

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

**Band:** 37=57 (1891)

**Heft:** 29

## **Buchbesprechung**

### **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:** 11.12.2024

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

## Erwiderung auf den Artikel „Eine Lehre aus dem Eisenbahnglück von Mönchenstein.“

Der unter dem Titel: Eine Lehre aus dem Eisenbahnglück zu Mönchenstein in Nr. 26 vom 27. Juni erschienene Artikel könnte bei unserm schweizerischen Militär leicht die Befürchtung erwecken, als würde bei dessen Transport auf den Eisenbahnen zu Friedens- und Kriegszeiten nicht mit aller nöthigen Vorsicht verfahren und als beständen für diese Transporte andere, weniger rigurose Vorschriften und Verhaltensmassregeln als für die Beförderung von Zivilreisenden. Zu Aller Beruhigung kann ich Ihnen mittheilen, dass dem in keiner Weise so ist!

Was das Vorkommniss beim Transport der Bataillone 67 und 69 nach dem Tessin anbelangt, so war die damalige Beanspruchung der Zugapparate keine unzulässige und sind Brüche an diesen Theilen leider kein ausserordentliches Ereigniss. Die zur Verhütung der Folgen derselben getroffenen Massregeln haben richtig funktioniert und verlief daher die Sache mit einer kleinen Betriebsstörung.

Wenn verschiedene „Wenn“ eingetroffen wären, so hätte es allerdings schlimmer gehen können, was aber Ihr Herr Mitarbeiter von einem aufopfernden Eingreifen einer Anzahl bei der Bahn beschäftigter Arbeiter weiss, ist mir gänzlich unbekannt. Um Störungen und Gefährdungen bei den weiteren Truppentransporten zu vermeiden, hat dann die Betriebsleitung der Gotthardbahn das Nachschieben der spätern Züge veranlasst. Die Eisenbahnabtheilung des Generalstabes aber hat sich mit dieser Frage des normalen Betriebes in keiner Weise zu befassen gehabt.

Ihr Herr Mitarbeiter glaubt nun in dieser Förderungsweise einen Verstoss gegen alle in ganz Europa bestehenden Regeln und Vorschriften erblicken zu müssen, während ich im Falle bin, ihn anders zu belehren und gerne mit dem nöthigen Material zur Verfügung stehe. Personen- und Schnellzüge werden in allen kontinentalen Staaten auf den starken Steigungen, wie am Mont-Cenis, an der Giovi-Rampe bei Turin, am Geisslingersteig, an der Semmering- und Brennerbahn etc. mit 2 und 3 Lokomotiven geführt, von denen eine und selbst zwei am Schluss des Zuges plazirt sind.

Es kann nicht bestritten werden, dass dieser Zugsförderung, welche zur Schonung der Zugapparate und zur Verhütung von Zugstrennungen eingeführt wurde, nicht die gleiche Sicherheit zugesprochen werden kann, wie der vorgeschlagenen Trennung der schweren Züge, allein dieselbe würde eine zu starke Ermässigung der

Leistungsfähigkeit der in Frage kommenden Strecken, welche so wie so sehr beschränkt ist, mit sich führen und glaubte man daher, das Nachschieben auf diesen Linien, bei welchen die Geschwindigkeit eine beschränkte ist, anstandslos gestatten zu können. In der Schweiz werden, nach den bestehenden Reglementen, auf Steigungen von über 15 ‰ die schweren Züge mit einer Geschwindigkeit, welche im Maximum bis 40 km per Stunde betragen darf, nachgeschoben. Bei starken Militärzügen auf den steilen Rampen wird die Geschwindigkeit wohl kaum über 20 km betragen und darf eine solche Beförderungsweise nicht wohl mit dem auf 3 ‰ Gefäll dahineilenden Personenzuge bei Mönchenstein verglichen werden.

Was dann speziell das Einstürzen von Brücken auf der Gotthardbahn unter Militärzügen anbelangt, so ist wohl Jedermann klar, dass gerade das Trennen der beiden nöthigen fördernden Lokomotiven das wirksamste Mittel ist, um Katastrophen vorzubeugen, wenn nicht aus übertriebener Aengstlichkeit zur Trennung der mit Güterzugsschnelle verkehrenden Züge geschritten werden soll, was, abgesehen von den taktischen Nachtheilen, eine kaum zu verantwortende Verzögerung des Aufmarsches an der bedrohten Grenze zur Folge haben müsste.

Mönchenstein, am 6. Juli 1891.

A. B.

**Karte der Garnisonen des Reichsheeres, auf Veranlassung des königl. preussischen Kriegsministeriums bearbeitet in der kartographischen Abtheilung der königl. Landesaufnahme. Massstab 1 : 900,000. Berlin 1891, Verlag des Berliner Lithogr. Instituts (Julius Moser). Preis Fr. 6. 70.**

Wie sich nicht anders erwarten lässt, entspricht die schöne 1,30 m breite und 1,10 m hohe Karte in vollstem Masse den Anforderungen, welche (bei Berücksichtigung ihres Zweckes) gestellt werden können. Die Truppen sind in den in Deutschland gebräuchlichen Karten durch Signaturen in blauer Farbe ersichtlich gemacht. Ein Blick auf die Karte zeigt die grosse Truppenanhäufung an der Westgrenze, welche durch die Vorsicht geboten ist.

Die Karte gibt, abgesehen von dem Nutzen, die Vertheilung der deutschen Wehrkräfte im Frieden mit einem Blick zu übersehen, eine schöne Wandzierde eines jeden Militärbureau's ab.

## Eidgenossenschaft.

— (Oberstenkurs.) Am 9. dies beginnt in Luzern ein Oberstenkurs unter dem Kommando von Oberstdivisionär A. Rudolf, Oberinstruktor der Infanterie, und dessen Stellvertreter Oberst A. Keller, Chef des Stabsbureaus. Dem Kurse werden laut „Luzerner Tagblatt“ die Oberst-