Erwiederung auf den Artikel "Eine Lehre aus dem Eisenbahnunglück von Mönchenstein"

Autor(en): **A.B.**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 29

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-96665

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Erwiederung auf den Artikel „Eine Lehre aus dem Eisenbahnunglück von Mönchenstein."

Der unter dem Titel: Eine Lehre aus dem Eisenbahnunglück 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 Verhaltungsmassregeln 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 funktionirt 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 Zugsapparate 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 Militärbüreau'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-