

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

**Band:** 37=57 (1891)

**Heft:** 29

**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:** 23.02.2026

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

Bei Wangen stiess der Ponton bei der Durchfahrt unter der Brücke mit grosser Gewalt an ein Joch. Das Mittelstück ging in die Brüche und die 36 Mann, welche sich in dem Ponton befanden, wurden in die stark angeschwollene Aare geschleudert. Ein Theil rettete sich mit Hilfe der Bürger von Wangen; 12 Mann fanden in dem trüben Fluss ihren Tod.

**Thun. (Unglücksfall durch Knallquecksilber.)** Die Säuren, welche zur Herstellung des Knallquecksilbers (Zündsatz) dienen, werden nach ihrer Verwendung auf Kalksteine geschüttet, um so unschädlich gemacht zu werden. Es ist erklärlich, dass kleine Reste des gefährlichen Explosivstoffes in den weggeschütteten Flüssigkeiten enthalten sind und ist auch möglich, dass solche Ueberreste auf der Oberfläche des Gesteins eine Kruste bilden. Der Sohn eines Arbeiters in der Munitionsfabrik, der 12 Jahre alte Arber, ging am 30. Juni der Aare entlang zwischen dem Flusse und den leichten Bretterschuppen, in welchen das Knallquecksilber hergestellt wird. Er muss dabei auf eine solche Kruste getreten sein; vielleicht hat er auch durch Neugierde gereizt mit den Schuhen daran gerieben. Eine plötzliche Explosion war die Folge. Der schwer verletzte Knabe wurde von herbeieilenden Arbeitern in den Militärspital getragen und von dort nach der nothwendigsten Hülfeleistung in den Bezirksspital übergeführt. Ein Fuss ist in der Fusswurzel gebrochen, Hände, Beine, Gesicht etc. sind mit Brandwunden bedeckt, ein Auge ist verloren, das andere steht in grosser Gefahr. (Bund.)

**Wallis. (Die 2. Infanterie-Rekrutenschule der I. Division),** aus Waadtländern, Genfern und Wallisern bestehend, hat kürzlich ihren grossen Ausmarsch unternommen und ihn weiter als üblich ausgedehnt. Der Ausmarsch legte die Leistungsfähigkeit der Leute in erfreulicher Weise an den Tag. Am 2. Juli wurde den Mannschaften strenge Zumuthung gemacht. Früh um  $\frac{1}{2}$  4 Uhr waren sie, etwa 400 an der Zahl, von Gryon nach dem Col de Cheville abmarschirt. In Anzeindaz wurde im Laufe des Morgens einstündiger Halt gemacht. Ueber Mittagszeit (von 10 bis 1 Uhr) hielt man Rast am Derborencesee; ein Gewitter zwang ferner gegen Sonnenuntergang bei Conthey zu beinahe einstündigem Halt. Um  $9\frac{3}{4}$  Uhr Nachts kam man in Sitten nach  $11\frac{1}{2}$  stündigem Marsch an. Kein Mann war marode geworden. Die mitgeführten Maulthiere hatte man nicht gebraucht. Kein Unfall hat sich ereignet. Beim Einzug in der Hauptstadt des Wallis im Schein der bengalischen Flammen machten die Milizen einen recht stattlichen und strammen Eindruck. Der 3. Juli war Inspektions- und Ruhetag, am Samstag rückte man thalwärts, Martigny entgegen.

## Ausland.

**Deutschland. (Die Herbstübungen des XIV. Armeekorps)** sind nach amtlicher Mittheilung wie folgt festgesetzt: Die 28. Division (Grenadier-Regiment Nr. 109 und 110, Infanterie-Regiment Nr. 25 und 111, Dragoner-Regiment Nr. 20 und 21, Jägerbataillon Nr. 4 und 10 und Artillerie-Regiment Nr. 14) hat ihre grössern Uebungen im badischen Oberland. Die 29. Division (Infanterie-Regiment Nr. 112, 113, 114 und 142, Dragoner-Regiment Nr. 14 und 22, Jägerbataillon Nr. 8 und 14, sowie Feld-Artillerie-Regiment Nr. 30) übt im Ober-Elsass. Bei dieser Division findet das Exerziren der Regimenter vom 17. bis 22. August statt, und zwar für die Infanterie bei dem Dorfe Jettingen (Kreis Altkirch) und bei Mülhausen, für die Kavallerie ebenfalls bei Mülhausen. Das Brigade-Exerziren findet in demselben Gelände vom 24. bis 29. August, die Brigade-

Uebungen vom 31. August bis 3. September statt. Die Divisionsmanöver werden vom 4. bis 9. September zwischen Mülhausen, Altkirch und Hünningen, die Korpsmanöver vom 10. bis 12. September am Oberrhein stattfinden.

**Deutschland. (Ueber eine verhängnissvolle Feldübung)** wird dem „Bund“ aus Weimar am 1. Juli geschrieben: „Vorgestern früh 5 Uhr rückte das hier garnisirende Bataillon des 94. Infanterie-Regiments (Grossherzog von Sachsen) zu einer Gefechtsübung in die zirka 16 km von hier entfernte, östlich von Erfurt gelegene Flur, woselbst die Mannschaften trotz der furchtbaren Hitze in feldmarschmässiger Ausrüstung auf Befehl des Majors v. Hochwachten bis tief in den Nachmittag, ohne Ruhepause, exerzieren mussten. In Folge dessen bekamen etwa 40 Soldaten den Hitzschlag und mussten, ohne dass ein Arzt in der Nähe war, in die umliegenden Ortschaften gebracht werden. Vier derselben sind bereits gestorben, während mehrere andere wenig Hoffnung auf Erhaltung des Lebens geben. Der verantwortliche Major ist einstweilen von der Führung des Bataillons entbunden.“

**Deutschland. (Der Waffenschmied von Suhl).** Der früher in München und in letzter Zeit in Steglitz bei Berlin erscheinende „Waffenschmied“, der von allem Anfang an eine Nachbildung des im Verlage von Georg Zander in Suhl und unter Redaktion des Herrn Richard Bornmüller nunmehr im 11. Jahrgange erscheinenden „Waffenschmied von Suhl“ war, hat sein Erscheinen, nachdem von dem laufenden Quartal nur noch drei Nummern erschienen sind, eingestellt. Wir machen alle Interessenten darauf aufmerksam, dass der Suhler „Waffenschmied“ nunmehr das einzige Fachblatt der Branche ist und dass Redaktion und Verlags-handlung alles aufbieten werden, um seinen Inhalt in Text und Bild immer mehr auszugestalten. Auf den „Waffenschmied von Suhl“, welcher in allen Ländern der Welt verbreitet ist, kann ausser direkt bei der Verlagsbuchhandlung von G. Zander in Suhl bei allen Postanstalten und in allen Buchhandlungen abonniert werden.

**Oesterreich-Ungarn. Ueber Versuche, welche mit der Fortschaffung von Feldgeschützen bei tiefem Schnee im vergangenen Winter bei Krakau angestellt worden sind, berichtet in den Mittheilungen des technischen und administrativen Militär-Komite's der Artillerie-Brigadier Generalmajor R. v. Eschenbacher. Das Mittel ward in Anbringung einer Schlittenvorrichtung gefunden, wobei gefordert wurde, dass das Räderfuhrwerk ebenso leicht zu einem Schlitten umgestaltet werden könne, wie umgekehrt. Ausserdem wurde verlangt, dass die Vorrichtung nicht nur einfach sein, sondern sich auch leicht durch die bei einer jeden Batterie vorhandenen Mittel rasch herstellen und ebenso leicht und rasch wieder entfernen lasse und dass man im Stande sei mit einem als Schlitten hergestellten Geschütze jeden Augenblick, wenigstens zum Zwecke der Nothwehr, das Feuer aufzunehmen. Dass das letztere bei einer andern, früher erwogenen und erprobten Art der Fortschaffung, welche in der Zerlegung des Geschützes oder Munitionswagens und der Verpackung der einzelnen Theile auf landesüblichen Schlitten bestand, nicht möglich ist, bildet ein Hauptbedenken gegen diese Anordnung, welche ausserdem viel Zeit und eine grosse Anzahl Schlitten erfordert. Dagegen glaubt man den gestellten Forderungen dadurch entsprechen zu können, dass unter die Räder, mittelst Stricke, schneeschuhartige Schlittenkufen von 1 m Länge gebunden werden, wobei die Hinterräder gebremst und festgebunden, die Vorderräder festgeradelt werden. Das Anbringen der Kufen erfordert, sobald die Mannschaften mit dem Vorgange bekannt ge-**

worden sind, zehn, das Abnehmen fünf Minuten. Die Versuche wurden mit dem 9 cm Feldgeschütz auf Strassen, Landwegen und querfeldein vorgenommen; die Schneedecke war 0,5 bis 0,75 m stark; es gab aber auch Schneewehen von 1 m Höhe und mehr zu überwinden. Die Versuche wurden nicht über drei Stunden ausgedehnt; es zeigte sich aber, dass die Anforderungen an die Arbeitsleistung der Zugpferde bedeutend geringer waren, als beim Räderfuhrwerke. Die Lenkbarkeit war nicht beeinträchtigt, das Schleudern der Laffete auf glatter Bahn wurde erfolgreich dadurch verhindert, dass ein oder zwei Kanoniere den Rohrkopf hielten. Das Ueberwinden bedeutender Hindernisse ist bei Schlittenfuhrwerk ausgeschossen, seichte Gräbe und geringere Unebenheiten des Bodens bereiteten keine Schwierigkeiten. Das Hemmen beim Bergabfahren ward durch Anhängen des Eisringes an eine der hinteren Kufen oder dadurch bewerkstelligt, dass die Schleppkette um Rad und Kufe geschlungen ward. Erfahrungen über die Möglichkeit, mit einem als Schlitten hergerichteten Geschütz ein andauerndes Feuer zu unterhalten, wurden nicht gemacht. Es wird die Ansicht ausgesprochen, dass es nöthig sein würde, bei einer solchen Gelegenheit die Kufen von den Laffetenrädern abzubinden, was in der vor dem Auffahren in die Gefechtsstellung einzunehmenden Bereitschaftsstellung geschehen könne.

(M.-W.)

**Frankreich.** (Die Umänderung des Lebelgewehres auf Paketladung) ist, wie uns geschrieben worden, eine beschlossene Sache. Schon längst hatte man in Frankreich die Nachteile einer doppelten Ladungsart bei dem Repetirgewehr erkannt und besonders die „France militaire“ hat dieselbe wiederholt hervorgehoben. Die frühere Besorgniss, dass eine Umänderung auf Paketladung unmöglich sei, scheint sich als unbegründet erwiesen zu haben. Die Umänderung dürfte für Erhaltung des Friedens bürnen.

**Frankreich.** Zum Zwecke der Vorbereitung einiger im Kriegsfall für die Verproviantirung der festen Plätze im Osten und im Norden des Landes sowie des verschanzten Lagers von Paris etwa erforderlich werdenden Anordnungen hat der Kriegsminister den General Hailot entsandt, welcher mit der Lösung der ihm übertragenen Aufgabe im Osten begonnen, dieselbe dann im Norden fortgesetzt hat und sich jetzt in den für die Deckung des Bedarfes von Paris in Anspruch zu nehmenden Gegenden befindet. Nachdem er das Berry, die Touraine und das Orléanais bereist hat, besucht er gegenwärtig das Thal der Oise. Ueberall stellt er mit den Präfekten die Beschaffung und die rasche Beförderung von Schlachtvieh, Futter, Mehl und Getreide sicher. Alles wird baar bezahlt werden; die betreffenden öffentlichen Kassen und die Zahlstellen der Bank von Frankreich werden mit ausreichenden Mitteln versehen sein, um den Militärbeamten die erforderlichen Vorschüsse machen zu können. (Moniteur de l'Armée vom 6. Juni 1891.)

(M.-W.)

## Verschiedenes.

— (Dauer eiserner Brücken.) Der Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Mönchenstein und das dadurch verursachte Eisenbahnunglück hat die Frage der Dauerhaftigkeit der Eisenkonstruktionen wieder in den Vordergrund gerückt. Schon die Untersuchungen, welche nach dem Einsturz der Tay-Brücke (in Schottland 1880) angestellt wurden, haben gezeigt, dass die Eisenkonstruktionen eine beschränkte Dauer haben.

Unter dem Titel „Zum Eisenbahnunglück bei Basel“

wird von einem Fachmann in der in Berlin erscheinenden „Post“ die Frage untersucht, wie lange Bahnbrücken aus Eisen den Erschütterungen der Bahnzüge und andern Einflüssen Stand halten können. Es wird dabei u. A. gesagt: „Um auch dem Laien einen annähernden Begriff von der Art der Inanspruchnahme der Glieder einer eisernen Brücke beizubringen, möge erwähnt werden, dass nach den heutigen technischen Gepflogenheiten jedes Stück einer gut gebauten Brücke so stark gemacht wird, dass erst bei einer Zuglast, welche etwa 4 Mal so gross ist als die wirkliche Betriebslast, die Spannungen aller Theile die Bruchgrenze erreichen. Beim gewöhnlichen Betriebe erleiden also alle eisernen Brücken nur etwa den vierten Theil der Last, die sie wirklich tragen könnten. Es muss daher etwas ganz Ausserordentliches vorliegen, wenn eine eiserne Brücke unter der Last eines Zuges zusammenbricht.“

„Nun begnügen sich aber die Eisenbahntechniker durchaus nicht etwa bei ihrem guten Glauben, dass das Eisen im Laufe der Zeit in seinem Gefüge sich nicht nachtheilig verändern könne. Nein, sie wissen recht wohl, dass die Dauer einer eisernen Brücke eine begrenzte ist, und zwar desshalb, weil einmal der schlimme Zahn der Zeit, der Rost, im Stillen sein Wesen treibt und zum andern auch die Verbindungen der einzelnen Theile durch Nieten hergestellt, nicht dauernd widerstandsfähig bleiben.“

Es braucht aber nicht erst, wie der „Hamb. Korr.“ meint, ein Unglück den Anstoss „zu erneuten Prüfungen der eisernen Brücken und zum Studium des Problems ihrer Haltbarkeit“ zu geben. Solche Prüfungen finden, wie anderwo, so auch z. B. seit langer Zeit alljährlich bei jeder eisernen Brücke der preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung statt. Dabei wird jedes Stück aufs Sorgfältigste besichtigt und beklopft. Jeder Niet wird nachgesehen und alle etwa reparaturbedürftigen Stücke werden mit einer auffallenden Farbe gekennzeichnet, um alsbald wieder in guten Stand gesetzt zu werden. Ausserdem finden in grössern Zeiträumen — von 3—5 Jahren — Belastungsproben der Brücken statt, wobei aus dem Verhalten aller einzelnen Theile ein Schluss auf den baulichen Zustand des Werkes gezogen werden kann.

Sollte danach im Laufe der Zeit sich eine Brücke nicht mehr als ausreichend betriebsfähig herausstellen, so wird sie durch eine neue ersetzt. Den „Zusammenbruch der Brücke“ wartet man dabei nicht erst ab.

Wie alles Menschliche in der Welt veränderlich und Stückwerk ist, so sind es auch die eisernen Brücken. Sie können nicht ewig dauern, das ist selbstverständlich. Man weiss zwar zur Zeit noch nicht, wie lange sie dauern, aber es steht doch seit lange fest, dass eine gut gebaute eiserne Brücke, ebenso wie jedes andere Bauwerk, in gutem Stande erhalten werden kann, bis zu einem gewissen Punkte, wo naturgemäss die Gebrechlichkeit eintreten und sie durch eine neue ersetzt werden muss. Dieser Punkt liegt in ordnungsmässigen Fällen klar zu Tage und ist Jahre lang voraus zu sehen.



**Gebr. Lincke,**  
**Zürich.**  
**Stallungen,**  
**Sattelkammern,**

patentirt  
rationell.  
Referenzen  
zu Diensten.

Pläne und Vorschläge franco.