

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

Band: 31=51 (1885)

Heft: 34

Rubrik: Ausland

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: 26.01.2026

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

sion des Gesetzes über die Berechtigung, sich beritten zu machen, dürfte nicht im Interesse der Beteiligten liegen, da man nach allgemeiner Ueberzeugung bei der Pferdebewilligung in der Militärorganisation über die verfügbaren Mittel gegangen ist.

— (Unglücksfälle.) In Wallenstadt am 10. August am Abend nach dem Einrücken verunglückte ein Offizier der hiesigen Schießschule, Lieutenant Cassisch von Trins. Er habete mit zwei Kameraden in unmittelbarer Nähe der Kaserne und versank plötzlich, ohne daß es seinen Freunden möglich gewesen wäre, ihn zu retten. Wahrscheinlich hatte ihn der Schlag gerührt, denn trotzdem er bald darauf aus dem Wasser gezogen wurde, erwiesen sich alle Wiederbelebungsversuche als fruchtlos. Cassisch, ein Sohn von Herrn Alt Nationalrath Cassisch, hatte mit Erfolg Jurisprudenz studirt und stand unmittelbar vor dem Examen.

In Thun wurden zwei Kanoniere verletzt, indem eine Patrone sich vor dem Schließen des Verschlusses entzündete.

Ausland.

Deutschland. (Große Pontonierübung bei Harburg.) Die Berliner „Unteroffizier-Zeitung“ berichtet sehr anziehend:

„Wenn auch alle großen Pontonierübungen das mit einander gemein haben, daß bei ihnen durch Zusammenziehung zahlreichen Personals und Materials große Verhältnisse solchen Ausdruck finden, wie dies bei den beschränkten Mitteln eines Pionierbataillons in der Garnison nicht möglich ist, so hat doch jede solche Übung, je nach dem Strom, auf welchem dieselbe stattfindet, ihr besonderes Eigenthümliche. Bieten die untere Weichsel durch ihre große Breite und wechselnde Stromgeschwindigkeit und der Rhein durch die Stärke seines Stromes dem Pontonier die Hauptschwierigkeit, so sind hier an der unteren Elbe in erster Linie die Verhältnisse von Ebbe und Fluth und die dadurch bedingte eigenthümliche Beschaffenheit des Untergrundes in der Nähe der Ufer in Betracht zu ziehen. Die Wirkungen der Fluth reichen — von Cuxhaven aus gerechnet — 16 Meilen elbaufwärts. Ihr Eintritt, sowie der der Ebbe sind aus dem für Hamburg und Cuxhaven berechneten Fluth- und Ebbe-Kalender zu erfsehen. Gegen Hamburg verspätet sich der Eintritt der Fluth bezw. Ebbe bei Harburg um circa eine halbe Stunde. Die Fluth steigt etwa $4\frac{1}{2}$ Stunden lang, während die Ebbe in circa $7\frac{3}{4}$ Stunden abfließt. Beide wiederholen sich also innerhalb eines Tages. Die Wasserstandsifferenz zwischen der höchsten Fluth und der niedrigsten Ebbe beträgt gewöhnlich 1,30 m. Wasserreichthum der Elbe und östliche Winde stemmen sich der Fluth entgegen, westliche Winde steigern die Fluth, westliche Stürme verursachen Sturmfluthen. Es leuchtet ein, daß diese Verhältnisse auf die Übung von hervorragendem Einflusse sein werden und dieselben ganz interessant machen werden. Die Leitung der Übung ist dem Inspekteur der 2. Pionier-Inspektion, Oberstlieutenant v. Spankeren, übertragen. Von Pioniertruppen nehmen an derselben Theil je eine Kompagnie des Garte-Pionier-Bataillons, des pommer'schen Pionier-Bataillons Nr. 2, des brandenburgischen Pionier-Bataillons Nr. 3 und des magdeburgischen Pionier-Bataillons Nr. 4, je zwei Kompagnien des schleswig-holsteinischen Pionier-Bataillons Nr. 9, des hannoverschen Pionier-Bataillons Nr. 10, des sächsischen Pionier-Bataillons Nr. 12 und des württembergischen Pionier-Bataillons Nr. 13. Außerdem sind zu der Übung noch 4 Stabsoffiziere mit ihren Adjutanten, 5 Hauptleute und 5 Lieutenants kommandirt, so daß die Zahl der theilnehmenden Offiziere 68 beträgt. Die Kompagnien bilden zu je dreien ein Bataillon unter je einem Stabsoffizier. Es sind somit vier Übungsbataillone vorhanden. Am 23. Juli trafen die ersten Truppen und zwar zu Wasser in Harburg ein. Es waren dies die brandenburgische, die magdeburgische und die beiden sächsischen Kompagnien. Zu dieser gemeinsamen Wasserfahrt hatten die brandenburgische und magdeburgische Kompagnie die Transportmittel geliefert, indem sie aus zusammen 124 Pontons und dem dazu gehörigen Brückenmaterial Transportmaschinen

gebaut hatten, welche von ihnen und den beiden sächsischen Kompagnien besetzt und bedient wurden. Am 12. Juli waren die eine sächsische und die brandenburgische Kompagnie von Torgau zu Wasser aufgebrochen und am 14. zu Magdeburg eingetroffen. Am 15. kam daseibst auch die andere sächsische Kompagnie per Bahn an, so daß am 16. das vereinigte Transportgeschwader unter Führung des Kommandeurs des magdeburgischen Pionier-Bataillons die Fahrt nach Harburg antreten konnte. Die Gesamtlänge der Fahrt von Magdeburg nach Harburg betrug 290 km., und es wurden täglich durchschnittlich 42 km. zurückgelegt. Am 23. Mittags gegen 1 Uhr war die Eisenbahnbrücke bei Harburg erreicht, auf welcher sich der Kommandeur der Übung befand und seine ersten Truppen unter den Klängen des Musikkorps der beiden sächsischen Kompagnien vorbeidestillirte. Nur einen Moment konnten als Honneur die Ruder hochgehoben werden, dann mußte wieder doppelt besetzt gegen die inzwischen eingetretene Fluth und den starken Wind weitergerudert werden. Um 2 Uhr hatten die Maschinen angelegt, und die Kompagnien rückten in ihre Kantonnements. Am 24. und 25. Juli wurden von den schon eingetroffenen Kompagnien die Depots formirt und zwar das eine oberhalb, das andere unterhalb der Eisenbahnbrücke. An diesen beiden Tagen kamen auch die übrigen oben genannten Kompagnien per Bahn an. Sämmtliche Kompagnien mit Ausnahme der beiden württembergischen brachten mehr oder weniger Pontoniermaterial mit. Am 26. Juli fand eine Besichtigung der neu formirten Übungsbataillone auf dem Exercirplatz südlich Harburg statt.

Am 27. Juli, als dem ersten Übungstage, wurde es für die in und um Harburg versammelten Pionierkompagnien sehr früh Tag. Schon vor 2 Uhr konnte man in den noch in unbestimmtes Hellbunkel gehüllten Dorfstraßen der umliegenden Kantonnements den militärischen Bedruck hören, und um $4\frac{1}{2}$ Uhr standen sämmtliche Kompagnien auf Brückenselle L., unterhalb der Eisenbahnbrücke, zum Dienste bereit. Der Übung dieses Tages lag folgende taktische Idee zu Grunde: Ein Westkorps hatte im sieglichen Vordringen die Elbe bei Harburg auf der Eisenbahnbrücke überschritten und, nachdem es in Erfahrung gebracht, daß sämmtliche Kommunikationen über die Vorder-Elbe zerstört seien, die Pontontrains dreier Armeekorps im Reihensieg, einem Verbindeungsarm zwischen Süder- und Norder-Elbe, zusammengegegen, um den Uferwechsel über die Norder-Elbe für einen Vorstoß auf Hamburg zu bewirken. Diesem Vorstoß folgte sich das Westkorps, das sich inzwischen bei Hamburg rallirt und verstärkt hatte, energisch entgegen und warf das Ostkorps so plötzlich über die Süder-Elbe zurück, daß dasselbe wohl noch Zeit hatte, die Eisenbahnbrücke bei Harburg zu sprengen, nicht aber seine Pontontrains in Sicherheit zu bringen. Dieselben fielen in die Hände des Ostkorps und verschafften demselben trotz der gesprengten Eisenbahnbrücke die Möglichkeit, schnell die Süder-Elbe zu überschreiten und das fliehende Korps zu verfolgen. Zur Ausführung dieser Idee waren Verabredungen mit dem in Altona garnisonirenden Infanterieregiment Nr. 31 — Westkorps — und dem in Harburg stehenden 2. Bataillon des Infanterieregiments Nr. 75 — Ostkorps — getroffen. Gegen 7 Uhr hatte das Bataillon 75 in der Nähe des Übungsortes das linke Ufer besetzt; und es dauerte nicht lange, so erschien auf dem rechten Ufer ein Bataillon 31 und eröffnete von da aus ein lebhaftes Feuer auf den Feind. Während die Aufmerksamkeit des letzteren dadurch voll und ganz in Anspruch genommen war, wurde durch die Pioniere auf den inzwischen gebauten Uebersehmäschinen weiter unterhalb ein Bataillon 31 übergesetzt, welches auf die linke Flanke des Gegners drückte und dadurch das Uebersetzen des 2. Bataillons 31 erleichterte. Nachdem das 2. Bataillon übergesetzt und der Feind im Abziehen war, wurde gegen 8 Uhr, während noch das 3. Bataillon übergeführt wurde, mit dem Brückenschlag begonnen. Nach Verlauf von $2\frac{1}{4}$ Stunden war die 310 m. lange Brücke ohne Ueberbrettung fertiggestellt. Am 28. Juli wurde von 6 Kompagnien an derselben Stelle wie am Tage vorher gebrückt, während 4 andere Kompagnien von der oberhalb der Eisenbahnbrücke gelegenen Fährinsel eine Brücke schlugen. Zwei Kompagnien waren mit Depot- und Vorbereitungsarbeiten beschäftigt. Die

6 Kompagnien konnten an Brückenstelle I. um 7 Uhr ihren Brückenschlag beginnen und schlugen bei hohem Wellenschlag eine 340 m. lange Brücke. Dagegen mußten die 4 Kompagnien bis um 10 Uhr mit dem Anfang ihrer Uebung warten, da der größte Theil der Fährinsel von der Fluth überschwemmt war. Der Brückenschlag ging unter erheblichen Schwierigkeiten von Statten. Das Depot hatte der Fluthverhältnisse wegen noch nicht formirt werden können, und die stehenden Unterstützungen — Böcke genannt — der jenseitigen Landbrücke versanken metertief in den schlammigen Untergrund. So kam es, daß die allerbinge 400 m. lange Brücke erst um 2 1/2 Uhr Nachmittags fertiggestellt war, und die Kompagnien erst um 5 Uhr nach beendigtem Abbrücken in ihre Kantonnements rückten. Der Morgen des 29. Juli verlief in analoger Weise wie am Tage vorher an Brückenstelle I. Es waren daselbst 5 Kompagnien beschäftigt. Die übrigen Kompagnien hielten theils Fahrübungen auf dem Wasser ab, theils trafen sie Vorbereitungen für den demnächst ebenfalls zu übenden Behelfsbrückenbau. Abends fand ein Nachtpontoniren auf Brückenstelle I. statt.

Das Nachtpontonieren hat in erster Linie den Zweck, Offiziere und Mannschaften darin zu üben, daß sie auch im Dunkeln den Mechanismus eines großen Brückenschlages sicher und fehlerlos handhaben. Und wenn dazu noch gefordert wird, daß der Brückenschlag möglichst geräuschlos vor sich gehe, so kann auch die Erfüllung dieser Forderung im Ernstfalle von hervorragender Bedeutung sein. Gegen 9 Uhr begannen die Vorbereitungen zu der Uebung, an der die beiden hantover'schen Kompagnien und die pommer'sche, sowie die beiden schleswig-holsteinischen und die brandenburgische Kompagnie theilnahmen. Mit Eintritt der völligen Dunkelheit entwickelte sich ein gewissermaßen gespensterähnliches Leben. Möglichst leise kamen die Trupps an, welche das Material für den Brückenbau herantrugen, und wo an anderen Tagen der Kommandoruf des Unteroffiziers weithin vernehmbar erschallt war, da wurden heute nur gedämpfte Kommandos und leise, den Mannschaften eben noch verständliche Hülfsen gegeben. Kein festes Auftreten auf die Brücke, kein lebhaftes Werfen der Balken oder Bretter! Die Brücke wurde streckenweise gebaut. Nach ihrer Fertigstellung, welche nach 10 Uhr erfolgte, hatte die Brücke eine Länge von 330 m.

Am 30. Juli hatten die Kompagnien, welche die Nachtlübung gehabt hatten, Ruhe, während die übrigen Vorbereitungen zu dem Behelfsbrückenbau trafen oder im Depot beschäftigt waren. Am 31. Juli aber wurde wieder mit frischen Kräften an beiden Brückenstellen pontonirt.

Verschiedenes.

— (Die Geschützgießerei zu Ruelle.) Die Geschützgießerei von Ruelle, zugleich Geschosfabrik, ist eines der bedeutendsten Marine-Etablissements Frankreichs, besonders nachdem im Jahre 1880 die Geschützgießerei von Nevers eingegangen und deren Maschinen und sonstige Ausstattung nach Ruelle überführt worden sind. Das Etablissement ist ein sehr geräumiges; sein Grundwerth beträgt nach einer Angabe des „Journal officiel“ *) über fünf Millionen Franken, seine Ausstattung an Maschinen und sonstigen Apparaten über sechs Millionen. Die Ausgaben für dasselbe betrugen seit dem Jahre 1878 bis einschließlich 1884 über 28 Millionen. Ruelle beschäftigt 662 Arbeiter, deren Zahl auf Antrag des Marineministers in nächster Zeit bedeutend vermehrt werden soll.

*) Sämmtliche Angaben sind dem „Journal officiel, Documents parlementaires, März 1885, entnommen.

Seit dem Jahre 1879 hat Ruelle an die Flotte abgeliefert: 3 42cm, 21 34cm, 21 32cm und 9 27cm-Kanonen.

Im Jahre 1885 sollen zur Ablieferung gelangen: 4 42cm, 3 37cm, 7 34cm und 14 27cm-Kanonen.

Für 1886 ist die Fertigung beabsichtigt von: 4 37cm, 3 34cm und 10 27cm-Kanonen.

Außer diesen Geschützen schwersten Kalibers wird Ruelle vom Jahre 1879 bis zu Ende des Jahres 1886 noch anderweitig geliefert haben: 7 24cm, 42 16cm, 62 14cm, 132 10cm, 80 90mm und 220 65mm-Kanonen.

In diesen Angaben sind die umgearbeiteten Geschütze älterer Modelle in solche neuerer Art nicht mit eingerechnet. Der Werth des Geschütz- und Geschossmaterials, das Ruelle in dem Zeitraum von 1879 bis 1884 noch außerdem an das Kriegedepartement abgeliefert hat, beträgt nach Angabe der Budgetkommission der Kammer etwa zwei Millionen Franken.

Als Ergänzung zu Ruelle ist das Marinelaboratorium zu Esbran-Vivry mit seinem neuen Schleppplatz anzusehen, während die Marine-Artilleriedirektionen in den fünf Häfen: Toulon, Rochefort, Lorient, Brest und Cherbourg, nur die Armitungs- und Desarmierungsarbeiten auf den Kriegeschiffen mit Bezug auf das Artillerymaterial und dessen Reparaturen zu leisten haben, wozu ihnen bisher die nicht unbedeutende Zahl von 1620 Arbeitern zur Verfügung stand. Neuerdings soll indessen die Durchschnittszahl an Arbeitern pro Hafen auf 100 bis höchstens 150 vermindert, dagegen, wie oben erwähnt, die Zahl der Arbeiter für Ruelle bedeutend vermehrt werden.

Als einen besonderen Vorzug von Ruelle rühmt die angeführte Kommission, daß dasselbe mit vielen Privatindustrien Hand in Hand gehe, so daß im Falle eines besonderen Bedarfs an Geschütz- und Geschossmaterial Frankreich auf eine prompte Herstellung desselben rechnen könne. (M. Bbl.)

== Todesanzeige. ==

Am 10. August Abends fand beim Baden einen jähen Tod der Lieutenant im 31sten Infanterie-Regiment

Herr Christian Arnold Caffisch.

Beliebt und betrauert als ein hoffnungsvoller Offizier und guter Kamerad, wird sein Andenken bei allen, die ihn kannten, unvergesslich sein.

Wallenstadt, den 11. August 1885.

Im Namen der Offiziersschiesschule Nr. IV:

L. Veillon,

Oberstlieutenant und Schiessinstructor.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Militärisches Vademecum

für

Offiziere und Unteroffiziere

der

Schweizerischen Armee.

In Brietaschenform. geb. 2 Fr.

Basel.

Benno Schwabe,

Verlagsbuchhandlung.

