

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. 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: 12.05.2025

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 hienach für Portugal ein neues System zu schaffen. Die Kommission hat sich für das belgische System Thierry entschieden.

Die „Rivista militar“ vom 21. Dezember 1883 enthält eine Beschreibung des in den Fabriken zu Coterill in Serating 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 Böden und dem zugehörigen Material beladen, 1 Wagen transportirt die Landfelder, 2 die Schmieden und die verschiedenen Eisenbestandtheile, Wassengewinde u.

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

Die Böden sind nach speziell belgischem Modell, welches alle Vortheile jener von Birago besitzt, ohne aber — wie jene — eine mangelhafte Stabilität aufzuweisen. Wie bekannt, fehlt dem aus einem gleitenden Kappenstück (Bootschwelle) und zwei Füßen bestehenden Bod von Birago eine gute Stabilität; er bleibt nur stabil, wenn er von den Böden gehalten wird, welche ihn mit dem Nachbarbod oder der Landschwelle verbinden. Der belgische Bod hingegen besteht aus zwei Füßen und einem Strebebogen, das Kappenstück ruht auf einer beweglichen Traverse, welche die beiden Beine umfaßt. Der Bod hat demnach die vollständige Stabilität ordinärer Böden und zugleich gestattet die bewegliche Traverse, die Höhe der Kappe und damit des Feldes wie bei Birago zu mobilisiren.

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

Unmittelbar nach der Einlieferung wird dieses Materiale auf dem Übungsplatze zu Tancos Verwendung finden.

(Revue mil. de l'étranger.)

Ver s 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 Kourier in einer halben Stunde abgehe, und daß man die Briefe sofort einsammle, weshalb ich nur noch einige Worte an diese Epistel beifügen konnte, 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. Obschon 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 Schiffe gehen 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 Reparatur an der Maschine nicht mehr gehalten.

Ungefähr um die gleiche Zeit kam der Pilote an Bord und sahen wir in dem Boot, welches denselben auf das Schiff brachte, die ersten Hindus. Ungefähr eine halbe Stunde später sahen 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 Desertiren 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, obschon er um 8 Uhr morgens schon hätte abfahren sollen nach dem Reglement. Das andere, „Anadir“, nach Hanoi bestimmt, hatte unseren ehemaligen Colonel, General de Négrier, an Bord, sowie die Generale Milot und Brière de l'Isle. Bei der Abfahrt des Schiffes mit General de Négrier sandten wir ihm ein donnerndes vive Négrier, 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.

Ueber 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, worunter der Palast der Admiralität, le palais du consul français, welcher sehr hübsch gebaut ist; ferner ein hübscher Leuchthurm, eine Moschee, eine Kapelle und sonst noch einige hübsche Häuser in dem koketten italienisch-morgensländischen Style. Auch sieht man eine Masse Hütten, in welchen die Eingeborenen wohnen und welche in den Cocosnuß- und Bananenbäumen sozusagen versteckt 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 L. Pension, mein Liebchen, was willst du noch mehr. Laut einem Bericht, den mir unser Lieutenant Mr. Cartier zum Lesen gab, hat Colombo 110,000 Einwohner, wovon zwei Drittel Eingeborene (d. h. Malayen, Hindus, Chinesen, Neger, Singalesen u.) und ein Drittel (mit der englischen Garulson) 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; obschon meine Finanzen nicht gerade glänzend waren, habe ich „mi Gusti dra buéfi“. Diese Früchte sind enorm billig, ein Stod Bananen, an welchem ca. 150—200 Stück sind, kostet einen Schilling, und können sich an einem solchen Stod 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 Kompanieunkosten täglich von diesen Früchten gekauft und unter uns vertheilt. Doch nun will ich ein Bißchen von den Eingeborenen reden. Dieselben sind ein sehr schöner Menschenschlag, groß und kräftig gebaut; ihre Farbe geht vom Hellgelb 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 Mastüchern, eins turbanartig um den Kopf und eins um die Lenden, einem Paar Ohrenringen und einem Muttergöttchen an einer Schnur um den Hals, et voilà tout; die bessere Klasse trägt eine Art Weste, ebenfalls ein Mastuch (pagne) um die Lenden, welches jedoch bis auf die Füße niederfällt und eine Art „Sunte“ 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 Kamme 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 wem an sieht, 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 Floß; 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 sitzen 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 Hösche nicht groß naß wird und die beiden Masttücher bald trocken sind. Die Baraque 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 vornen 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 Schiffchen 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 Fabelhafte.

26. Januar 1884.

Gestern Abend, einige Minuten vor dem Appell (9^{1/2} Uhr), trachten plötzlich einige Revolvergeschüsse und augenblicklich ging es von Mund zu Mund: zwei Mann sind desertirt, und wirklich haben zwei so schlechte Kerle (natürlich wieder Deutsche) den Moment benützt, wo Jedermann 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 erklimmen wollten und auf's Schiff zurückgebracht, wo sie eine schlimme Viertelstunde durchbleiben haben und vielleicht von den Unteroffizieren und Soldaten massakirt worden wären, wenn sich die Offiziere nicht in's Mittel gelegt hätten, denn wir waren alle erbittert; wegen zwei 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 sehnsüchtige 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 Hinfuhrleute auf einem Floß an das Schiff und bettelten, es wurde ihnen ein Couss 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 Hindufischer sind; wir haben einem Taucher zugehört, der ohne jeden Apparat beinahe 9 Minuten (montre à la main) unter Wasser blieb. Dieselben binden sich einen Stein als Gewicht an die Füße und lassen sich dann an einem Seile 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. Linienregiments, sowie Artillerie, Genie und Train. Als sie an uns vorbeifuhren, 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 klagte Jedermann, 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 Frechheit, uns verdorbenen Reis vorzusetzen, derselbe stank so, daß man ihn nicht essen konnte, natürlich war die Unzufriedenheit groß und als sich der Restaurateur auf dem Vorderdeck 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 beklagte, sandte ihn dieser zum Lieutenant-Colonel, welcher ihn empfing, wie den Hund im Kegelspiel; denn ein Korporal hatte ihn den Reis zum Probiren gebracht, und sagte er ihm, wenn dies noch einmal vorkäme, würde höheren 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 abgefahren, 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 „Boitou“ ein, welcher ebenfalls Truppen an Bord hat und zwar ein Bataillon vom 143. Linienregiment. Derselbe wurde, wie der „St. Germain“, lebhaft von uns begrüßt.

4. Februar 1884.

Der „Boitou“ ist heute wieder abgefahren 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 - Pulpmade
und

Metallinisches Pulverpulver (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 betrauten Oberinstructors des Genie, Oberst Fr. Schumacher, und enthält neben den Artikeln belehrenden Inhaltes, praktischen Hilfstafeln, 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 bisanhin Fr. 1. 85 Rp.

J. Huber's Verlag in Frauenfeld.