

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

**Band:** 4=24 (1858)

**Heft:** 86

**Artikel:** Ueber die Pontonierübungen der Pionniere des 8. deutschen  
Armeeekorps zu Mannheim

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-92701>

### **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:** 02.03.2025

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

zerischen Neutralität zu verwerthen; aber er hat sich bei dieser Gelegenheit bekannt gemacht und die Achtung seiner Mitbürger im hohen Grad erworben; so wurde er im Jahr 1836 zum zweiten Tagsatzungsgesandten ernannt. Im folgenden Jahr ernannte ihn die Tagsatzung zum eidg. Obersten trotz mehrfacher Intriguen, die von Genf aus gegen ihn gespielt wurden.

(Fortsetzung, sobald sie in der Revue erscheint.)

### Ueber die Pontonierübungen der Pionniere des 8. deutschen Armeekorps zu Mannheim\*).

Zum erstenmale seitdem die Vorschrift für den Pionnierdienst im 8. deutschen Armeekorps zwischen den drei theilnehmenden Staaten vereinbart ist, sahen wir in diesem Jahre die betreffenden Abtheilungen zu einer gemeinschaftlichen Uebung zusammenzutreten. Schon im Jahre 1836 hatten die drei Kriegsherrn des 8. deutschen Armeekorps eine Vereinigung des Pionnierkorps angeordnet, und wie damals eine Prüfung der Vorschriften bezüglich des zu jener Zeit eingeführten Drieu'schen Brückensystems bezweckt wurde, so waren auch in diesem Jahre zu gleicher Absicht die vereinigten Uebungen hervorgerufen. Wie der Verlauf zeigte, wurde dieses Unternehmen, dessen Zustandekommen dankbar in dem Herzen eines jeden dem Pionnierkorps des 8. deutschen Armeekorps Angehörigen anerkannt ist, mit dem schönsten Erfolge gekrönt.

Nachdem die Pionnierkompagnien der drei Armeedivisionen Württemberg, Baden und Hessen ihre praktische Ausbildung im Einzelnen während der Monate Juni und Juli in ihren resp. Garnisonen Ulm, Mannheim und Worms vollzogen hatten, wurden dieselben Ende Juli nach Mannheim zur gemeinschaftlichen Uebung befehligt. Die Wahl des Vereinigungspunktes war in Folge der verschiedenartigen daselbst vorkommenden Verhältnisse eine sehr glückliche zu nennen.

Am 27. Juli Nachmittags 1 Uhr kam die königl. württembergische Pionnierkompagnie mit einem Extrazug von Ulm per Eisenbahn an, von wo sie Morgens 6 Uhr abgefahren war. Das Brückenmaterial war auf 8 vierachsigen Waggons verladen (je 4 Pontonstücke auf 1 Waggon, das übrige Geräthe entsprechend auf die einzelnen Waggons verteilt). Die großh. hess. Pionnierkompagnie gelangte nach 3 1/2 stündiger Fahrt am 30. Juli Morgens halb 7 Uhr nach Mannheim. Das Brückenmaterial der großh. hess. Pionnierkompagnie war auf 3 Maschinen verladen (jede Maschine durch 2 dreitheilige, mittelst Streckbalken verbundene Pontons gebildet), welche durch ein Schleppdampfboot von Worms nach Mannheim gebracht wurden. Sowohl die königl. württembergische, als die großh.

hess. Pionnierkompagnie wurden bei ihrer Ankunft durch den großh. Garnisonskommandanten, an der Spitze der Offiziere der Garnison, empfangen und durch die Musik des großh. badischen 2. Infanterieregiments zur Rheinhorkaserne geleitet. So herzlich der Empfang der k. württembergischen und großh. hessischen Pionnierkompagnie von Seiten der großh. badischen Offiziere war, so ächt kameradschaftlich war das gegenseitige Einvernehmen der Offiziere und Mannschaft während des dreiwöchentlichen Aufenthalts der Pionniere der 1., 2. und 3. Division.

Die Stärke des in Mannheim vereinigten Pionnierkorps war folgende:

a. K. Württembergische Pionnierkompagnie (I. Division):

Major v. Riethammer, Kommandant des vereinigten Pionnierkorps; 1 Oberlieutenant, Adjutant desselben. Hauptmann Reichstadt, Kommandant der Pionnierkompagnie; 1 Oberlieutenant; 1 Lieutenant; 1 Oberfeldwebel; 3 Feldwebel; 10 Obermänner; 2 Trompeter; 97 Oberpionniere und Pionniere. An Nichtstreitenden: 1 Stabsfourier; 1 Unterarzt I. Klasse.

b. Großh. Badische Pionnierkompagnie (II. Division):

Major Graf v. Sponeck, Kommandant der Pionnierkompagnie. 1 Oberlieutenant; 2 Lieutenante; 1 Oberfeldwebel; 7 Feldwebel; 11 Korporale; 3 Trompeter; 119 Oberpionniere und Pionniere. An Nichtstreitenden: 1 Wundarztneidiener.

c. Großh. Hessische Pionnierkompagnie (III. Division):

Hauptmann Kröll, Kommandant der Pionnierkompagnie. 1 Oberlieutenant; 2 Lieutenante; 1 Oberfeldwebel; 4 Feldwebel; 7 Korporale; 2 Hornisten; 57 Oberpionniere und Pionniere.

Hiernach ergibt sich die Totalsumme zu: 13 Offiziere, 45 Unteroffiziere, 7 Spielleute, 273 Oberpionniere und Pionniere, 3 Nichtstreitende.

Der Bestand des Brückenmaterials war:

K. Württembergische Pionnierkompagnie 2 Equipagen (= 16 Brückenglieder à 6,6 Meter Länge) mit 30 Pontonstücken.

Gr. Badische Pionnierkompagnie 2 1/2 Equipagen (= 20 Brückenglieder) mit 29 Pontonstücken.

Gr. Hess. Pionnierkompagnie 1 1/4 Equipagen (= 10 Brückenglieder) mit 18 Pontonstücken.

Totalsumme: 5 3/4 Equipagen (= 46 Glieder) mit 77 Pontonstücken.

Die Dauerzeit der Vereinigung (30. Juli bis zum 18. August) umfaßte 17 Uebungstage, wovon 4 Tage auf die Arbeiten im Neckar, 2 Tage auf die im Gieseln (einem Kanale zunächst der Rheinshafeneinfahrt), 11 Tage auf die im Rhein verwendet wurden.

Was die Eintheilung der vereinigten Kompagnien zu den Uebungen anlangt, so geschah dieselbe in der Art, daß die einzelnen Sektionen einer Abtheilung aus Leuten einer und derselben Kompagnie gebildet wurden, während eine Abtheilung aus Sektionen der verschiedenen Kompagnien bestehen konnte.

\*) Wir theilen hier aus der „Neuen Militärzeitung“ diesen Aufsatz mit, der namentlich unsere Herren Kameraden vom Geniekorps interessieren dürfte. Der Schluß der Mittheilungen über den Truppenzusammenzug an der Luzienfestung folgt in der nächsten Nummer.

So war z. B. die Eintheilung zum Bau der Bockbrücken über den Neckar folgende:

- I. Abtheilung. (Legen der Landschwellen) 1 Unteroffizier 8 Mann.
- II. Abtheilung. (Beitragen der Geräthschaften für die Unterlagen) 4 Unteroffiziere 32 Mann.  
(4 Sektionen à 1 U. 8 M.)
- III. Abtheilung. (Einbauen der Unterlagen) 6 Unteroffiziere 32 Mann.  
(2 Sektionen à 1 Unt. 8 M. Einbauen, 4 Halbsektionen à 1 Unt. 4 M. Setzen der Anker für die Einbaumaschine.)
- IV. Abtheilung. (Beitragen der Balken) 3 Unteroffiziere 30 Mann.  
(4 Sektionen à 1 Unt. 10 M.)
- V. Abtheilung. (Beitragen der Dielen) 3 Unteroffiziere 66 Mann.  
(3 Sektionen à 1 Unt. 22 M.)
- VI. Abtheilung. (Legen der Dielen) 3 Unteroffiziere 6 Mann.  
(3 Sektionen à 1 Unt. 2 M.)
- VII. Abtheilung. (Schnüren der Brückendecke) 4 Unteroffiziere 32 Mann.  
(4 Sektionen à 1 Unt. 8 M.)

Je nach der Stärke der einzelnen Kompagnien waren dieselben mehr oder weniger stark in dieser Eintheilung vertreten. Die III. Abtheilung wurde abwechselnd von einer der drei Kompagnien vollständig besetzt, während die übrigen Abtheilungen sektionsweise aus den drei Divisionen zusammengefasst waren.

Der jeweilige Brückenkommandant war einer der drei Kompagniekommandanten, während die Subalternoffiziere denselben in folgenden Abtheilungen unterstützten:

1 Offizier leitete speziell das Einbauen der Unterlagen (an der Spitze der Brücke).

1 Offizier überwachte das Setzen der Stromanker und (beim Pontonbrückenbau) das Einfahren der Unterlagen.

1 Offizier besorgte die Richtung der Brücke.

1 Offizier war dem Depot zugetheilt, wo sich der Rest der nicht direkt zum Brückenbau eingetheilten Mannschaft befand.

Das Einbauen der einzelnen Böcke geschah theils mit der Einbaumaschine, theils mit dem Einbauponton, theils aus freier Hand; das Abbrechen theils mit dem dreitheiligen Ponton, theils mit der Einbaumaschine, theils durch Schleifen (Umlegen und Abziehen mittelst Ziehseilen).

Die beiden zuerst geschlagenen Bockbrücken hatten je 21 Glieder, während die beiden zuletzt geschlagenen wegen des beiläufig um  $\frac{1}{4}$  Meter gestiegenen Wasserstandes 29 Glieder erforderten (um auf den am linken Ufer gelegenen Damm zu gelangen). Der Bau eines Brückengliedes erforderte durchschnittlich  $3\frac{1}{2}$  Minuten. Die Wassertiefe war an dem Brückenort (beiläufig 300 Meter unterhalb der Kettenbrücke) so wechselnd, daß alle im Birago'schen System gebräuchlichen Arten von Füßen verwendet werden konnten (die größte zum Ein-

bauen von Böcken geeignete Wassertiefe beträgt  $3\frac{3}{4}$  Meter).

Das Verladen des Brückenmaterials, um aus einem Depot in's andere zu gelangen, geschah auf dreitheiligen Pontons; Verladung und Transport wurden jedesmal an einem Nachmittag ausgeführt. Im Uebrigen wurden die Nachmittage überhaupt zu kompagnieweisen Uebungen (Einbauen von Böcken, Ankersetzen, Schwimmen in der Garnisonsschwimm-*schule* etc.) verwendet.

Der zweitägige Aufenthalt am Giesen (den 4. und 5. August) wurde kompagnieweise zu den verschiedenartigsten Uebungen benutzt. So erbaute die k. württembergische Kompagnie an beiden Uebungstagen eine Pontonbrücke (mit Durchlaß von 7 Gliedern, mit ab- und aufsteigender Rampe an den Ufern. Die großh. badische Kompagnie erbaute am 4. August eine fliegende Brücke, sowie eine fliegende Fähre, und am 5. August eine Stagenbrücke (mit Böcken in Pontons) von 7 Gliedern. Die großh. bairische Kompagnie erbaute am 4. August eine Stagenbrücke (mit Böcken in Pontons) von 7 Gliedern, am 5. August eine fliegende Fähre, aus zwei dreitheiligen zu einer Maschine verbundenen Pontons, sowie aus einem einzelnen dreitheiligen Ponton gebildet. Die Länge des zur Fähre erforderlichen, an beiden Ufern befestigten Scheertaus betrug ungefähr 50 Meter.

Am 5. August Nachmittags wurde das Hauptdepot an den Rhein verlegt, beiläufig 75 Meter unterhalb der Garnisonsschwimm-*schule*. Der Rhein hat daselbst eine Breite von 350 Meter.

Am 6. August wurde an dem erwähnten Brückenort eine Pontonbrücke mit 20 Unterlagen gebaut. Je der dritte Ponton war ein dreitheiliger, mit Ausnahme der beiden zunächst des rechten Ufers stehenden Pontons, die am Land verankert waren, hatte jede Unterlage einen Stromanker; jeder vierte Ponton hatte einen Windanker; die zwischen je zwei mit Windankern versehenen Pontons stehenden Unterlage waren mit zwei Spanntauen im Schnabelstücke ausgerüstet, die nach dem Steuerstücke der anliegenden Pontons geführt waren. Auf diese Art war die Verankerung eine sehr solide und der spätere Uebergang des Pionnierkorps im Laufschrift, ließ nicht die geringste Veränderung der Brücke erkennen; die Seitenschwankungen waren sehr unbedeutend.

(Schluß folgt.)

**Jetzt vollständig.**

## GESCHICHTE DER INFANTERIE

von

**W. Rüstow.**

2 Bände. gr 8. 782 Seiten mit 132 Illustrationen.

4 Thaler.

Zu haben in allen Buchhandlungen.

**Gotha,**

**Hugo Scheube.**