

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

Band: 35=55 (1889)

Heft: 11

Artikel: Die Eisenbahnen der europäischen Kontinentalmächte im Dienste des
Krieges

Autor: J.v.S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-96465>

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: 02.03.2025

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

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 Warthenburg: 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

Oberst Stoffel, keine allzu grosse Wichtigkeit beilegte, in diesem Punkte glaubte es doch nicht zurückbleiben zu dürfen. Marschall Niel berief am 15. März 1869 eine Kommission zusammen, um die Frage der Truppenbeförderung auf den vorhandenen französischen Eisenbahnen ernstlich studiren zu lassen. Diese Kommission hatte sich schon in 29 Sitzungen mit der Abfassung eines Reglementsentwurfes für die militärische Benutzung der Bahnen beschäftigt, als der Marschall, die Seele dieses Vorgehens, am 14. August des gleichen Jahres durch einen plötzlichen Tod der Armee entrissen wurde. Und, wie das in Frankreich so oft zu gehen pflegt, sein Nachfolger kümmerte sich nicht mehr um die Angelegenheit, die in Vergessenheit gerieth bis zum 15. Juli 1870, wo die damaligen militärischen Machthaber Frankreichs durch die unaufhörlich jenseits des Rheins pfeifenden Lokomotiven sehr unsanft an die unvollendete Arbeit der Niel'schen Kommission erinnert wurden. Nichts war fertig, nichts organisirt. Doch da zeigte sich die ausserordentliche Leistungsfähigkeit der französischen Eisenbahngesellschaften. Die zunächst in Anspruch genommene Ostbahn konnte, ein interessantes Detail der Transportverhältnisse jener Zeit, in 22 Tagen 1223 Militärzüge, etwa 55 im Tage, stellen. Mit diesen 1223 Zügen transportirte sie 300,000 Mann, 64,000 Pferde, 6000 Geschütze und Kriegsfuhrwerke und eine so bedeutende Quantität Munition und Lebensmittel, dass für sie allein 4000 Packwagen erforderlich wurden.

Was wollen aber diese verhältnissmässig kleinen Ziffern bedeuten zu den Massen, die bei einer heutigen Mobilmachung in allen Staaten der schleunigsten Beförderung zum möglichst raschen, wuchtigen Schlage gegen den noch unfertigen Gegner harren? So aner kennenswerth auch die ganz unvorbereitete Leistung der französischen Ostbahn war, so konnte sie doch in keiner Weise mit den in allen Details vorbereiteten und ohne jeglichen Unfall durchgeführten Leistungen der deutschen Bahnen für den Aufmarsch der Armee konkurrirend auftreten. Die mangelhafte Beförderung der französischen Truppen nach Elsass-Lothringen war unzweifelhaft eine der Ursachen des Misserfolges derselben in den ersten Aktionen, wo sie stets mit einem numerisch bedeutend überlegenen Gegner zu thun hatten.

Wie sich das Eisenbahnwesen in allen Staaten Europas, fast möchte man sagen mit fieberhafter Angst vor dem längst prophezeiten, aber glücklicher Weise 18 Jahre nicht eingetretenen europäischen „Massenmord“, vulgo Krieg, entwickelt hat, davon möge Frankreich ein Beispiel geben. Sollten dessen 19 Armeekorps gleichzeitig transportirt werden, was nie der Fall sein wird, so

gebrauchte man dazu mindestens 2622 Lokomotiven und 84,360 Wagen aller Art. Die sechs französischen Eisenbahngesellschaften Paris-Lyon-Méditerranée, Paris-Orléans, Nord, Midi, Ouest, Est und die Staatsbahn besitzen aber mehr als 6000 Lokomotiven und 200,000 Wagen, nämlich

20,000 Wagen für Reisende mit mindestens 600,000 Plätzen;

70,000 gedeckte Packwagen mit 1,400,000 Plätzen für die Mannschaft oder 200,000 Plätzen für Pferde. Von diesen Wagen sind 40,000 seitens des Staates zur sofortigen militärischen Benutzung in Stand gesetzt;

1200 sogenannte Wagenställe für 4000 Pferde; 700 Lowries (Trucs) und 120,000 ungedeckte Lastwagen, die in verschiedenartigster Weise zu verwenden sind.

Und in ganz gleicher Art besitzt Deutschland ein Rollmaterial, ausreichend, um seine sämtlichen Truppen gleichzeitig transportiren zu können.

Lassen wir nun die Anlage und die militärische Organisation der Bahnen Frankreichs, Deutschlands, Oesterreichs, Italiens und Russlands in kurzer Skizze Revue passiren.

Frankreich.

Obwohl in einem demnächstigen Kriege die französisch-italienische Grenze auch bedroht sein dürfte, so konzentriert sich doch alles Interesse „hüben, wie drüben“ auf die an der französisch-deutschen Grenze augenblicklich stattfindenden Eisenbahnverhältnisse, die sich seit 1870 in damals ungeahnter Weise entwickelt haben.

Die Anlage der neuen Bahnen ging Hand in Hand mit der Anlage der neuen Befestigungen zum Schutz der Ostgrenze. Sämtliche Festungen und Forts sind durch mehrere Linien mit Paris und dem Hinterlande und unter einander verbunden und gestatten beim Beginn der Feindseligkeiten die gleichzeitige Ansammlung bedeutender Massen in einer oder mehrerer Armeen vor der ersten Befestigungslinie Belfort-Epinal-Toul und Verdun, eine Linie, die im Norden durch die sich an die belgische Grenze lehnen den Positionen von Longwy, Montmédy und Givet flankirt wird und die im Süden an den neutralen schweizerischen Jura schliesst. Perpendikulär auf diese Grenzbefestigungslinie laufen drei Hauptbahnen mit genügenden Transportmitteln für die grössten Massen: Auf dem rechten Flügel die Bahn von Belfort über Lyon nach Marseille und weiter über Cette und Toulouse nach Bordeaux. Im Zentrum die Bahn von Lunéville nach Paris und weiter nach Havre, Brest, Lorient und St. Nazaire. Auf dem linken Flügel die Bahn von Longwy über Lille, Arras

und Amiens nach Dieppe, Boulogne, Calais und Dünkirchen. Die auf diesen Linien vorwärts beförderten Truppenmassen können aber auch je nach Bedürfniss seitwärts geschoben werden auf mehreren zur Operationsfront parallel laufenden Bahnen, entweder auf der Bahn von Mézières nach Belfort über Verdun, Commercy, Neufchâteau und Epinal oder weiter zurück auf der Bahn von Rethel nach Langres über Bar-le-Duc und Chaumont oder noch weiter zurück auf der Bahn von Laon nach Dijon über Reims, Troyes und Châtillon oder endlich auf der Grand-Ceinture von Paris. — Dies Netz ist auch in seinen Nebenlinien so ziemlich vollständig ausgebaut und muss als musterhafte, strategische Eisenbahnanlage bezeichnet werden.

Im südlichen Frankreich ist ebenfalls das Eisenbahnnetz in strategischer Beziehung gegen die italienische Grenze, welche durch die Alpen gebildet wird, sehr günstig entwickelt und ermöglicht ein schnelles Auftreten in gleich Anfangs respektabler Stärke an den Hauptübergangspunkten zugleich.

Für den Truppentransport stehen von der Rhône ab fünf Eisenbahnlinien zur Verfügung.

1. Die Hauptbahn von Mâcon (resp. Lyon) über Ambérien und Culoz nach Montmélian.

2. Die Hauptbahn von Lyon nach Grenoble und Montmélian.

3. Die Nebenbahn (eingleisig) von Valence nach Grenoble.

4. Die Nebenbahn (eingleisig) von Avignon nach Gap (resp. Digue).

5. Die Hauptbahn von Marseille-Toulon über Nizza nach Ventimiglia.

Diese Linien werden längs der Rhone durch zwei Eisenbahnen unter einander verbunden. Die beiden ersten vereinigen sich bei Montmélian und finden in der eingleisigen Mont Cenis-Bahn ihre Fortsetzung nach St.-Jean de Maurienne und Modane, die dritte läuft schon westlich Grenoble mit der zweiten zusammen, die vierte geht von Gap nach Briançon und die fünfte wird von Nizza bis zum Col di Tenda (Coni) weitergeführt.

Wie eifrig man in Frankreich übrigens auch an anderen Punkten des Landes in den letzten 18 Jahren Bahnen gebaut hat, geht aus folgenden Angaben hervor. Im Jahre 1870 besass das Land nur 16,954 Kilometer Schienenwege, im Jahre 1876 waren sie schon auf 23,380 vermehrt, im Jahre 1880 erreichten sie die Ziffer 26,166 und 1888 haben sie schon 27,000 überschritten. In den nächsten 10 Jahren sollen noch, laut abgeschlossenen Verträgen mit den Eisenbahngesellschaften, 10,000 Kilometer weitere Bahnen erstellt werden, die indess einen grossen strategischen Einfluss nicht mehr ausüben können,

da die wichtigen strategischen Linien, bis auf einige unbedeutende Nebenlinien, heute alle vollendet sind.

(Fortsetzung folgt.)

Napoleon als Feldherr. Von Graf York von Wartenburg, Hauptmann aggregirt dem Generalstabe. 1. Theil. 2. Auflage. Berlin 1887. Ernst Siegfried Mittler & Sohn, königl. Hofbuchhandlung. Preis Fr. 10. —

Ebenso selten wie in der Kriegsgeschichte ein Feldherrngenie wie das Napoleons I. auftaucht, ebenso selten findet man ein Werk, welches mit solcher Meisterschaft mit seinen Leistungen bekannt macht. Eine merkwürdige Erscheinung ist es, dass ein hochbegabter deutscher Offizier es unternommen hat, in einem logisch vollendeten Aufbau uns mit den Ursachen der grossen Erfolge bekannt zu machen.

Das Feldherrngenie des grossen Schlachtenkaisers hat zuerst die leitenden Grundsätze für die Organisation und Führung grosser Heere vorgezeichnet. Dem Befolgen und der Weiterentwicklung seiner Lehren dankt das deutsche Heer die gewaltigen Waffenerfolge in dem deutsch-französischen Kriege 1870/71.

In seinem Vorworte zur ersten Auflage sagt der Verfasser, dass, weil eine zusammenfassende und einheitliche Darstellung der napoleonischen Feldzüge nicht bestehe, er eine geschichtliche Darstellung als Anhalt für die Entwicklung des napoleonischen Feldherrenthums habe geben müssen, dass aber hiebei auf Einzelheiten nur in soweit eingegangen worden sei, als dieselben influierend auf die grossen Entschlüsse des Feldherrn gewesen seien. „Eine eigentliche Geschichte seiner Kriege unter gleichmässiger und genauer Berücksichtigung der beiderseitigen Bewegungen und Beweggründe zu schreiben, konnte nicht in meinem Plane liegen; Napoleons eigene Worte, wie solche die Correspondance enthält und zahlreiche Memoirenwerke sie uns aufbewahrt haben, gaben den werthvollsten Anhalt zu seiner Beurtheilung.“ Und diese Daten über Napoleon, sowie seine eigenen kriegstheoretischen Aussprüche hat der Verfasser logisch und zeitgerecht auf einander gebaut, in schöner Sprache seine richtigen, von strenger Objektivität getragenen Reflexionen daran geknüpft und uns ein Werk in die Hand gegeben, das diesen grossen Kriegsmeister von seiner Jugend an in seiner geistigen Entwicklung uns vor Augen führt.

„Von seiner Kindheit“ — sagt der Verfasser — „wissen wir Beglaubigtes so gut wie nichts; er selbst hat sich als unruhiges, streitsüchtiges Kind geschildert. Ob wir diesen Mangel weiterer Zeugnisse bedauern sollen, steht dahin, für die