

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

**Band:** 30=50 (1884)

**Heft:** 49

**Rubrik:** Verschiedenes

#### 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:** 12.01.2026

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

Portugal. (Der neue Brückentrain.) Eine Kommission von Artillerie- und Genie-Offizieren hat die Systeme der Brückentrains der verschiedenen Länder zu studiren gehabt, um brenach für Portugal ein neues System zu schaffen. Die Kommission hat sich für das belgische System Chlerry entschieden.

Die „Rivista militar“ vom 21. Dezember 1883 enthält eine Beschreibung des in den Fabriken zu Coerill in Seraing bestellten Brückentrains, welcher mit 1. April 1884 einzuliefern war:

Der Train besteht aus 25 Wagen, mit je 6 Pferden bespannt; 14 derselben befördern 14 Halbpontons mit dem zugehörigen Material, 8 Wagen sind mit 8 Böcken und dem zugehörigen Material beladen, 1 Wagen transportirt die Landefelder, 2 die Schmieden und die verschiedenen Eisenbestandtheile, Wasserwinden u. c.

Die Halbpontons sind aus Eisen, 7,50 m. lang, 0,80 m. hoch (Mittel), 1,45 m. breit; sie wiegen 570 kg. und benötigen zum Ausladen 16 (?) Manniere. Je 2 Halbpontons können mit den Hintertheilen gekuppelt werden um dienen alsdann zum Transport von Truppen oder Material auf Wasserstraßen.

Die Böcke sind nach speziell belgischem Modell, welches alle Vortheile jener von Virago besitzt, ohne aber — wie jene — eine mangelhafte Stabilität aufzuweisen. Wie bekannt, fehlt dem aus einem gleitenden Kappenstein (Bockschwelle) und zwei Füßen bestehenden Bock von Virago eine gute Stabilität; er bleibt nur stabil, wenn er von den Balken gehalten wird, welche ihn mit dem Nachbarbock oder der Landschwelle verbinden. Der belgische Bock hingegen besteht aus zwei Füßen und einem Strebebogen, das Kappenstein ruht auf einer beweglichen Traverse, welche die beiden Böcke umfasst. Der Bock hat demnach die vollständige Stabilität ordinären Böcke und zugleich gestattet die bewegliche Traverse, die Höhe der Kappe und damit des Feldes wie bei Virago zu modifizieren.

Dieses Material gestattet eine Brücke von 138 m. Länge zu schlagen.

Unmittelbar nach der Einlieferung wird dieses Material auf dem Übungsschiff zu Tancos Verwendung finden.

(Revus mil. de l'étranger.)

## B e r s c h i e d e n e s .

— (Soldatenleben bei der Expedition nach Tonking.)  
A bord du Cholon, en rade de Colombo,  
le 10. Février 1884.

Im Momente, wo ich meinen letzten Brief ab hier beenden wollte mit einer Beschreibung von Colombo, wurde uns angezeigt, daß der Kurier in einer halben Stunde abgehe, und daß man die Briefe sofort einsammle, weshalb ich nur noch einige Worte an diese Epistel befügen könnte, und will ich nun fortfahren, wo ich aufgehört hatte, d. h. am

27. Januar 1884.

Seit heute morgen sind wir in Sicht der Insel Ceylon, und fahren wir an deren Küste entlang, welche bis an das Ufer mit dichten Wäldern bedeckt ist. Obwohl wir wenigstens 10 Kilometer von der Küste entfernt sind, kommen uns um diese Zeit die ersten Piroguen in Sicht, und ist es beinahe unglaublich, daß sich Menschen auf so schwachen Fahrzeugen in die hohe See wagen und besonders heute, wo das Meer sehr unruhig ist; die Schiffchen verschwinden von Zeit zu Zeit in den Wellen und glaubt man, sie seien untergegangen, plötzlich erscheinen sie wieder auf dem Kamme einer Welle, um bald wieder zu verschwinden. Gegen 10 Uhr kamen wir in Sicht von Colombo, und war es nicht zu früh, daß wir ankamen, denn lange hätte die provisorische Reparation an der Maschine nicht mehr gehalten.

Ungefähr um die gleiche Zeit kam der Pilot an Bord und sahen wir in dem Boot, welches denselben auf das Schiff brachte, die ersten Hindus. Ungefähr eine halbe Stunde später fuhren wir in den Hafen ein, in dessen Mitte wir vor Anker liegen. Der Kapitän des Schiffes, im Einverständniß mit dem Lieutenant-Colonel, hat von der Hafendirektion diesen Platz ausgebeten, um das Deserteuren zu verhindern. Im Momente, wo wir einfuhren, waren zwei französische Postschiffe da; das eine, nach Marseille

bestimmt, fuhr eine halbe Stunde nach unserer Ankunft ab; der Kapitän dieses Schiffes hatte die Gefälligkeit gehabt, unsere Ankunft abzuwarten, um unsere Briefe mitzunehmen, obwohl er um 8 Uhr morgens schon hätte abfahren sollen nach dem Reglement. Das andere, „Anadir“, nach Hanov bestimmt, hatte unseren ehemaligen Colonel, General de Negrer, an Bord, sowie die Generale Millot und Brière de l'Isle. Bei der Abfahrt des Schiffes mit General de Negrer sandten wir ihm ein donnerndes vive Negrer, vive la France nach.

Der Hafen von Colombo ist ziemlich groß und sehr besucht, doch ist derselbe leider gegen Norden hin offen, was nicht besonders angenehm ist, wenn der Nordwind geht, da die Schiffe zu arg schaukeln; dem Uebel wäre leicht abzuhelfen, wenn auf der nördlichen Seite ein Damm erstellt würde, wie der ist, welcher den Hafen gegen Westen hin schützt, jedoch ist dieser letztere auch noch nicht ganz beendet und machen die Engländer auch nur eins nach dem andern.

Über die Stadt kann ich Euch nur wenig erzählen, da wir auch hier nicht an's Land dürfen. Wir sehen einige sehr schöne Gebäude in europäischem Style, vorunter der Palast der Admiraalität, le palais du consul français, welcher sehr hübsch gebaut ist; ferner ein hübscher Leuchtturm, eine Moschee, eine Kapelle und sonst noch einige hübsche Häuser in dem kleinen italienisch-morgenländischen Style. Auch sieht man eine Masse Hüttenten, in welchen die Eingeborenen wohnen und welche in den Kokosnuss- und Bananenbäumen sozusagen verborgen sind; überhaupt ist die ganze Stadt mit Wald dicht umgeben und stehen einige Kirchtürme und Minarets sehr hübsch aus den grünen Baumkronen hervor. Auf der Spitze einer Landzunge im Norden der Stadt ist eine sehr schöne Villa, welche, wie man uns sagt, Arabi Pascha zur Residenz dient; der arme Mann ist wirklich schlecht daran, wunderschöne Gärten und Parks und 25,000 £. Pension, mein Liebchen, was willst du noch mehr. Laut einem Bericht, den mir unser Lieutenant Mr. Carteron zum Lesen gab, hat Colombo 110,000 Einwohner, wovon zwei Drittel Eingeborene (d. h. Malayen, Hindus, Chinesen, Neger, Singalesen u. c.) und ein Drittel (mit der englischen Garnison) Europäer.

28. Januar 1884.

Sofort nach unserer Ankunft war unser Schiff mit Piroguen dicht umgeben, und boten uns die Hindus Ananas, Cocosnüsse und Bananen zum Verkaufe an; obwohl meine Finanzen nicht gerade glänzend waren, habe ich „mit Lust dra büchi“. Diese Früchte sind enorm billig, ein Stock Bananen, an welchem ca. 150—200 Stück sind, kostet einen Schilling, und können sich an einem solchen Stock fünf Mann satt essen; eine große Ananas zwei bis drei Sous, eine Cocosnuss, je nach der Größe, ein oder zwei Sous. Es werden nun auf Kompaniestrukten täglich von diesen Früchten gekauft und unter uns verteilt. Doch nun will ich ein Bleichen von den Eingeborenen reden. Dieselben sind ein sehr schöner Menschenschlag, groß und kräftig gebaut; ihre Farbe geht vom Hellschlaf bis zum tiefsten Kupferbraun und haben dieselben größtentheils sehr schöne Gesichtszüge. Ihre Kleidung ist höchst einfach, für die Schiffer und Fischer besteht dieselbe aus zwei Mastbündern, eins turbanartig um den Kopf und eins um die Lenden, einem Paar Ohrringen und einem Muttergöttestle an einer Schnur um den Hals, et voilà tout; die bessere Klasse trägt eine Art Weste, ebenfalls ein Maststück (pagnes) um die Lenden, welches jedoch bis auf die Füße niederfällt und eine Art „Junte“ bildet, und einen großen Hut aus Bast. Diejenigen, welche großen Luxus treiben, kämmen ihre Haare nach hinten und befestigen dieselben in eine Art Chignon mit einem großen Kamm am Hinterkopfe und tragen . . . Schuhe. Es kommen auch einige Eingeborene an Bord in europäischer Kleidung, jedoch gefallen mir dieselben nicht so gut wie die Fischer, indem man ihnen von weitem ansieht, daß sie diese Kleider nicht gewohnt sind und sich sehr ungeschickt darin bewegen. — Wie bereits gesagt, sind ihre Fahrzeuge sehr primitiv, und unterscheidet man zwei Arten, die Pirogue und eine Art Gloss; diese letzteren bestehen aus vier roh abgeschälten Baumstämmen von 3—5 Meter Länge, die beiden mittleren leicht aufwärts gebogen und das Ganze mit Bastseilen zusammengebunden; dieses Fahrzeug wird

hauptsächlich zum Fischfang benutzt und führen die Fischer à la turque mit gekreuzten Beinen auf diesem Floß und hantieren als Ruder ein Stück Brett von ca. 1 Meter Länge und 20 Centimeter Breite mit großer Geschicklichkeit; natürlich geht die kleinste Welle über dieses Fahrzeug hinweg und ist darum die Kleidung der Fischer sehr praktisch, indem ihre Wäsche nicht groß naß wird und die beiden Nachführer bald trocken sind. Die Prologue ist etwas komplizierter und ein ausgezeichnetes Fahrzeug, was die Schnelligkeit anbetrifft; seine Basis ist ein ca. 30 Centimeter dicker Baumstamm, auf dessen beiden Seiten Bretter angebracht sind, welche vorne und hinten in aufwärts gebogenen Schnäbeln zugehen; das ganze Fahrzeug ist etwa 70—90 Centimeter überm Wasser, ca. 4—5 Meter lang, aber nur etwa 25 bis 30 Centimeter breit; um das Schiff im Gleichgewicht zu erhalten, ist auf der linken Seite ein Balancier angebracht, d. h. ein ungefähr 3—4 Meter langer Baumstamm ist an zwei langen Stangen am Schiffe angebracht und schwimmt mit demselben parallel auf dem Wasser; ohne diesen Balancier würde das Schiffschen unmöglich im Gleichgewicht bleiben, da es zu hoch und zu schmal ist, aber eben weil es so schmal ist, durchschneidet es enorm geschwind das Wasser. Bei günstigem Winde wird an zwei langen Bambusstangen ein ca. 10 Quadratmeter haltendes Segel befestigt und grenzt dann ihre Geschwindigkeit an's Fabelhafteste.

26. Januar 1884.

Yesterday Abend, einige Minuten vor dem Appell (9½ Uhr), trachten plötzlich einige Revolverschüsse und augenblicklich ging es von Mund zu Mund: zwei Mann sind desertirt, und wirklich haben zwei so schlechte Kerle (natürlich wieder Deutsche) den Moment benutzt, wo Federmann sich zum Appell in die Batterien begab, um über Bord zu springen, jedoch wurden sie von einem der wachhabenden Unteroffiziere (die Sicherheitsmaßregeln sind die nämlichen, wie im Suezkanal) bemerkt, welcher sofort auf sie Feuer gab; es wurde dann auch ein Boot ausgesetzt, welches die Flüchtigen verfolgte und wurden dieselben im Moment erwischt, wo sie den Hafendamm erklettert wollten und auf's Schiff zurückgebracht, wo sie eine schlimme Viertelstunde durchlebt haben und vielleicht von den Unteroffizieren und Soldaten massakriert worden wären, wenn sich die Offiziere nicht in's Mittel gelegt hätten, denn wir waren alle erbittert; wegen zweier so schlechten Kerls, die schon in ihrem Heimatlande desertirt sind, wird die Disziplin immer strenger.

30. Januar 1884.

Wir sind noch immer in Colombo, d. h. im Hafen von Colombo, und werden wir wohl noch volle acht Tage hier bleiben, da die Reparaturen an der Maschine wahrscheinlich noch so viel Zeit in Anspruch nehmen werden. Die Zeit wird uns enorm lang hier im Hafen, und mancher sehnüchterne Blick wird hinüber geworfen auf die schönen Wälder, welche die Stadt auf allen Seiten einschließen und quasi einen Theil derselben ausmachen. Wie gerne würde ich die Wunder dieser so schönen Insel ansehen und Euch darüber berichten. Heute kamen einige Hinduabnauen auf einem Floß an das Schiff und bettelten, es wurde ihnen ein Sous oder sogar Messingknöpfe in's Wasser geworfen und holten sie dieselben aus der Tiefe; es ist überhaupt beinahe unglaublich, wie geschickte Schwimmer und Taucher diese Hinduischer sind; wir haben einem Taucher zugesehen, der ohne jeden Apparat bei nahe 9 Minuten (montre à la main) unter Wasser blieb. Dieselben binden sich einen Stein als Gewicht an die Füße und lassen sich dann an einer Stelle in die Tiefe, wenn sie wieder in die Höhe wollen, binden sie den Stein los und ziehen an dem Seil, worauf sie in die Höhe gezogen werden.

31. Januar 1884.

Um 3 Uhr heute Nachmittag fuhr der St. Germain in den Hafen ein, derselbe hat auch Truppen für Tonking an Bord und zwar ein Bataillon des 111. Lintenregiments, sowie Artillerie, Genie und Train. Als sie an uns vorbeifuhrten, wurden sie lebhaft von uns begrüßt und auch sie blieben die Antwort nicht schuldig.

Heute Abend war eine kleine Revolution an Bord. Schon seit einiger Zeit klage Federmann, und zwar nicht nur wir Soldaten,

sondern auch die Offiziere, die Matrosen, die Heizer, kurz Alles, sowohl über Qualität als Quantität der Nahrung. Heute Abend war aber die Sache zu stark und hatte der Restaurateur die Freiheit, uns verdorbenen Reis vorzusehen, derselbe stank so, daß man ihn nicht essen konnte, natürlich war die Unzufriedenheit groß und als sich der Restaurateur auf dem Vordeck zeigte, wurde er mit grossem Standal und Geschrei begrüßt (au soleil le riz, à la lanterne le restaurateur, à la mer, au riz pourri etc.) und als derselbe sich darüber beim Schiffskommandanten beschlagte, sandte ihn dieser zum Lieutenant-Colonel, welcher ihn empfing, wie den Hund im Regelspiel; denn ein Korporal hatte ihm den Reis zum Probieren gebracht, und sagte er ihm, wenn dies noch einmal vorkäme, würde höhere Orts Klage gegen ihn erhoben.

1. Februar 1884.

Heute erschien die erste Nummer des „l'Avarie, Organe du Cholon“ und werde ich Euch das nächste Mal eine Nummer senden. Der „St. Germain“ ist heute Vormittag wieder abgefahrene, unsere Tambours und Clairons spielten, als er an uns vorbeifuhr, den Regimentsmarsch und schwirrten die: Bon voyage, adieu! Vive la France! vive la Légion! u. von einem Schiff zum anderen.

2. Februar 1884.

Nichts Neues, immer das Gleiche; wenn doch nur einmal die Maschine hergestellt wäre! Am Ende kommen wir hinüber, wenn Alles fertig ist, das macht uns Angst.

3. Februar 1884.

Heute lief der „Polton“ ein, welcher ebenfalls Truppen an Bord hat und zwar ein Bataillon vom 143. Lintenregiment. Derselbe wurde, wie der „St. Germain“, lebhaft von uns begrüßt.

4. Februar 1884.

Der „Polton“ ist heute wieder abgefahrene und war die gleiche Geschichte, wie als der „St. Germain“ abfuhr.

5./7. Februar 1884.

Nichts Neues; wir wissen noch nicht, wann wir abgehen.

Zur Einführung in militärische Kreise empfehle ich meine in Qualität unvergleichlichen Specialitäten:

### Universal - Metall - Pukpomade

und

### Metallinisches Pukpusver (Brillantine).

Mit Muster und Preisangabe stehe ich gern zu Diensten.  
Fritz Schulz jun., Leipzig, chemische Fabrik.

## Specialität für Offiziers-Uniformen

jeden Grades. Langjährige Erfahrung tüchtige Arbeitskräfte befähigen mich zur tadellosen Ausführung jedes Auftrages. Beste Referenzen.

Zürich-Wiedikon. (OF 3294)

Jean Hoffmann,  
Marchd.-Tailleur.

## Der Taschenkalender für Schweizer. Wehrmänner auf das Jahr 1885

gelangt in den nächsten acht Tagen zur Ausgabe. Er bringt das Porträt in Stahlstich des allgemein betrauteten Oberinstruktors des Genie, Oberst Fr. Schumacher, und enthält neben den Artikeln belehrenden Inhaltes, praktischen Hülftafeln, graphischen Darstellungen in Farbendruck etc., welche gewissermassen seinen eisernen Bestand bilden, wieder eine Anzahl neuer Beiträge verschiedener Natur. — Bestellungen nehmen jetzt schon alle schweizerischen Buchhandlungen entgegen. Der Preis beträgt wie bisherin Fr. 1. 85 Rp.

J. Huber's Verlag in Frauenfeld.