Zeitschrift: Schweizerische Militärzeitschrift

Band: 18 (1852)

Heft: 10

Artikel: Der Rheinübergang bei Eglisau am 23. April 1852

Autor: Schumacher, L.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-91870

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 27.10.2025

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

Der Rheinübergang bei Eglisau am 23. April 1852.

(Mit einem Planchen.)

Sonntags den 18. April wurde von dem Kommandanten ber Pontonier- und Artillerieschule in Zürich, herrn eidg. Oberfilieut. Wehrli, in Begleit des Oberinftruftoren des Genic's, Brn. Stabs. major Burfli, nebft zwei im Dienft fich befindenden Offizieren eine Refognoszirung an den Rhein unternommen. Sie hatte jum Zwede, einen Uebergangspunkt an diesem Strom aufzusuchen, der, wenn möglich, bezüglich seiner Lage die Gigenschaften eines autgewählten in taktischer Beziehung in sich vereinigen, hingegen aber sowohl den Pontonieren für den Brückenbau, als der Artillerie für die Buund Abfahrt, einige Schwierigkeiten darbieten follte. - Zuerft mar man willens den Uebergang bei Flaach zu unternehmen. Nach Befichtigung jener Stelle murde jedoch gefunden, daß jum Brückenschlage die Strömung sowohl als die beiden Ufer nicht ungunftig wären, daß aber in taftischer Beziehung bier Nichts für den Uebergang spreche; die Krummung des Stroms ift unbedeutend; das linke Ufer, von wo aus die Overation hätte gedeckt werden follen ift flach, frei und vom rechten vollkommen beherrscht; für die Artillerie bot fich hier kein Wirkungsfeld dar. Das Bange mare fomit feine richtige Copie der Wirklichkeit, und Offiziere und Manuschaft ein ungenügendes Bild gewesen. Man verließ diesen Gedanken bald, fuhr den Rhein binab nach Eglifau, einem gurcherischen Städtchen am rechten Rheinufer. Ungefähr eine halbe Stunde untenber dieses Städtchens wurde dann jener Punft besichtiget, den die offreichische Armee schon im Jahr 1799 jum Uebergange gewählt und zwei Brücken geschlagen. Diese Brücken sollen weniger für den Uebergang der Truppen, als besonders zur Verbindung der in Hüntwangen gewesenen bedeutenden öftreichischen Magazine bestimmt gemesen sein. Sier schien alles vereinigt zu fein, mas man suchte, in der Voraussepung jedoch, daß der Uebergang vom rechten jum linken Ufer versucht werde. Dieß geschah auch. Es macht hier der Strom eine farte Krümmung (fiehe das Plänchen), das rechte Ufer überhöht teraffenförmig das linke, so daß Batterien an den

Schnenenden des Bogens errichtet, im Stande wären das linke Ufer, das ein geräumiges Plateau bildet, vollkommen zu räumen und die dahin führenden Zugänge zu bedrohen. Uebergesetzte Truppen fänden auf besagtem Plateau sogleich ein günstiges Terrain zu ihrer Thätigkeit.

Beide Ufer wurden nun mit der größten Genauigkeit untersfucht; man fand sie zwar, sowohl für den Bau der Brücke, als für die Zus und Abfahrt der Artillerie ungünstig, beiden Operationen viel Schwierigkeiten darbietend. Aber eben dieß wurde, wie schon bemerkt, gesucht, um der Sache einen kriegerischen Anstrich zu geben, um Dilettanten immer aufs Neue zu zeigen, was im Kriege möglich ist und daß nichts abschrecken darf.

Man kam überein, vom rechten auf das linke Ufer überzugehen, und als Zugang zu der Brücke den Weg zu benutzen, den eben die Destreicher zu ähnlichem Zwecke angelegt hatten. Die Nichtung des Weges war dem steilen Abhange nach noch sehr gut sichtbar. Auf der Fahrbahn jedoch hatten seither Gesträuch und Waldpflanzen jeder Art Platz genommen und Gerölle hatte sie völlig unbrauchbar gemacht. Nach der definitiven Wahl der Uebergangsstelle wurde dann einigen Bürgern von Eglisau die Wiederherstellung derselben übertragen.

Gehen wir nun zur Erzählung der Ausführung des Nebergangsprojektes selbst über. Die Zeit des Ueberganges wurde auf Freitag den 28. Nachmittags um 4 Uhr festgestellt. Die Pontoniere marschirten schon Tags vorher von Zürich ab. Ihr Train bestund aus zwölf Wagen mit zugerichtetem Brückenmaterial; offenbar zu wenig für eine Brücke über den Rheinstrom. Man war daher genöthigt gewesen 24 Rheinschiffe, Weidlinge genannt, gewöhnlich zum Salztransporte bestimmt, nehst ungefähr 70 Balken in und um Eglisau zu requiriren. Es schien jedoch auch der Wille des Oberinstruktoren des Genie's gewesen zu seine, solch' Hülfsmaterial zu verwenden, um der Mannschaft zu zeigen, wie man sich helsen muß, wenn sich im Kriege das oft nicht findet, an das man in der Schule gewöhnt war. Beides wurde von den Bewohnern bereitwillig zu unserer Disposition gestellt. Es muß bemerkt werden, daß für dieses mangelnde Material schon bei der Rekognoszierung theilweise

gesorgt worden war und angefragt wurde, ob solches ohne Entschädigung verabreicht würde.

Gleich nach Ankunft der Pontoniermannschaft auf bezeichneter Stelle wurde sämmtliches Brückenmaterial auf dem rechten Rheinuser in der Nähe des Uebergangspunktes gesammelt und geordnet. Große Anstrengungen erforderten diese Borarbeiten von der theilweise ermüdeten Mannschaft. Doch die braven Pontoniere arbeiteten rüstig, als wäre dieß nur ein leichtes Wassenspiel. Denn wie schon bemerkt, ist der Zugang vom eigentlichen Wege bis zur Brücke schr steil; der Rhein windet sich hier meist durch selsge Ufer hindurch; der Naum zum Ablegen des Materials ist änßerst beengt, so daß keine Wagen hätten wenden können. Man mußte somit das meiste Material hintragen. Ein Detaschement von 12 Mann holten die Balken bei den Bürgern und transportirten sie in zwei gestuppelten Weidlingen zur Brücke.

Den folgenden Morgen wurde dann der Bau vom rechten zum linken Ufer begonnen. Die Rampe, die vom erhöhten Ufer zur Brücke führte bestund aus drei Biragoböcken, die auf abnorme Art hatten eingebaut werden müssen. Die Rampe dieser Landbrücke war in gleicher Steigung, wie der Weg, der zum Ufer führte. Hierauf kamen drei gekuppelte oder drei Biragopontons, dann vierundzwanzig gekuppelte Rheinschiffe, also zwölf Unterlagen bildend, und endlich wieder drei Böcke als Rampe der Landbrücke. Die gekuppelten Rheinschiffe bestunden aus zwei gewöhnlichen Weidlingen, welche zum Salztransporte auf jenem Strom gebraucht werden. Man benutzte ebenfalls die zu diesem Transport üblichen Leitern, schnürrte auf jedes gekuppelte Fahrzeug drei solcher Leitern an die Gürben fest; hierauf wurde auf die drei Leitern in der Schwerpunktage jedes Schiffes eine Querunterlage gelegt. Auf diese Art erlangten die Fahrzeuge die nöthige Tragkraft und Festigseit.

Das Ausrüsten der Einbaumaschinen für das Setzen der Böcke, das Ausrüsten der Pontons und der gefuppelten Rheinschiffe erforberte die Zeit von zwei Stunden. Der Bau der Brücke, deren ganze Länge eirea 450 Fuß betrug, wurde in vier Stunden ausgeführt. Dieß thaten 50 Mann! — Das Abschlagen nebst dem hin- überführen der Wagen und des Materials geschah dann in 2 Stunden.

Freitags Nachmittags 4 Uhr sollte die Brücke fertig sein, damit die um diese Zeit ankommende Artilleriekolonne dieselbe gleich passiren könne. — Freitags Morgens 6 Uhr stunden auf dem Kasernenplaße in Zürich folgende bespannten Geschüße: zwei 12pfünder Kanonen, zwei 12pfünder Haubißen und vier 6pfünder Kanonen. Nebstdem war noch ein Caisson und ein Bagagewagen in Bereitsschaft. Herr Stabshauptmann Fornaro ward als Führer der Kostonne bezeichnet.

Die hell aufsteigende Sonne versprach und freundlich einen herrlichen Tag; Freude war auf allen Gesichtern zu lesen. Nur wer über das Wohl des Ganzen zu wachen hatte, dem mochte der Gedanke an allfälliges Mißgeschick Falten über die Stirne ziehen.

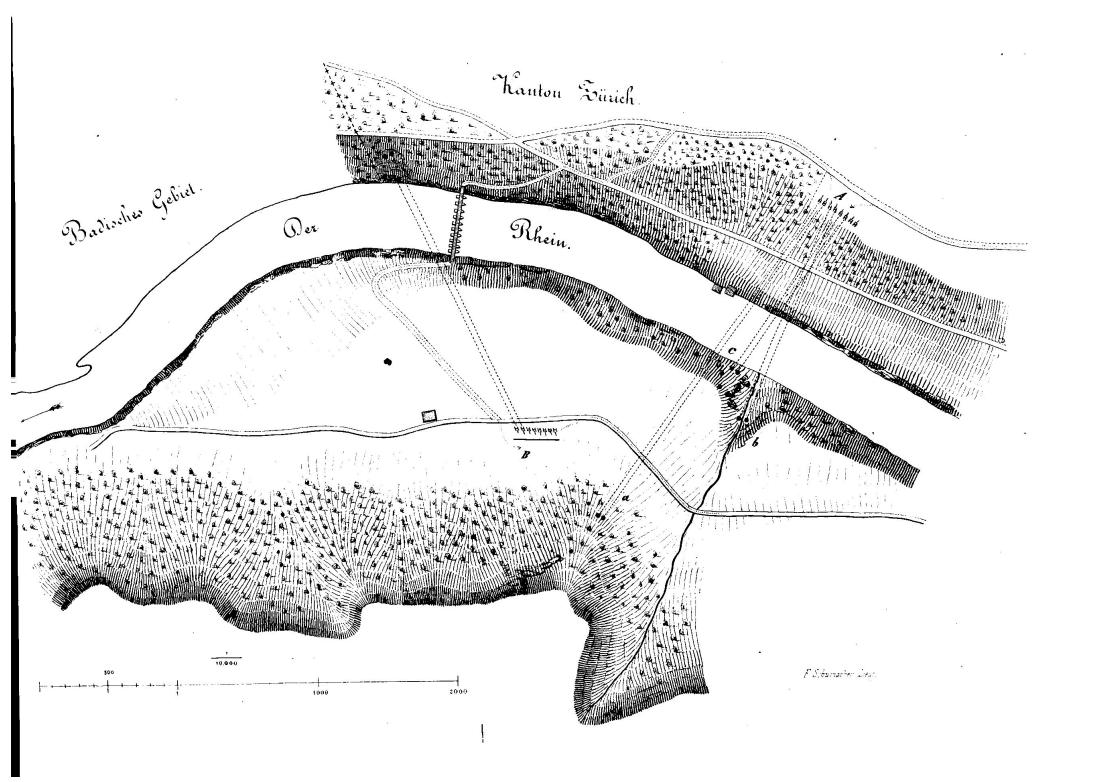
Bald schmetterten die Trompeten eine friegerische Weise dem jungen Tage entgegen und brachten Bewegung in Truppe und Pferde.

Die Kolonne marschirte in guter Ordnung auf der Straße nach Eglisau bis nach Bülach, Stammort des tapfern Hans Keller, Helden von Novarra (1513). Die Kolonne langte um 10 1/4 Uhr Morgens dort an. Das Kriegskommissariat der Schule war vorausgeeilt, den Mittagsraßt für Mannschaft und Pferde möglichst zweckmäßig, bequem und angenehm hier einzuleiten. Es wurde Alles aufs Beste besorgt; Offiziere und Soldaten speisten im Freien in der Nähe des Parkes und der Pferde. Das Bild war ein ächt friegerisches. Dem Wirthe von Bülach gebührt Lob für die gute Bedienung und seinen Eifer.

Um 1 Uhr wurde zum Abmarsche geblasen. Mit Schnelligkeit war das Feldlager aufgehoben und die ganze Kolonne wieder in Bewegung. Rüstig marschirte alles auf der Straße nach Eglisau fort. Gegen drei Uhr wurde auf der Höhe untenher Eglisau auf der vom Kommandanten bezeichneten Stelle (in A) in Batterie aufgefahren. Das Feuer, sechs Schüsse pr. Piece auf unbekannte Distanzen, wurde sogleich begonnen; die zwei 12 Pfünder auf dem rechten Flügel sendeten ihre Geschosse nach dem Abhange über dem zweiten Plateau des linken Ufers nach (a). Die zwei Haubigen warfen ihre Granaten in den Erdeinschnitt bei (b) und steckten dortiges Gebüsch in Brand; die vier 6 Pfünder auf dem linken

Flügel schossen nach der steilen Uferböschung in (c). Es wurde mit großer Richtigkeit geschossen und die Kanoniermannschaft hatte sich in dieser Beziehung des Lobes der Zuschauermenge zu erfreuen. Nun wurde vom Oberinstruktor des Genie's gemeldet, daß die Brücke fertig und zum überschreiten bereit sei. Die Artillerie fuhr sosort den steilen und glatten Waldweg hinunter und gelangte nicht ohne Mühe und Anstrengung bis zur Rampe der Brücke. Es kann der Trainmannschaft mit Recht Ausmerksamkeit und Besonnenheit im Fahren und guter Wille nachgeredet werden.

Es wurden die Border- und Mittelpferde abgespannt. Man war vom Plateau aus, den linken Flügel voran, abmarschirt, so daß die Spfünder Kanonen zuerst die Brücke zu passiren hatten. mußte das Rad bis an den Fuß der Landbrudrampe gehemmt gelaffen und daber auf der Brücke felbst wieder losgehemmt werden. Dieß verursachte eine der Brücke nicht febr zuträgliche Bewegung. Der erfte 6Pfunder paffirte allein; nachher murden immer zwei Fuhrwerke zugleich übergefahren. Die abgespannten Pferde murden am Ruße der Landbrückrampe des linken Ufers angehalten und wieder an ihre Viccen gespannt; dief verursachte wieder einen nach. theiligen Salt für die Brücke. Die Rampe der Ausfahrt war nicht weniger steil als jene der Einfahrt, und obwohl furz, war doch die der Rampe junächst gelegene Wegstrecke febr schwierig; rechts wendend konnte man dann eine Strecke weit horizontal weiter fahren, dann in einen schlechten Feldweg einleufend auf das erfte Plateau gelangen. hier wurde eine zweite Stellung bei (B) genommen und noch 4 Schuffe pr. Piece nach dem rechten Ufer gesendet. ganze Uebergang geschah mit Rube und Ordnung. Nur als die lettübergegangene 12pfünder Kanone die Rampe binauf gefahren wurde, ftrecte fich der Schecrring der Zugstange, so daß Vorderund Mittelpferde von dem Fuhrwerke getrennt wurden. Es ift natürlich, daß die Deichselpferde nicht vermochten die schwere Last auf der halben Rampe festzuhalten und es trat somit der 128fünder seinen Rücklauf nach der Brücke und dem Strome an. Der Unerschrockenheit der Bedienungsmannschaft und einiger Bürger ift es hauptfächlich anzurechnen, daß Geschüt und Pferde nicht in die Fluthen des Rheines fturgten. Gine fpatere Untersuchung zeigte,



daß ein derartiger Scheerring der Kraft von 25 Zentnern nicht widerstehe, also die gleiche Stärke besitze, wie der Scheerring am Wagscheit einer gewöhnlichen Anwage, er sollte aber wenigstens das Doppelte von diesem aushalten, d. h. 50 Zentner, indem er der Kraft von sechs Pferden widerstehen soll. Die Mängel zeigen sich gewöhnlich erst beim praktischen Gebrauche, wobei jedoch das Experiment theuer zu stehen kommt.

Die Brücke hielt den Uebergang dieser Lasten vollkommen aus. Die Schwankungen waren unbedeutend und die stärksen Eintauchungen betrugen nicht über 1 Fuß. Selbst als den zahllosen Zuschauern auf dem rechten User die Passage freigegeben wurde, und Alles mit Ungestüm auf die Brücke drang, als wäre sie von Stein, so daß dieselbe eine Zeit lang mit Menschen angefüllt war, wich sie in Nichts von ihrer geraden Richtung ab. — Es muß die erste Brücke, die eidg. Truppen über den Rheinstrom schlugen, als vollkommen gelungen anerkannt werden. Dieser schöne Rheinübergang wird den Truppen wie den Offizieren, die ihn ausgeführt, in später Erinerung bleiben.

Man wird im Glauben bestärft, daß unsere friegerische Thätigfeit in der Hand guter Führer und endlich zu jenen Leistungen befähige, die von geübtern Truppen mit vollem Recht gefordert werden.

£. Schumacher,

erster Unterlieutenant ber 5. Sappeurkompagnie.

Schweizerische Correspondenzen.

Um 20. Mai waren die Sektionen der schweizerischen Militärgesellschaft Bern in Herzogenbuchsee, Thurgau in Frauenseld, am 23. Luzern in der Stadt Luzern, Baselland in Bubendorf versammelt und haben sich, wie unsere Berichte sagen, neben andern Gegenständen von mehr oder weniger allgemeinem Interesse, namentlich auch mit der von der Sektion Basel angeregten Idee, den eidg. Pensionssonds durch regelmäßige Soldsabzüge zu Gunsten der Offiziere zu vermehren (siehe Nr. 5) beschäftigt, allein dieser Gedanke hat den verdienten Anklang nicht gefunden, so sehr