

Zeitschrift: Schweizerische Militärzeitschrift
Band: 20 (1854)
Heft: 22

Artikel: Ein Pontonniermanöver der zweiten Kompagnie
Autor: F.S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-91974>

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: 29.04.2026

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

gebildeten, als das unsrige; aber darin ruht auch ihre eigenthümliche Kraft, darin liegt auch der hohe Werth der militärischen Erziehung des preussischen Volkes; es weht bei allem festen und streng geordnetem Wesen ein demokratischer Hauch durch das Ganze, der es belebt und erhebt; der Grafensohn steht neben dem Bauer in Reih und Glied und so schlingt sich um alle ein nationales Ehrgefühl, das den mannigfachen Lockungen der vergang'nen Jahre nicht unterlegen ist. Eine weitere Bemerkung, die sich uns aufgedrängt hat, ist die: Wie einfach ist die elementare Taktik der preussischen Infanterie gegenüber unserem bisherigen Reglemente, das nun — Dank einigen tüchtigen Männern — beseitigt ist. Aber auch die Vorschriften für den allgemeinen Dienst haben vermöge ihrer Klarheit und Kürze, wenn wir sie des unwesentlichen Glitters der Ehrenbezeugungen zc. entkleiden, unendliche Vorzüge vor unserem weit-schweifigen, ja theilweise konfusen allgemeinen Dienstreglement. Da ist für unsere Thätigkeit noch ein weites Feld, dessen gründliche Bearbeitung schwerlich mehr lange von der Hand gewiesen werden kann. Zum Schlusse noch die Notiz, daß auch Witzleben auf die taktische Wichtigkeit des Miniégewehres hinweist — ein Zeichen, daß man sich in Preußen mit dieser verbesserten Waffe vielfach beschäftigt; wir in der Schweiz wollen freilich nur von Büchsen wissen und sind blind gegen ausländische Erfindungen, sonst würde das neue Jägergewehr gewiß nicht in alle Himmel erhoben. — Die Ausstattung des Witzleben'schen Werkes ist prachtvoll.

(Fortsetzung folgt.)

Ein Pontonniermanöver der zweiten Kompagnie.

Der erste Juli war seit langem auch der erste regenlose Tag. In der Aussicht auf anhaltend solche Witterung geschah das Aufschlagen des Zeltenslagers an der Mure bei Brugg für zwei Pontonnierkompagnien mit großer Geschäftigkeit und allseitig gar froher Laune. Wer am Abend durch die Lagergasse schritt, hörte aus

den lustigen Soldatenwohnungen fröhliche Unterhaltung in Gespräch und Gesang. Aber der Soldat, wie jeder Mensch darf im Leben nicht auf Beständigkeit zählen; genießt er des Glückes, Ueberflusses und der Freude, so sollte er sich stetsfort bereit halten, Mißgeschick, Mangel und düstere Tage bei sich einkehren zu sehen, dann aber dieselben mannhaft zu empfangen.

Am nachfolgenden Tage wurde das in der Kirche zu Königsfelden um eine einstmalige fürstliche Gruft und über Grabsteine vornehmer Geschlechter aufgeschichtete eidg. Brückenmaterial nach dem Übungsplatz an die Aare geschafft, welch' mühsame und langwierige Arbeit noch vom schönsten Wetter begünstigt war. Nun aber öffneten sich von neuem des Himmels Schleusen und brachten während der ganzen vierzehntägigen Dauer dieses Wiederholungskurses so ungünstige Witterung, daß die, für die letzte Hälfte desselben aufgebotene Reservekompagnie nicht einrückte, das Lager aufgehoben und zu Brugg Quartier bezogen werden mußte. Die in der Nähe des Lagers gewählte Brückenstelle ist zu Pontonnierübungen äußerst günstig. Die Aare, nachdem sie das 50 Fuß breite Defilee Brugg mit jugendlichem Ungestüm durchheilt, breitet sich ruhiger werdend bald auf eine Breite von 500 Fuß aus, theilt sich dann in zwei 200' breite Arme, die sich einige hundert Schritt weiter wieder vereinigen. Der linke Arm ist, bei niedrigem Wasserstande trocken, jedoch bei Hochwasser wegen unbedeutender Geschwindigkeit neben angemessener Tiefe zu Übungen mit Böcken, Brückengliedern, Abschwenken ganzer Brücken u. s. w., Manöver, die im eigentlichen Strome von 500' Breite und beträchtlicher Geschwindigkeit Gefahr drohend sind, ganz einladend. Längs dem linken flachen Ufer führt ein Karrweg, der auf einer Seite von Wiesen begrenzt wird, wo das Material bequem abgeladen und der Park eingerichtet werden kann. Aber mehr noch als dieses, macht die Nähe des Confluenzpunktes der Aare, Limmat und Reuß, Brugg zu einem vortheilhaften Waffenplatz für Pontonniers. Man ist da nicht auf bestimmte Stellen angewiesen, deren Schwierigkeiten für den Brückenschlag, vermöge vieler Übung, der Pontonnier längst kennt und zu überwinden weiß; vielmehr zeigt sich hier freies Spiel, Außergewöhnliches zu wählen, Kräfte und Können zu erproben, und mit der Übung

des Brückenschlagens in allen möglichen Situationen, die Uebung des Marsches zu verbinden. Einzig bleibt zu wünschen, es möchte eine jener öffentlichen Gebäulichkeiten zu Brugg, deren die Bürgerschaft nicht bedarf, zu Unterbringung von zwei Kompagnien eingerichtet werden, was ohne große Mühe und Kosten wohl geschehen könnte.

Zu Benutzung dieser Vortheile wurde nun auch im Laufe der Schule ein Ausmarsch nach Wettingen angeordnet und ausgeführt, den wir unsern Waffengenossen hiemit zu schildern versuchen wollen.

Wie bereits angedeutet, erhielt sich das Wetter seit beinahe vierzehn Tagen so beharrlich in widrigem Zustande, der Regen fiel so übermäßig, daß die Gewässer zu bedeutender Höhe anschwellen und der Pegel unter der Brücke zu Brugg 42' zeigte. Wären die Wagen nicht bereits am Abend vor dem Ausmarschtag geladen und die 36 Pferde bestellt worden, oder wäre man gewohnt gewesen, die Tagsbefehle als eine Funktion des Wetters zu behandeln, was wohl oft geschieht, so hätte man sich leicht entschließen können, statt des angeordneten Manövers, ruhig in den, seit einigen Tagen bezogenen guten, Quartieren zu Brugg zu verweilen und durch Appelle die kostbare Zeit zu verhandeln. So aber stunden Morgens 5 Uhr zehn ältere Pontonswagen nebst zwei gewöhnlichen Wagen, ein jeder mit drei Pferden bespannt, zum Abfahren, und die Mannschaft mit Fleisch und Brod für ein Tag versehen zum Abmarsch bereit, der auch unter Begleitung eines kühnenden Regenschauers angetreten wurde.

Diese Pontonswagen (Haquets) älterer Konstruktion sind schwer und ungängig und benöthigen in dieser Beziehung noch einer Umänderung, wenn die Beweglichkeit in Transport des Brückenmaterials, die ja das Gelingen einer Operation wesentlich begünstigt, erlangt werden soll. — Acht dieser Wagen erhielten jeder ein eintheiliges Pontons, fünf Streckbalken mit Kämmen, einen Anker und das betreffende Tauwerk und Geräth; die übrigen wurden mit zwei zweitheiligen Pontons, die mit anderm birago'schen Material aus dem Kriegsdepot zu Zürich kamen, dem Material zu zwei Böcken nebst Balken, Tauwerk, Anker, Schiffgeräth u. s. w. beladen. — 230 Brückladen wurden auf die zwölf Wagen gleichmäßig vertheilt.

Der Marsch geschah in bester Ordnung, jedoch bei äußerst schlechtem Wege und verhältnißmäßig geringer Bespannung, langsam.

Obschon man nicht unterlassen hatte, die besten und muthigsten Pferde an die letzten Wagen zu spannen, so wurde doch öfters Anhalten der Vordersten, um das Zurückbleiben dieser zu verhindern, nöthig, was den Marsch bedeutend verzögerte.

Statt wie Anfangs die Absicht war, über die Brücke zu Baden auf das rechte Limmatufer überzugehen und der dortigen Straße nach Wettingen zu folgen, wurde wegen der, durch anhaltenden Regen schlüpfrig gewordenen, steilen Pflasterstraße, die zu jener Brücke führt, die Baden-Zürichstraße auf dem linken Ufer beibehalten, und dann vermittelst der Brücke zu Wettingen das andere Ufer gewonnen, von wo aus die Kriegsbrücke nach dem linken geschlagen werden sollte.

Ungefähr hundert Schritte oberher der bedeckten, auf einem steinernen Pfeiler ruhenden Wettinger Brücke, befindet sich die zum Uebergang gewählte Stelle, da wo früher eine Fähre gewesen sein soll. Zu- und Abfahrten sind noch auf beiden Ufern sichtbar; am rechten in einer steilen, nun von einer tiefen Ausspülung durchschnittenen, Rampe; am linken in einem eben fortlaufenden, nahe am Ufer etwas eingeschnittenen, mit Gras bewachsenen, Wege.

Die Limmat ist hier 200 Fuß breit, mit einer in gewöhnlichen Zeiten mittlern Tiefe und angemessener Geschwindigkeit. Am Tage von dem wir sprechen, zeigte jedoch die genaue Sondirung auf Trave-Entfernung (Trave oder Brückenglied) ist 22' (Länge der Streckbalken) eine Tiefe von 6 Fuß und auf gleiche Distanz vom linksseitigen Ufer eine solche von 18—20'. Die Geschwindigkeit in der Strombahn war zwischen 10—12 Fuß per Sekunde. Anstößig an das rechte Ufer befindet sich am Fuße des dortigen Abhanges ein ungefähr 60 Schritt breites Plateau, dessen bis zum Flusse abfallender Rand mit dichtem Strauchwerk bewachsen ist. Auf diesem Plateau konnte das Material bequem abgeladen, geordnet und die Wagen in Park gestellt werden. Die Stelle, wo besagter ebener Weg zur einstmaligen Fähre am Ufer ausmündet, liegt am Fuße dieses Plateau, ist aber gegenwärtig sumpfig und mußte zu Einbringen der Pontons in's Wasser, was hier am leichtesten geschehen konnte, zuerst gangbar gemacht werden. Am steilen, dicht mit jungen Buchen und Gesträuch besetzten rechten Ufer, ist die einzig lichte und zugängliche Stelle jene, wo erwähnte Rampe hinunterführt; die von

hier senkrecht auf den Stromlauf genommene Brückenlinie mußte auf obbezeichnete Sumpfstelle treffen. Abwärts bis zur Wettinger Brücke und auch untenher derselben, ändert das rechte Ufer seinen Charakter nicht, und die daherige Schwierigkeit zum Anhalten der Pontons bei'm Abschlag, wird potenzirt durch den Wasserlauf, der sich von der Brückenstelle stark nach dieser Seite hinzieht und mit Macht anprallt. Um 8½ Uhr fuhr der Train auf oben beschriebnem Plateau auf. Die Bespannung wurde theils im Kloster theils im Dorfe Wettingen untergebracht.

Bevor zum Abladen und Ordnen des Materials geschritten wurde, genoß die Mannschaft eine halbe Stunde billige Ruhe. Um 9 Uhr begann die Arbeit. In Zeit einer halben Stunde ward abgeladen, der Park geordnet und die schwimmenden Unterlagen in's Wasser gebracht. Zu diesem Ende mußten die Pontons, nachdem die sumpfige Stelle passiert war, längs dem Ufer durch verwachsenes Gesträuch getragen, und auf die erforderliche Entfernung obenher der Brückenstelle aus demselben mühsam in die reißende Fluth geschoben werden. Sie wurden am Strauchwerk festgebunden. Anhaltender Regen vermehrte die Schwierigkeiten bedeutend, aber verminderte den guten Willen und die Thätigkeit der Truppe nicht. Während dieses geschah, wurden Breite und Stromgeschwindigkeit gemessen, Brücken- und Ankerlinie bezeichnet und für die erste stehende Unterlage sondirt.

Die Landschwelle konnte auf dem Sumpfboden nicht genugsam befestigt werden. Es wurde deshalb, und um gleichzeitig diese unfahrbare Stelle zu überbrücken, auf Travenlänge rückwärts eine zweite Landschwelle in festen Boden gelegt und mit der erstern, durch fünf Streckbalken verbunden.

Als erste Brückenunterlage diente ein birago'scher Bock mit zwölf Schubigen Füßen, wie es das österreichische Reglement für eine Tiefe von 6 Fuß angiebt. Dieser Bock wurde mit einer normalen Einbaummaschine aus zwei zweitheiligen Pontons, gesetzt. Wir konnten es nicht dahin bringen, denselben bei einer Wassergeschwindigkeit von 8 Fuß so zu stellen, daß beide Füße in einer senkrechten Ebene lagen. Er neigte sich auch stark gegen den Strom und wurde deshalb zur Sicherheit, nachdem die Füße, die sich Anfangs im

schlammigen Grund beträchtlich senkten, gehörig geschlagen waren, vermittelst Ankertaue am Ufer gut befestigt. Dieses Tau ward an den Köpfen der Füße festgemacht. Es leuchtet ein, daß hier eine schwimmende Unterlage besser am Platz gewesen wäre. Wir hatten jedoch keinen überzähligen Ponton, wie überhaupt ein absichtlich sehr beschränktes Equipage. Die nachfolgenden Unterlagen bestanden aus eintheiligen Pontons, wie sie unser Reglement vorschrieb. Anfangs wurde versucht dieselben gesattelt einzubauen, d. h. so eingerichtet, daß die Streckbalken mit Kämmen auf einen, in der Mitte des Pontons auf Qucrunterlagen befestigten, Balken eingekantet werden können, was die Vortheile hat, daß die Brückendecke höher über dem Wasserspiegel zu liegen kommt, die Pontons sich mehr entfernen, somit eine geringere Zahl erfordert und dem Wasserlauf wenig Hinderniß entgegengesetzt wird. Dabei ergab sich jedoch ein beträchtliches Schwanken der Brücke, was die Sicherheit bei solch' ungestümem Wasser gefährdete. Daher ließ man davon ab, und wendete die für diese Unterlagen gewöhnliche Manier an, indem man die Streckbalken übergreifen ließ und auf den Seitenbordhölzern von den Pontons einkantete. So wurde das Schwanken bedeutend vermindert und die Festigkeit beträchtlich vermehrt. Jeder Ponton wurde an einen Oberanker verankert.

Durch diese Verbindung der Unterlagen, wurden dieselben näher aneinander gerückt, somit der Freiheit des Wasserlaufes Abbruch gethan, was noch regelloses Toben des aufgebrachtten Elements zur Folge hatte, und, wie bei'r Maschine die Reibung, auf den Gang des Brückenschlagens hindernd wirkte. Die 150pfündigen Anker faßten jedoch guten Grund und die Pontons schwebten auf richtiger Stelle ruhig über wilder Fluth. Die gewandten kühnen Schiffer, deren diese Kompagnie viele zählt, fuhren sicher ein, und es schritt der Brückenschlag ohne Störung vorwärts.

Kaltblütigkeit, Ruhe und Disziplin überwandten jegliches Hinderniß. In anderthalb Stunden war die Brücke, einen kleinen Bogen stromaufwärts bildend, zum Ueberschreiten fertig. Die ganze Kompagnie, den Werth ihrer Arbeit theilweise erprobend, eilte im Lauffschritt hinüber und herüber, ohne daß wesentliche Wirkungen auf die Brücke sich zeigten.

Nachdem auch die Wagen darüber an's linke Ufer und die steile Rampe hinauf auf die Straße gefahren worden, begann sogleich der Abschlag. Der Bock wurde mit einem zweitheiligen Pontons gehoben, und das Material sogleich verladen. Das Lichten der Anker und Ausfahren der Pontons erforderte große Aufmerksamkeit und geübte Schiffer, umsomehr noch, als der steinerne Pfeiler der Bettinger Brücke, drohend in der Mitte des Stromlaufes stehend, mit kühnen Ruderzügen auszuweichen war. Um diesem gefahrvollen Manöver und der Schwierigkeit des Abhaltens der Pontons auszuweichen, wurde die letzte Hälfte derselben längs dem stromabwärtigen Brückenrande mit Ziehleinen an's Ufer geführt. Nachmittags 1 Uhr wurde der letzte Anker gelichtet, und ohne Last gieng nun zum Aufladen des Materials.

Wie aus unserer Beschreibung des linken Ufers zu entnehmen ist, war dasselbe zum Ausheben der Pontons aus dem Wasser nichts weniger als günstig. Zudem mußten dieselben noch die steile, höchst schlipfrige und wie man weiß, von einem 3—4 Fuß breiten, tief ausgespülten Graben quer durchzogenen Wege hinauf nach der Straße getragen werden, bevor sie auf die Haquets verladen werden konnten. Das Verladen gieng den Umständen nach rasch von Statten. Hätten wir jedoch das nasse und kothige Material, bei unfreundlichem Wetter, der Neige des Tages und ermattet wie wir waren auf die sehr sinnreich eingerichteten birago'schen Bock- und Balkenwagen verladen müssen, so ist zu bezweifeln, daß um 5 Uhr das Geschäft des Verladens erledigt gewesen wäre. Diese Wagen, so glauben wir, sind vielmehr für den Frieden als für den Krieg, was wir anderwärts noch umständlicher erörtern werden.

Nachdem diese Arbeit mit lobenswerther Ausdauer endlich beendet war, wurde die Mannschaft in's Kloster Bettingen geführt, um sich im dortigen Speisesaal, der uns nebst Küche mit freundlichem Entgegenkommen, dessen wir uns nicht überall zu erfreuen haben, zur Verfügung gestellt worden war, mit einer kräftigen Soldatensuppe für den Rückmarsch neu zu stärken.

Der Regen hatte aufgehört. Der Wind jagte das Gewölk durcheinander und durch die Risse drang freundlich die Abendsonne; das half zu froher Laune und in heiterer Stimmung wurde der Marsch nach Baden angetreten. Hier wurde das birago'sche Material noch auf die Eisenbahn nach Zürich verladen, dann gieng rüstig nach den freundlichen Quartieren zu Brugg, woselbst wir um 10 Uhr Nachts anlangten.

Zum Schlusse drängt es uns, den Wunsch auszusprechen, es möchten die Männer an der Spitze unserer Armee, die mit verdienstwerther Thätigkeit und Umsicht am gesunden Wachsthum unseres Wehrstandes arbeiten, auch das Pontonnierwesen an die Hand nehmen, und hauptsächlich das Materielle möglichst bald vervollständigend, dasselbe unsern Verhältnissen anzupassen besorgt sein.

Das Korps der Pontonnier wird dagegen mit wachsendem Eifer bemüht sein, sich auf die wichtige Aufgabe, die ihm im Kriege werden wird, in Friedensübungen vorzubereiten.

Im Juli 1854.

F. S.

In unserm Verlage ist erschienen und in allen Buchhandlungen vorrätzig:

Der Krieg gegen Rußland im Jahre 1854.

Nach den Berichten von Augenzeugen und anderen zuverlässigen Quellen. — Mit Karten, Plänen etc.

In Lieferungen von 4 bis 5 Druckbogen gr. 8^o. geh. Jede Liefg. : 10 Ngr.

Erste bis dritte Lieferung.

Inhalt:

Die diplomatischen Verhandlungen seit der Ankunft des Fürsten Menschikoff in Konstantinopel, Februar 1853, bis zur Antwort Rußlands auf die österreichische Sommaton u. s. w., im August 1854.

Der Kriegsschauplatz und die Streitkräfte auf russischer und türkischer Seite bei Beginn des Krieges: Ueberblick des bisherigen Kriegsschauplatzes; — die türkische Armee; die russische Armee; Stärke und Dislocation der russischen und türkischen Truppen vor Beginn der Feindseligkeiten; **Kriegsschauplatz der Ostsee.** — Rußlands maritime Streitkräfte in der Ostsee. — **Das englisch-französische Hülfskorps für den Kriegsschauplatz der Türkei:** Organisation des englischen Heeres; Streitkräfte des englischen Hülfskorps; Organisation des französischen Heeres; Streitkräfte des französischen Hülfskorps.

Die Kriegsergebnisse vom Oktober 1853 bis Juni 1854.

Beilagen. Nr. 1. Die kaiserlich russische Armee am 1. Januar 1854. — Nr. 2. Ordre de Bataille des englisch-französischen Hülfskorps. — Nr. 3. Verzeichniß der Schiffe der englischen, französischen und russischen Ostseefloten, sowie der englischen Kanalslotte und der französischen Geschwader des Oceans und des schwarzen Meeres.

Chronologische Uebersicht der wichtigsten Begebenheiten (in fortlaufender Folge und Ergänzung auf dem Umschlage jedes Heftes).

Karten und Pläne: Die Häfen von Helsingfors, Reval und Sebastopol; die Dobrudscha; Kronstadt; die Befestigungen von Silistria, Sangö, Bomarsund und Eknäs.

Leipzig, im Oktober 1854.

Avenarius und Mendelssohn.

Inhalt: Das Jägergewehr. — Umschau in der Militärliteratur. — Ein Pontonniermanöver der zweiten Kompagnie.

Schweighauser'sche Buchdruckerei.