

Zeitschrift: Helvetische Militärzeitschrift
Band: 11 (1844)

Artikel: Ueber Kriegsbrücken
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-91691>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Ueber Kriegsbrücken.

Im Allgemeinen wurde dem Brückenwesen bei den europäischen Heeren in Friedenszeiten bis jetzt wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Auch in der Schweiz betrachtet man die Kriegsbrücken bei den Truppenzusammenzügen als eine höchst lästige Zugabe, und zwar nicht mit Unrecht. Was soll ein Divisionskommandant, der die Aufgabe hat, seine ihm anvertrauten Rekruten in taktischen Evolutionen größerer Massen zu üben, bei der ohnehin karg zugemessenen Zeit und schwachen Geldmitteln, mit einer an's Monströse grenzenden Brückenequipage anfangen können?

Allein die Kriegsgeschichte, unsere beste Schule, lehrt uns die große Wichtigkeit mobiler Brücken in strategischer Hinsicht erkennen. Sie zeigt uns, daß „Flüsse oder ganze Flußsysteme die besten Operationsbasen bilden,“ und wie die größten Strategen aller Zeiten, wo immer die Verhältnisse es erlaubten, diesem Grundsatz huldigten. Die größten Feldherren der neuern Zeit, Gustav Adolph, Friedrich der Große und Napoleon, benutzten die Kriegsbrücken vielfach zu ihren strategischen Operationen, namentlich der Letztere fand sich dadurch während seinen Kontinental-Feldzügen veranlaßt, die Pontonnierwaffe von wenigen Kompagnien auf drei Bataillone zu vier Kompagnien zu vermehren.

Jene erprobte Theorie auf unsere schweizerischen Verhältnisse angewandt, hat Oberstlieutenant Bruno Uebel in seinem Nachlasse dargethan, wie die viel gerühmten strategischen Vorzüge unseres Landes weniger in den ungeheuern Gebirgsrücken, als vielmehr in dem Flußsysteme derselben begründet sind. Er hat gleichsam mathematisch bewiesen, wie nur durch eine effektiv-defensive Verteidigung eines als Operationsbasis angenommenen Hauptflusses uns günstige Erfolge gegen einen sonst überlegenen Feind in Aussicht stehen.

Um einem solchen Systeme Genüge leisten zu können, müssen nicht allein unsere befestigten Waffenplätze mit vielen Brücken versehen sein, sondern wir sollen auch, um namentlich in Offensive übergehen zu können, mittelst mehreren mobilen Brücken befähigt werden, an jeder uns günstigen Stelle unserer Operationsbasis Ufer wechseln zu können. Nur mittelst mehreren mobilen Brücken sind wir im Stande, den Feind auf dem jenseitigen Ufer zu überraschen und in der Flanke anzufallen — offensiv zu werden; — oder sollten wir einen Ausfall von einem unserer befestigten Waffenplätze aus unternommen haben, und wir würden geschlagen und von unserer Verbindung getrennt, so können uns wiederum nur mehrere in aller Schnelligkeit geschlagene Brücken einen ehrenvollen Rückzug sichern und uns den empfindlichen Verfolgungen des nachrückenden Feindes entziehen.

Der Feind, weit von seinen Depots entfernt und in fremdem Lande, ist ohnedies mit vielen Equipagen belästigt, wird deshalb kaum mehr als ein kleines Brückentrain mit sich führen, und steht daher gegen uns in großem Nachtheile. Er ist gezwungen, um eine Hauptschlacht zu liefern, auf unser Ufer überzusetzen, und seinen Train von den hintersten Reserven hervorzuschleppen, oder sich von vorfindlichem rohem Material zu bedienen. Dieß Alles kann nicht geschehen ohne unsere Aufmerksamkeit auf denjenigen Punkt zu lenken, der vom Feinde zum Uebergange benutzt werden will, und zwar um so weniger, wenn wir uns vorher schon aller Fahrzeuge und des hiefür zu verwendenden Materials der ganzen Gegend versichert haben. Sind wir einmal vom wahren Uebergangspunkte benachrichtigt, so werden wir den Feind entweder leicht am Uebergehen hindern können, oder wenn dennoch ein Theil übergesetzt, so wechseln auch wir mit mehreren gleichzeitig geschlagenen Brücken mit unserer Hauptmacht ebenfalls Ufer, schlagen ihn en détail und bedrohen seinen Rückzug und alle seine Verbindungen.

Aber nicht allein unsere Hauptmassen, sondern auch unsere kleinen Armeeabtheilungen, die Brigaden, bedürfen mobiler Brücken. Obschon diese für sich keinen Hauptschlag gegen den auf jenseitigem Ufer stehenden Feind unternehmen können, so sind sie jedoch durch die Nebenflüsse getrennt, welche in einer mehr oder weniger perpendicularen Richtung gegen den vor unserer Fronte liegenden Hauptstrom fließen. Damit sich unsere kleinere Armee-corps um so schneller und ungehinderter vereinigen und detachiren können, so müssen dieselben ebenfalls mit geeigneten Brückenequipagen versehen sein. Damit wir aber nicht von einer Menge kleinerer und größerer Brückentrains belästigt werden, wie dieß bei den Franzosen der Fall ist, welche sowohl für die Vorposten als für das Gros der Armee besondere Brücken-mit sich führen, so ist es durchaus nothwendig, daß diese einzelnen bei Brigaden leicht transportablen Brückenequipagen zu einem Ganzen vereinigt, und zur Uebersetzung größerer Armee-corps über den Hauptfluß dienen können.

Auch die Brückenequipagen sollen nach den Grundsätzen der Taktik aus Unterabtheilungen gebildet werden, die vereinzelt an Beweglichkeit gewinnen, und vereinigt den Endzweck ihrer Bestimmung vollständig erfüllen können.

Die Erleichterung der strategischen Bewegungen der Unterabtheilungen eines Heeres in Rücksicht der Zeit, muß als höchst wichtig betrachtet werden, wenn man bedenkt, wie oft bei gegenseitiger Unterstützung der verschiedenen Corps in Hauptschlachten der Sieg von einem Augenblick abhängt.

Die rühmlichen Bestrebungen, unsere Milizen taktisch so beweglich als möglich zu machen, sind bereits, namentlich bei der Artillerie in hohem Grade gediehen; allein für die möglichste Erleichterung der strategischen Bewegungen muß um so eher auch gesorgt werden, als diese uns allein befähigen können, einem im Ganzen sonst überlegenen Feind in den einzelnen Schlachten und Gefechten mit Uebermacht

entgegenzutreten. Was nützt uns daher unsere Marschfertigkeit und überhaupt die ausgezeichnetste Mobilität in taktischer Hinsicht in unserm von Flüssen nach allen Richtungen durchschnittenen Land, wenn man annimmt und annehmen muß, daß nach wenigen Gefechten auf unserm Operationsfelde alle nicht befestigten Brücken von uns selbst abgebrochen, oder vom Feinde zerstört sind.

In der Schweiz bedarf man weit eher, als in keinem andern Lande, einer bestimmten Anzahl zweckmäßiger, äußerst beweglicher Brückenequipagen. Diese Anzahl ist nach derjenigen der einzelnen Armeecorps, welche möglicherweise abgesonderte Operationen auszuführen haben, zu bestimmen. Für unsere Verhältnisse und die Stärke unserer mobilen Armee von 64,000 — 70,000 Mann, kann man bei einer allgemeinen Landesvertheidigung wohl höchstens sechs solcher Divisionen von 8000—12,000 Mann annehmen. Um daher unsere Armee auf's Nothdürftigste mit Brücken zu versehen, bedürfte es dreier ganzen Brückenequipagen, jede von 500 bis 600 Fuß Länge. Eine Division würde eine halbe von 250—300 Fuß Brückenlänge mitführen, und dadurch befähigt werden, in aller Schnelligkeit über unsere gewöhnlichen Flüsse und mit geringem Aufwand von requirirtem Material selbst über die größern derselben zu setzen.

Zur Bedienung von drei ganzen oder sechs Halbequipagen bedarf es nebst der Nachhülfe der übrigen Mannschaft drei Kompagnien geübter Pontonniers, welche je nach Verhältniß der Abtheilung der Equipagen den verschiedenen Divisionen zugetheilt würden.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß eine Kriegsbrückenequipage nur dann unsern schweizerischen Verhältnissen entspricht, wenn sie nebst den allgemeinen Eigenschaften, daß sie sicher, leicht transportabel, und schnell herzustellen und abzubrechen ist, noch folgende Vortheile darbietet:

- 1) Die Brücke soll an allen für Truppenmassen zugänglichen Stellen ohne schwierige oder zeitraubende Zubereitungen geschlagen werden können ;
- 2) dieselbe soll aus Abtheilungen bestehen , mit welchen man über kleinere Flüsse oder Gebirgsströme setzen kann , und welche vereinigt unsere größern Flüsse zu überbrücken dienen ;
- 3) diese Unterabtheilungen müssen zum Uebersetzen von steinigten Wildbächen , seichten und sumpfigen Gewässern , so wie auch von tiefen Gräben und halbzerstörten oder gesprengten Brücken , anwendbar sein ;
- 4) einzelne Theile zusammengesetzt oder mit einander verbunden , sollen zum Uebersetzen und Befahren unserer größern Flüsse und Seen dienen können ;
- 5) damit theils das abgehende im Felde leicht ersetzt und allfällig zu requirendes Material leicht mit dem vorhandenen in Verbindung gebracht werden kann , soll die ganze Equipage von leicht aufzufindendem Material und äußerst einfach konstruirt sein.

Beurtheilt man unsere bestehende eidgenössische Brückenequipage nach den hier aufgestellten Grundsätzen , so wird man finden , daß sie den wenigsten derselben entspricht. Diese Mangelhaftigkeit hat sie zwar mit den meisten ältern der europäischen Heere gemein , von denen sie eine nicht ganz gelungene Nachbildung zu sein scheint. Von den allgemeinen Bedingungen erfüllt sie die wichtigste derselben , nämlich diejenige der Sicherheit , keineswegs. Der Grundfehler dafür liegt in der zu großen Breite der Fahrbahn im Verhältniß zum Tragvermögen der Pontons. Die Gefährlichkeit dieses Umstandes ist leicht einzusehen. Sollte der unglückliche Fall , daß die Brückenbahn mit Menschen vollgedrängt würde , im Felde eintreten (was bei einer Retirade leicht sich ereignen könnte) , so ist durch zuverlässige Rechnung bestimmt , daß dieselbe untergehen müßte. Ein einziger solcher Unfall , wodurch eine

Helv. Milit.-Zeitschrift. 1844. 14

sich in aller Ordnung zurückziehende Armee getrennt würde, und in Unordnung gerathen müßte, hätte gewiß deren gänzliche Aufreibung zur Folge.

Die Anwendung unserer Kriegsbrücke bedingt ferner Lokalitäten, die in Gebirgsgegenden selten anzutreffen sind. Sie verlangt niedrige Ufer, durchgehends eine Wassertiefe von wenigstens drei Fuß und guten Ankergrund. Nicht regulirte Gebirgsflüsse dagegen, wühlen, wenn sie nicht zwischen hohen und felsigen Ufern eingeschlossen sind, vielfach zertheilt in Auen dahin, und sind daher in jeder Richtung von Untiefen und sumpfigen oder steinigen Inseln unterbrochen. Ihr Grund besteht ihrer großen Schnelligkeit wegen aus wanderndem Gerölle, und bietet daher dem Anker nur wenig Festigkeit dar.

Die Pontons, als Fahrzeuge, sind für unsere schweizerischen Flüsse ebenfalls ganz unpassend. Was nun die Mobilität der Equipage anbetrifft, so scheint diese ganz außer Acht gelassen.

Ein Wagen von 24 Fuß Länge, ohne die Deichsel, mit über 24 Centner beladen, und nur mit vier Pferden bespannt, kann doch wohl nicht als bewegliches Kriegsfuhrwerk bezeichnet werden?! Wie soll man in unsern enggassigen Dörfern und Bergstraßen mit einem solchen an's Monstruöse grenzenden Fuhrwerk durchkommen? Es würde zu weit führen, alle die Mängel und Gebrechen unsers Brückentrains noch spezieller anzuführen. Bei derjenigen hohen Behörde, die sich gegenwärtig mit Anschaffung eines zweiten eidgenössischen beschäftigt, ist dieß bereits gründlicher von einer besser instruirten Feder geschehen, und daher soll hier nur noch auf ein System hingewiesen werden, das allen den oben aufgestellten Anforderungen entspricht, und seiner gründlichen Auffassung wegen jeden besondern Landesverhältnissen und Bedürfnissen angepaßt werden kann. Es wäre daher die

Einführung desselben keine blinde Nachahmung von etwas Ausländischem.

Dieses vorzügliche System ist das im Jahr 1839 von dem österreichischen Major, Ritter von Birago, in seinem Buche, betitelt: „Untersuchungen über die europäischen Militärbrückentrains 2c. 2c.“ bekannt gemachte. Dasselbe ist bereits in allen europäischen Armeen mit den jeweiligen, den Landesverhältnissen angepassten Modifikationen, eingeführt, oder in der Einführung begriffen. Bei den großen, in dem gebirgigen und von Gebirgsströmen durchschnittenen italienischen Tirol und in Oberitalien stattgehabten Feldmanövern haben sich die großen Vorzüge eines nach diesem Systeme kombinirten Brückentrains bereits glänzend herausgestellt.

Später sollen spezielle Angaben darüber folgen, woraus sich ergeben wird, daß nach den Birago'schen Grundsätzen ein Brückentrain kombinirt werden kann, der nicht allein allen oben für unsere schweizerischen Verhältnisse gestellten Anforderungen, sondern auch noch allen übrigen, die man zu stellen berechtigt wäre, entsprechen soll,

— f —