

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

Band: 4=24 (1858)

Heft: 92

Artikel: Der Bau der Kriegsbrücken während des Truppenzusammenganges

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 Verlagshandlung „die Schweighäuser'sche Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben.
Verantwortliche Redaktion: Hans Wieland, Oberstleutnant

Abonnements auf die Schweizerische Militärzeitung werden zu jeder Zeit angenommen; man muß sich deshalb an das nächstgelegene Postamt oder an die Schweighäuser'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 Nro. 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 Pontonierkompanie Nr. 3 von Bern, unter dem Kommando des Herrn Hauptmann Luz, war am 18. September in Nagaz eingetroffen, wo sie Kantonsirungen bezog. Tags vorher war der Pontontrain, welcher in Zürich magaziniert ist, mit der Eisenbahn angekommen, und die Sappeurs

waren bereits beschäftigt, die einzelnen Theile des selben 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 Pontonwagen 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 möglichste 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 dies einmal doch geschehen werde!

Es war eine große Erleichterung, daß die Station Nagaz 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 Pontonier 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 Pontonier wurde zu diesem Zwecke der feindlichen Division beigegeben und ging mit dem nöthigen Material vor Tagesanbruch von Nagaz 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-

*) Unser Korrespondent macht uns gleichzeitig auf zwei kleine Irrthümer in unserer Relation über den Truppenzusammenzug aufmerksam. Die beiden Sappeurkompanien waren während der Lagerwoche in Maienfeld kantoniert und nicht die eine in Malans, wie wir gesagt; ebenso war der Geniestab in Maienfeld. Der zweite Irrthum bezieht sich auf unsern Vorwurf, den wir dem Genie in Nro. 80 gemacht haben, daß es nicht für Unterbringung der Lagerwachen in Ermangelung von Zelten gesorgt habe. Darauf wird uns erwiedert, daß Geniekommando habe 90 Zelten per Bataillon verlangt, einerseits um die Leute nicht zu sehr zusammenpressen zu müssen, andererseits um die nöthigen Zelten für die Wachen 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 anbetrifft, 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 Nagaz kostete ein kleiner Wagen Stroh Fr. 80) und wo man mit dem geringsten Transportmaterial ordentlich gewuchtet habe.

fältig alle Arbeiten geheim gehalten werden. Die Umstände begünstigten die Geheimhaltung dochmal 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 bemerkten 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 leichten Brückengliedes dienen sollte, ins Wasser ließen. Der Bau begann und vollendete sich, ohne daß der Feind sich zeigte und die Division ging ohne Flintenschuß 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 Übergang dient, bestand aus sechs Gliedern, jedes 22' lang, so daß die Gesamtlänge etwa 130' betrug. Die Träger waren vier Biragoböcke, welche auf dem steinigen Bett 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 Nagaz 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 passiren 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 abgegangen, daß die Verbindung zwischen beiden Ufern hergestellt sei. Die Pontonniers wurden auf's beste von den Sappeurs (Kompanie von Zürich) unterstützt; ebenso hatte auch die Tessiner Kompanie 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 geregt, 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 Schiffahrt verbieten und wo sich auch der kühnste Schifffahrer nicht hinauswagt. Starke Dämme, in neuester Zeit konstruiert, 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

Überbrückung 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 Maienfelderbach (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 Maurerböck, standen noch im Wasser; die übrigen waren auf dem Kies und bildeten die Rampe, von der wir oben gesprochen. Die Unterstützungen waren theils niedere Maurerböcke, theils große Tannenstämmme, 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 Maienfelderbach 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 Pontonniers den gewöhnlichen Probeversuch gemacht und in doublirten Gliedern im Laufschritt über die Brücke gestürmt waren. Die 12pfunder-Kanonenbatterie, welche an diesem Abend ihr Bivouak bei Nagaz 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 Birkengobbes und brach ihn entzwei. Ohne daß die Circulation auch nur einen Augenblick gestört worden wäre, wurde derselbe sofort ersezt. Mit Tagesanbruch passirte die ganze eidg. Division den Strom, um dem Feind entgegen zu marschiren, der sich unterdessen der Tardisbrücke bemächtigt hatte.

Dieser Kampf sollte sich namentlich in der schönen Stellung von Nagaz ausspielen, auf dem rechten Taminaufer. Um nun den Rückzug über diesen Bergstrom zu sichern und die vorhandenen Uebergänge zu vermehren, befahl der Kommandirende, daß noch eine Brücke hinter dem linken Flügel, nahe beim Einfluß der Tamina in den Ahein, 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 Reconnoissirung 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-Oberstl. Wolff, welche zum Besuch gekommen, alle diese Elemente, verbunden mit dem Wohlwollen des Höchstkommandirenden, 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 unvergeßlich machen.

Am 23. wurden beide Brücken abgebrochen. Man hatte andere Projekte für den nächsten Tag. Über 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.

Bon 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 nothwendige 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 Taurien gedünkt hat; wir lernen darin brave, hingebende Soldaten kennen, auf welche jedes Heer stolz sein darf, wir sehen, wie manche unter ihnen von der Pecke 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 kommandierte 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 Richtstätte geführt, nicht den Eid der Treue schwören zu müssen.

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

Zum Ordonnausoffizier 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 ernsten Stoß, von dem sie sich nie erholt.

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 schifte er sich ein; er kannte nur die Pflicht und lebte nur in Erfüllung derselben.

Orbeer-en sollten die Belohnung seiner Hingabe sein; er zeichnete sich namentlich bei Medea aus und wurde im Tagesbefehl genannt. Das nächste Jahr brachte ihm die Oberstleutnantspauletten, denen 1844 die des Obersten folgten. Von 1844