

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

Band: 4=24 (1858)

Heft: 92

Artikel: Der Bau der Kriegsbrücken während des Truppenzusammenzuges

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-92709>

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: 27.01.2026

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

Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der Schweizerischen Armee.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XXIV. Jahrgang.

Basel, 18. Nov.

IV. Jahrgang. 1858.

Nr. 92.

Die schweizerische Militärzeitung erscheint zweimal in der Woche, jeweilen Montags und Donnerstags Abends. Der Preis bis Ende 1858 ist franco durch die ganze Schweiz Fr. 7. —. Die Bestellungen werden direct an die Verlagsbuchhandlung „die Schweighauser'sche Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben. Verantwortliche Redaktion: Hans Mielant, Ob erstlieutenant

Abonnements auf die Schweizerische Militärzeitung werden zu jeder Zeit angenommen; man muß sich deshalb an das nächstgelegene Postamt oder an die Schweighauser'sche Verlagsbuchhandlung in Basel wenden; die bisher erschienenen Nummern werden, so weit der Vorrath ausreicht, nachgeliefert.

Der Bau der Kriegsbrücken während des Truppenzusammenzuges.

Unserer Bitte, die wir in No. 84 an unsere Kameraden vom Genie gerichtet haben, uns über den Bau der großen Brücke über den Rhein am 21. September Einiges zu schreiben, ist auf verdankenswerthe Weise entsprochen worden*). Wir lassen unseren Korrespondenten sprechen:

Die Pontonniercompagnie Nr. 3 von Bern, unter dem Kommando des Herrn Hauptmann Luz, war am 18. September in Ragaz eingetroffen, wo sie Kantonnirungen bezog. Tags vorher war der Pontontrain, welcher in Zürich magazinirt ist, mit der Eisenbahn angekommen, und die Sappeurs

*) Unser Korrespondent macht uns gleichzeitig auf zwei kleine Irrthümer in unserer Relation über den Truppenzusammenzug aufmerksam. Die beiden Sappeurcompagnien waren während der Lagerwoche in Maiensfeld kantonnirt und nicht die eine in Malans, wie wir gesagt; ebenso war der Geniestab in Maiensfeld. Der zweite Irrthum bezieht sich auf unsern Vorwurf, den wir dem Genie in Nr. 80 gemacht haben, daß es nicht für Unterbringung der Lagerwagen in Ermangelung von Zelten gesorgt habe. Daraus wird uns erwiedert, das Geniekommando habe 90 Zelten per Bataillon verlangt, einerseits um die Leute nicht zu sehr zusammenpressen zu müssen, andererseits um die nöthigen Zelten für die Wagen zu haben; das Kommissariat habe darauf keine Rücksicht genommen und von den Kantonen nur 74 per Bataillon verlangt. Es sei daher die Schuld nicht dem Geniekommando zuzuschreiben. Was der Bau von Hütten anbetreffe, so möge man bedenken, daß man in einem Lande gewesen sei, wo sowohl Bretter, als Stroh nur zu ganz fabelhaften Preisen zu kaufen gewesen seien (in Ragaz kostete ein kleiner Wagen Stroh Fr. 80) und wo man mit dem geringsten Transportmaterial ordentlich gewuchert habe.

waren bereits beschäftigt, die einzelnen Theile desselben an die zum Uebergang bestimmte Stelle zu transportiren. Wenn wir von Pontontrain sprechen, so darf man sich darunter ja nicht ein vollkommenes Material verladen auf der gehörigen Zahl von Pontonswagen denken, wie es das Reglement bestimmt. Unglücklicher Weise ist auch das Material des Zürcher Magazins nicht komplet und für 26 Brückenglieder erhielten wir nur 9 Pontonwagen, 6 nach neuem, 3 nach altem Modell; wir hätten für eine Brücke von solcher Länge 50 haben sollen. Ebenso war das Material ein Gemischtes, altes und neues System, was die Arbeit sehr erschwerte; ein neuer Beweis, mit welchem Recht unsere tüchtigsten Genieoffiziere auf eine mögliche Vervollständigung des Brückenmaterials dringen. Wie es scheint, haben die fatalen Erfahrungen in Basel im Dezember 1856 noch nicht genügt, um diese Nothwendigkeit klar zu machen; hoffen wir, daß dieß einmal doch geschehen werde!

Es war eine große Erleichterung, daß die Station Ragaz sich nahe am Uebergangspunkt befand, so daß das Material von den Leuten nach dem Ufer getragen werden konnte und daß nicht gleichzeitig anderwärts eine größere Brücke geschlagen werden mußte. In diesem Falle hätte es noch größerer Anstrengungen bedurft, um zum Ziel zu gelangen.

Wirklich waren am 21. September des Morgens fast alle disponiblen Pontonwagen gebraucht, als die Pontonnier zum erstenmal eine Rolle in den Kriegsübungen zu spielen hatten. Es handelte sich um die Ueberbrückung der Landquart, welche am Tag vorher die Fortschritte der Division Salis aufgehalten hatte und welche während der Nacht die beidseitigen Vorposten trennte. Ein Peloton Pontonnier wurde zu diesem Zwecke der feindlichen Division beigegeben und ging mit dem nöthigen Material vor Tagesanbruch von Ragaz ab. Die Uebergangsstelle war einige hundert Schritte oberhalb der oberen Zollbrücke. Es ist bekannt, wie schwierig der Versuch einer Ueberbrückung eines Flusses in Gegenwart des Feindes ist, wie sorg-

fällig alle Arbeiten geheim gehalten werden. Die Umstände begünstigten die Geheimhaltung diesmal sehr und das Ganze trug das Gepräge der Wirklichkeit. Auf dem linken Ufer der Landquart führt ein fahrbarer Weg längs des Flusses und dem Blick vom jenseitigen Ufer aus entzogen, durch dieses Gestrüpp und verwachsene Büsche. Auf demselben konnten die Wagen an die bestimmte Stelle gebracht, abgespannt und abgeladen werden, ohne daß es der Feind bemerken konnte. Am jenseitigen Ufer standen keine Posten, als die Pontonnier den Brückenbau mit der diesseitigen Landschwelle begannen und das Ponton, das einerseits zum Einbau der Böcke, andererseits als schwimmende Unterlage des letzten Brückengliedes dienen sollte, in's Wasser ließen. Der Bau begann und vollendete sich, ohne daß der Feind sich zeigte und die Division ging ohne Glintenschuß auf's rechte Ufer über. Erst als ihre Plänkler vordrangen, stießen sie auf die Posten des Gegners und das Gefecht entspann sich.

Die Brücke, welche zum Uebergang gedient, bestand aus sechs Gliedern, jedes 22' lang, so daß die Gesamtlänge etwa 130' betrug. Die Träger waren vier Biragoböcke, welche auf dem steinigen Bette der Landquart ruhten, 1—2' im Wasser und einem Ponton, zunächst am rechten Ufer, wo die Wassertiefe bei 4' betrug.

Sobald die Truppen die Brücke überschritten, brachen die Pontonnier sie ab, und luden das Material auf die Wagen; es handelte sich darum, so rasch als möglich wieder nach Ragaz zu kommen, um dort gemeinschaftlich mit dem anderen Peloton den Bau der Rheinbrücke für die eidg. Division zu beginnen, sie mußte bis zum Abend fertig sein, indem noch ein Theil der Truppen den Rhein passieren sollte.

Wie schwierig auch diese Aufgabe war, der Eifer und die Geschicklichkeit der Truppen, die das beste Lob verdienen, wußten sie zu lösen. Schon vor 4 Uhr war die Brücke fertig und der Rapport an unseren Oberst abgegeben, daß die Verbindung zwischen beiden Ufern hergestellt sei. Die Pontoniers wurden auf's beste von den Sappeurs (Kompagnie von Zürich) unterstützt; ebenso hatte auch die Tessiner Kompagnie vor den Kriegsübungen durch Vorarbeiten das Gelingen befördert; sie hatte namentlich den trockenen Theil des Rheinbettes wegbar gemacht.

Werfen wir einen Blick auf die Flußbeschaffenheit. Der Rhein, noch durch keinen See geregelt, ist ein Bergstrom, dessen Wassertiefe und Richtung beständig mit jedem Witterungswechsel sich verändern. Bei regnerischem Wetter erreicht er eine Größe und eine Geschwindigkeit des Stroms, die jede Schifffahrt verbieten und wo sich auch der kühnste Schiffer nicht hinauswagt. Starke Dämme, in neuester Zeit konstruirt, fassen ihn zwar ein, lassen ihm aber immer noch ein weites Bett bei raschem Wachsen, das oft plötzlich eintritt und tief den Boden aufwühlt, über den seine Wogen rollen und den sie beständig verändern. Die Stelle zur

Ueberbrückung war etwa 100 Schritte stromabwärts der schönen bedeckten Eisenbahnbrücke; hier hatte das Strombett eine Breite von über 1000', das auch bei hohem Wasser ganz ausgefüllt ist. Verläuft sich das Hochwasser, so bleibt der größere Theil des Bettes trocken, theils mit Kies, theils mit Sand und Schlamm bedeckt. Auf dem rechten Ufer zieht sich der Maiensfelderbach (eigentlicher Malanserbach), der bei seinem Einfluß bei 30' breit und bei 5' tief ist. Die Hauptwassermasse des Rheins fließt am linken Ufer, bald vereint, bald in mehrere Arme getheilt, von ungleicher Stärke. Beim Brückenbau war die Masse vereint und von ziemlich gleichmäßiger Tiefe. Die Breite war 360', die größte Tiefe etwa 8', die Stromgeschwindigkeit 7—8' in der Sekunde. Links war die Uferhöhe genügend, um die Landschwelle am Fluß an zu legen; rechts dagegen nöthigte die Kiesbank, die sich sanft abdachte, zum Bau einer künstlichen Rampe, die aus dem verschiedensten Material hergestellt war, bis zum ersten Brückenglied.

Beschreiben wir nun die Arbeit der Genietruppen, um die Verbindung herzustellen, indem wir beim linken Ufer beginnen. Vom Damm, welcher das Flussbett begrenzt, führte ein Weg zur linken Landschwelle. Die ersten fünf Brückenglieder wurden von Biragoböcken getragen, von denen vier am Morgen an der Landquart gedient; es folgten auf diese fünf Pontons nach neuem Modell, welche wie die Böcke Brückenglieder von 22' Spannweite trugen; dann vier Pontons nach altem Modell, deren Brückenglieder nur 18' maßen, hierauf Unterlagen von Nothmaterial. Zwei derselben, ein belgischer Bock und ein Maurerbock, stunden noch im Wasser; die übrigen waren auf dem Kies und bildeten die Rampe, von der wir oben gesprochen. Die Unterstüßungen waren theils niedere Maurerböcke, theils große Tannenstämme, die einfach auf den Boden gelegt worden. Im Ganzen maß der gesammte Brückenbelag 420'.

Der durch die Sappeurs hergestellte Weg überschritt die größere Sandbank und führte dann zu einer niederen Brücke, in gleicher Art gebaut, wie die mehrgenannte Rampe, aber ganz aus Nothmaterial; man gelangte hierauf über eine Sandbank zur Brücke, die über den Maiensfelderbach führte, die aus zwei Gliedern bestand und welche die Verbindung mit dem rechten Ufer vollendete.

Die Truppen der eidg. Division begannen am Abend des 21. vom rechten auf das linke Ufer überzugehen, nachdem die Pontoniers den gewöhnlichen Probeversuch gemacht und in doublirten Gliedern im Lauffschritt über die Brücke gestürmt waren. Die 12pfünder-Kanonenbatterie, welche an diesem Abend ihr Bivouak bei Ragaz aufschlug, passirte die Brücke, ohne die mindeste Störung zu verursachen; ihr folgten einige Infanteriedetachements. Ein einziger Unfall arrivirte einige Augenblicke später, diente aber nur dazu, die Geschicklichkeit unserer Pontonnier in's beste Licht zu setzen. Ein Strohwagen, der schlecht geführt wurde, fuhr ge-

gen den Kopf eines Wragobockes und brach ihn entzwei. Ohne daß die Cirkulation auch nur einen Augenblick gestört worden wäre, wurde derselbe sofort ersetzt. Mit Tagesanbruch passirte die ganze eidg. Division den Strom, um dem Feind entgegen zu marschiren, der sich unterdessen der Lardisbrücke bemächtigt hatte.

Dieser Kampf sollte sich namentlich in der schönen Stellung von Nagaz ausfechten, auf dem rechten Laminufer. Um nun den Rückzug über diesen Verastrom zu sichern und die vorhandenen Uebergänge zu vermehren, befahl der Kommandirende, daß noch eine Brücke hinter dem linken Flügel, nahe beim Einfluß der Lamina in den Rhein, gebaut werde. Die Brücke erforderte zwei Glieder; die Unterstützung ruhte auf einem Ponton, in der Mitte des wilden Wassers; die Brücke war so schnell gebaut, daß der Kommandant des Genies die Nachricht ihrer Vollendung gleichzeitig mit dem Rapport der mit der Rekognoszirung beauftragten Genieoffiziere erhielt.

Diese Schnelligkeit, diese Thätigkeit, welche die Truppe bewies, ebenso ihr Eifer und ihr guter Wille, gehoben durch die Ehre unter den Augen mehrerer der höchsten Offiziere unserer Armee arbeiten zu dürfen, namentlich auch im Beisein des Oberinspektors des Genies, des Herrn Obersten Aubert und des Herrn Genie-Oberstleut. Wolff, welche zum Besuch gekommen, alle diese Elemente, verbunden mit dem Wohlwollen des Höchstkommmandirenden, haben der Truppe die schöne Belohnung verschafft, im letzten Tagesbefehl so ehrenvoll genannt zu werden; die Lobsprüche unseres Obersten werden uns Allen, Offiziere und Soldaten, die schönen Erinnerungen dieses interessanten Dienstes unvergänglich machen.

Am 23. wurden beide Brücken abgebrochen. Man hatte andere Projekte für den nächsten Tag. Aber der Regen, der Abends begann, änderte die Dispositionen. Am 24. in der Früh traf die Ordre ein, die große Brücke wieder herzustellen, um für die eidg. Division zu dienen, die in's Lager zurückkehrte. In weniger als einer Stunde war die Verbindung hergestellt. Nachmittags von neuem abgebrochen, wurde das Material am linken Ufer geordnet und am 25. auf die Eisenbahn verladen. Am 27. traf die Pontonnierkompagnie in Bern ein, in einem Tage von Nagaz kommend.

Von den Helden der Krim.

Wir Alle waren Zeugen des Riesenkampfes, der vor wenigen Jahren um Sebastopol getobt hatte und der endlich nach der glorreichsten Vertheidigung und dem tapfersten Angriff mit einem Frieden geschlossen wurde, der eigentlich keinen Theil ganz befriedigen konnte, der aber die notwendige Folge dieses unfruchtbaren Kriegs gewesen ist. Das Gerippe jenes Feldzuges ist zur Genüge bekannt, die einzelnen Details, ohne deren Kenntniß uns so Manches noch unklar ist, werden mehr und mehr

zu Tage gefördert; selbst die russischen Feldarchive öffnen sich noch gerade und immer deutlicher läßt sich die Wahrheit erkennen. Wir werden vielleicht später einmal Gelegenheit haben, auf diese oder jene Kämpfe zurückzukommen; für heute wollen wir unseren Lesern die flüchtige Skizze des Lebens einiger Helden der französischen Armee schildern, deren Blut der ferne Laurien gedünkt hat; wir lernen darin brave, hingebende Soldaten kennen, auf welche jedes Heer stolz sein darf, wir sehen, wie manche unter ihnen von der Pike auf gedient und sich bis zu den obersten Graden aufgeschwungen haben! Eines der ersten Opfer, das in jenem Kriege fiel, war der Träger eines glorreichen Namens, der Herzog von Elchingen, der Sohn des Marschalls Ney, der einst der Tapfere der Tapfern hieß. Ihm war nicht vergönnt, den Kugeln des Feindes zu unterliegen; heimtückisch raffte ihn die Cholera weg, die der französischen Armee nach dem Orient gefolgt war. Elchingen kommandirte eine Kavalleriebrigade in Gallipoli; eben kehrte er von einer Inspektion zurück und stieg vom Pferde, als ihn die Krankheit ergriff und ihn nach wenigen Stunden dahin raffte.

Elchingen war der zweite Sohn des Marschalls, geboren am 22. April 1804; er machte seine Studien in der polytechnischen Schule, wollte aber 1822 nicht in die französische Armee treten, um dem Königsgeschlecht, das seinen Vater auf die Nichtstätte geführt, nicht den Eid der Treue schwören zu müssen.

Er trat in schwedische Dienste und wurde, nachdem er durch alle Grade gedient und alle Examen bestanden, zum Artillerielieutenant ernannt; erst nach der Julirevolution kam er nach Frankreich zurück und wurde am 20. August 1830 als Kavalleriehauptmann in die französische Armee aufgenommen. Er folgte dem Marschall Gerard als Ordonnanzoffizier nach Belgien, zeichnete sich in der Belagerung von Antwerpen aus und erhielt am 9. Januar 1833 das Kreuz der Ehrenlegion.

Zum Ordonnanzoffizier des ritterlichen Herzogs v. Orleans ernannt, folgte er ihm nach Afrika und machte die dortigen Feldzüge mit; bei der Expedition nach Mascara erlitt seine Gesundheit einen ersten Stoß, von dem sie sich nie erholte.

Zum Kommandant im 1. Karabinier-Regiment und nachher im 4. Kürassier-Regiment ernannt, wollte Ney von neuem den königlichen Prinzen auf seiner Expedition nach dem eisernen Thore begleiten.

„Wenn Ihr Sohn nach Afrika geht, so stirbt er“, sagte ein berühmter Arzt seiner Mutter.

Trotz der mütterlichen Thränen, trotz der Abmahnungen des Prinzen schiffte er sich ein; er kannte nur die Pflicht und lebte nur in Erfüllung derselben.

Lorbeeren sollten die Belohnung seiner Hingabe sein; er zeichnete sich namentlich bei Medeah aus und wurde im Tagesbefehl genannt. Das nächste Jahr brachte ihm die Oberstlieutenantsepauletten, denen 1844 die des Obersten folgten. Von 1844