

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

Band: 13=35 [i.e. 14=34] (1868)

Heft: 5

Artikel: Die Eisenbahnen zum Truppentransport für den Krieg im Hinblick auf
die Schweiz

Autor: Hoffmann-Merian, Th.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-94087>

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: 04.12.2024

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

Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XXXV. Jahrgang.

Basel.

XIII. Jahrgang. 1868.

Nr. 5.

Die Schweizerische Militärzeitung erscheint in wöchentlichen Nummern. Der Preis per Semester ist franko durch die ganze Schweiz Fr. 3. 50. Die Bestellungen werden direkt an die „Schweighäuserische Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben.

Verantwortliche Redaktion: Oberst Wieland und Hauptmann von Egger.

Inhalt: Die Eisenbahnen zum Truppentransport für den Krieg v. Hoffmann-Merian. — Bericht über die Thätigkeit der Geschützgießerei der H. G. Obr. Rüetschi in Aarau in dem Jahre 1867. — Allgemeine Taktik von Oberst-Brigadier W. Rüstow. — Kriegskunst der Griechen.

Nochmals

Die Eisenbahnen

zum
Truppentransport für den Krieg
im Hinblick auf die Schweiz
von

Th. Hoffmann-Merian,

Chef des Verkehrs der schweizerischen Centralbahn.

Die von Herrn Theod. Hoffmann-Merian, Chef des Verkehrs der schweiz. Centralbahn, in der Schweighäuserischen Verlagsbuchhandlung (Hugo Richter) 1868 herausgegebene Brochure „Die Eisenbahnen zum Truppentransport und für den Krieg im Hinblick auf die Schweiz“, darf als eine äußerst geschickt ausgezogene und wohlgeordnete Zusammenstellung des Interessantesten aus den in neuester Zeit erschienenen, dieses Thema behandelnden Werken bezeichnet werden.

Unter diesen also benützten Publikationen nimmt das im Jahr 1863 vom östreichischen Generalstab herausgegebene Werk „Die Eisenbahnen vom militärischen Standpunkt“ die erste Stelle ein, an daselbe reihen sich „Die Mittheilungen aus dem amerikanischen Krieg des Generals Mac-Callum“ und diejenigen des Maschinenmeister Basson aus dem preußisch-österreichischen Feldzuge in Böhmen an und müssen die „Taktische Studie des Premierleut. Laßmann über den Eisenbahnkrieg“, sowie die Mittheilungen in der Zeitung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen hinzugezählt werden.

Durch Beifügung des in der Schweiz bestehenden Militärtransportreglements, der Tarifvereinbarungen und der Organisationsvorschläge für den Betrieb im Kriege, wie solche von der gemischten Konferenz festgestellt wurden und des Beispiels der Beförderung

einer schweiz. Division zwischen verschiedenen Punkten im Turnus und Schelontransport, ist aus diesen Auszügen ein für die schweizerischen Offiziere lesenswerthes, wohlabgerundetes Schriftchen entstanden, das wir denselben aufs Beste zum Studium empfehlen.

Für diejenigen Kameraden, welche sich bis jetzt mit diesem Zweige der Kriegswissenschaft nicht beschäftigt oder welche diesen Fragen ferner stehen, müssen wir uns über den Inhalt der Brochure einige Bemerkungen über das erlauben, was der Verfasser der Brochure selbst anregen will.

Derselbe verlangt nämlich an der Hand der von ihm angeführten Beispiele, eine einheitliche Organisation für den Betriebsdienst im Krieg und Errichtung einer Feldbahn-Abtheilung, wobei er die ausdrückliche Warnung ausspricht, „daß damit keineswegs das Geniecorps berufen werden sollte, in Eisenbahnsachen zu dilettantieren, indem dieses zu sehr mißrathenen Experimenten führen könnte“!

Die Kameraden werden nun gerne erfahren, daß „Alles“, was der Herr Verkehrs-Chef der schweiz. Centralbahn in dieser Richtung vorzukehren anrath, schon im Frühjahr 1866, also vor dem preußischen Kriege von unserem umsichtigen Chef des Stabsbureau's vorgesehen und zur Ausführung vorbereitet worden ist. Es sind im fernern Genieoffiziere mit Vorschlägen für Organisation von Feld-Eisenbahn-corps beauftragt und mit den Eisenbahndirektionen durch das eidg. Militärdepartement in Verbindung gesetzt worden, und müssen wir unsere Verwunderung aussprechen, daß dieses einem so hochgestellten Eisenbahnbeamten wie der Herr Verfasser nicht bekannt geworden.

Es wäre für das Stabsbureau äußerst interessant gewesen, wenn, nachdem vor Mitwirkung der Genie-

offiziere und also vor deren Arbeiten, in so unterschiedener Weise gewarnt worden, sich der patriotische Herr Verkehrschef herbeigelassen hätte, bestimmte Vorschläge oder einen Organisationsentwurf einer einheitlichen Betriebsleitung für den Kriegsfall und eines Feld-Eisenbahnkorps zu machen, um Vergleichen anzustellen und das Beste behalten zu können, anstatt sich mit Andeutungen zu begnügen über das, was das Stabsbureau vorkehren sollte und was eben, wie oben bemerkt, schon lange vorgekehrt worden ist. Es wird eben einfach auf die Beispiele von Nordamerika und Preußen hingewiesen, die Vorschläge von Basson werden citirt und passiert da dem Herrn Verfasser das Fatale, daß in der preussischen Organisation die Feld-eisenbahnabtheilungen den Genieoffizieren unterstellt sind, er also anempfiehlt, was er anderwärts abräth. Wenn wir aber den Kameraden vollends noch mittheilen können, daß der direkte Vorgesetzte des Herrn Verkehrschefs bis vor einigen Jahren noch die kantonalen Ranglisten seiner Vaterstadt als Geniestabsoffizier zierte, und daß der Direktor der Westbahn Oberst im Geniestab ist und längere Zeit Instruktor und Inspektor des Genies war, wird Ihnen ein solcher Ausfall doppelt auffällig werden.

Wir erwähnen hier noch beiläufig, daß unter den 63 Geniestabsoffizieren, welche unser Etat aufweist, etwa die Hälfte derselben längere Zeit bei Eisenbahnen, sowohl beim Bau als auch beim Betrieb beschäftigt waren, glauben aber, daß die Anzahl der Genieoffiziere nicht groß genug ist, um im Kriegsfall solche für den Eisenbahndienst abgeben zu können, und wissen auch, daß die Mehrzahl lieber vor dem Feinde verwendet zu werden wünscht, so daß die patriotischen Befürchtungen des Herrn Verkehrschefs unbegründet sein dürften.

Um auf den weiteren Inhalt der Schrift zu kommen, erlauben wir uns noch folgende Bemerkungen:

Die meisten der in der Einleitung angeführten Beispiele aus dem österreichisch-preussischen und amerikanischen Kriege dürften für unsere Verhältnisse wohl nie in Frage kommen.

Die nach Laßmann vorgeschlagene Herrichtung der Wagen zum Gefecht dürfte wohl nicht sehr zweckmäßig sein; wenn auch die Fenster geblendet würden, so darf nicht vergessen werden, daß jede Kugelfuge durch die Blechverkleidung der Wagen dringt. Hier ist offenbar die Phantasie des vorsorglichen Verkehrsbeamten mit derjenigen des Premierleutnants durchgegangen!

Daß die Preußen ganze Gitterbrücken nach sich geführt, wie auf Seite 144 angeführt ist, dürfte selbst wenn dieses von preussischer Seite behauptet wird, in das Reich der Fabeln gehören.

Wir können uns nicht einverstanden erklären mit dem Vorschlag des Verfassers zur Erreichung einer schnelleren Zerstörung des Oberbaues schon während des Betriebs die Laschen (Eclisses) zu entfernen. Gerade in den letzten Momenten wird die Bahn am meisten gebraucht, wird Zug um Zug zurückgelassen und ist unbedingte Sicherheit am nothwendigsten. Die Laschen sind unentbehrlich zur sicheren Verbin-

dung der Schienen, und wäre das Untersuchen, ob die Schwellen und Vernaglung gut, wie es vorgeschlagen wird, sehr umständlich; im Uebrigen ist die Entfernung der Laschen nicht so zeitraubend, wie es sich der Herr Verfasser vorzustellen scheint.

Die beigelegte graphische Darstellung der Zugkraft für verschiedene Steigungen ist werthlos, weil die Zuggeschwindigkeiten nicht angegeben sind, und waren wir über diese Anlassung um so mehr überrascht, als auf Seite 71 eine übersichtliche Tabelle der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven der schweiz. Centralbahn mit Angabe der Zuggeschwindigkeiten u. als Beispiel beigelegt ist und die Unumgänglichkeit dieses Coefficienten zur Beurtheilung der Leistungen einer so gewiegten Betriebsautorität nicht hätte entgehen sollen.

Wenn der Herr Verkehrschef von Anfang bis zu Ende seiner Publikation sich die Freiheit nimmt, ganze Auszüge aus den verschiedenen Werken zu machen, ohne dieselben anzuführen, und an andern Stellen wieder Sätze unter Citation der Autoren bringt, um bald wieder den nämlichen ohne Beobachtung dieser Höflichkeit fast wörtlich zu benützen, so können wir das mit dessen patriotischem Eifer dem Vaterland zu dienen, entschuldigen und überlassen es den Betroffenen, sich ihrer Haut und Haare zu erwehren; uns war es nur darum zu thun, unsere Kameraden zu versichern, daß bis jetzt nichts vernachlässigt geworden, was in der behandelten Richtung unserer Armee und der Vertheidigung unseres Landes nutzbringend sein kann und schließen wir, indem wir das Schriftchen zur Anschaffung und Durchlesung empfehlen.

Ein Genieoffizier.

B e r i c h t

über

die in der Geschütz-Gießerei der H. Gebrüder Müttschi in Aarau im Jahr 1867 für die Eidgenossenschaft und die Kantone ausgeführten Arbeiten.

In Ausführung des Bundesbeschlusses vom 19. Juli 1866 über Einführung gezogener Feld- und Positions-Geschütze schweren Kalibers begann, gemäß des von der Verwaltung des Materiellen am 27. Juli 1866 mit Gieser Müttschi in Aarau abgeschlossenen bezüglichen Vertrages, letzterer Anfangs August 1866 die einschlagenden Vorarbeiten zum Umgusse derjenigen 12-z Kanonen, welche nicht durch einfaches Ziehen und Anbringen des Verschlusses in Hinterlader umgewandelt werden sollten, wobei anfangs beabsichtigt wurde, behufs Erzielung einer gleichmäßigen Legierung in der Bohrung, die Rohre hohl, über einen Kern, zu gießen. Diese Vorbereitungen waren Ende August so weit beendet, daß am 8. September 1866 der erste Guß von (zwei Stück) 12-z Rohren, nach neuem, für die