligen.

Ebenso ist ein Transportreglement für Friedens- und Kriegszeiten, vereinbart zwischen Delegirten des Militärdepartements und den Bahngesellschaften in Arbeit.

Militärische Umschau in den Kantonen. Oktober 1862.

Bundesstadt. (Mitgetheilt.) Die am 21. Okt. versammelte Sattelkommission unter dem Vorsitz des eidgen. Militärdirektors, bestehend aus den Obersten Herzog, Ott und von Linden, Oberstleut. Fornaro und Stabspferdarzt Ryhner, hat sich einstimmig über folgendes Modell geeinigt:

Dänischer Sattel mit ein und einem halben Stegpolster, um jeden Bock auf jedes Pferd gebrauchen zu können.

Unterdecke nach dänischem Modell von dickem schweren Tuch.

Diese beiden Artikel werden von der Eidgenossenschaft angeschafft und den Kantonen zu kostendem Preis erlassen.

Das Hinter- und Vorderzeug wird weggelassen.

Anstatt dem bisherigen Unthier von Mantelsack erscheint die franz. Sacoche. Die Wollendecke wird hinten aufgeschnallt.

Die Vorderpackung erhält den Mantel, eine Pistole und die Reizzeuge für Mann und Pferd.

Der Zaum nach hannoveranischem System, leicht mit Halfter und geradem Stahlgebiß. Die ganze Equipierung wird in braunem Leder angeschafft.

Die Geschirrkommision, bestehend aus den Obersten Herzog und Wehrli, Oberstleut. Fornaro, Schultheß und Hauptmann Lécot, hat sich nicht gänzlich einigen können. Es werden weitere und wohl Schlußversuche in Thun gemacht.

— In Folge bundesrätlichen Beschlusses wird Oberstl. Liebi von Thun vom 1. Nov. an, dem Tage des Zurücktrittes des Hrn. Oberstl. Hüser, zur provisorischen Uebernahme des Oberkriegskommissariats nach Bern berufen werden. Der Genannte ist der älteste der Kriegskommissariatsoffiziere und in Folge seiner in Thun geleisteten Dienste rühmlichst bekannt.

— Die Stadtgemeinde Thun hat dem Bundesrath Pläne für eine neue Kaserne in Thun nebst Stalungen und verbesserten Reitbahnen, sämmtlich vom Architekten Hopf ausgearbeitet, zugestellt.

— Auf den 15. November ist nach Bern eine Konferenz von Abgeordneten sämmtlicher schweizerischen Eisenbahnen anberaunt, um den Bericht und die Vorschläge zu berathen, welche die im Dezember 1861 aufgestellte gemischte Kommission hinsichtlich des