

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

**Band:** 38=58 (1892)

**Heft:** 22

**Rubrik:** Bibliographie

### **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>**

## Verschiedenes.

— (Vorräthige Kriegsbrücken.) Bis vor Kurzem hatte man in allen Armeen eigentlich nur zwei Arten von Brücken, Ponton- und Jochbrücken, deren Material, wie anderes Kriegsgeräthe, im Frieden vorräthig gehalten wurde, jedoch auf Grund von Berechnungen, welche den Anforderungen der heutigen Kriegführung nicht mehr entsprachen. Dies fühlte man bereits vor 1870, allein die Technik des tragbaren Brückenbaues hatte den Umwälzungen nicht schnell genug zu folgen vermocht, welche vor allen Dingen das Eisenbahnwesen in der Kriegführung verursachte. Auf deutscher und französischer Seite war man daher während des ganzen Krieges auf nicht mehr zeitgemässes Material und auch auf Personal angewiesen, welches zeitgemässe Aufgaben nur langsam lösen konnte. Was aber im Frieden nicht vorgesorgt und eingeübt ist, lässt sich im Kriege niemals in befriedigender Weise improvisiren. Einige Beispiele mögen das erläutern, wobei wir den günstigen Umstand nur leicht streifen wollen, dass die grossartigen Operationen um Metz überhaupt nur gelingen konnten, weil es französischerseits unterlassen wurde, die Moselbrücken unterhalb Metz sammt und sonders bis nach Dieulouard vollständig zu zerstören. Wenn aber die Möglichkeit, ohne erheblichen Aufenthalt einen Strom zu passiren, von so grossem Einflusse werden kann — 1806 glückte Napoleon die Verfolgung der preussischen Armee auch nur, weil ihm die Elbrücken von Wittenberg und Dessau ohne Weiteres in den Schoss fielen — so mussten daraufhin die Heeresleitungen viel weitere Ziele ins Auge fassen und erwägen, ob die Industrie im Stande sein werde, den heutigen Anforderungen an tragbaren Marsch- und Eisenbahnbrücken zu genügen. Nachdem an der Mosel 1870 französischerseits das Nothwendigste unterlassen worden war, begann unter der Republik stellenweise eine geradezu sinnlose Zerstörung von Brücken, wodurch man die Deutschen weniger schädigte, während an den wichtigen Punkten gar keine oder unzureichende Unterbrechungen eintraten. Immerhin gebrauchten die 9. Pioniere bei Blois 3 Tage und 2 Nächte, um eine Oeffnung in die Loirebrücke von nur 22 Meter herzustellen; bei Beaugency für 29 Meter Brückenöffnung 3 Tage und eine Nacht; bei Vendôme (Pioniere des 3. Korps) für 20 Meter 3 Tage und 2 Nächte; bei Juvisy für 169 Meter 18 Tage und 17 Nächte; bei Villeneuve St. Georges (Württemberg) für 153 Meter 19 Tage und 19 Nächte; bei Gournay (Württemberg) für 80 Meter 290 Stunden; bei Sagny 3. Korps) für 85 Meter 19 Tage und 18 Nächte.

Noch ungünstiger als bei diesen Marschbrücken stellten sich die Dinge bei der Wiederherstellung von Eisenbahnbrücken. Für die Brücke von Richemont über die Orme (16 Meter) hatte man 14 Tage nothwendig; für die Brücke über den Euron (20 Meter) 17 Tage; für die Brücke von Colmey (29 Meter) 17 Tage — bei unverletzten Pfeilern —; für die Brücke von Provenchères 20 und für Isle les Villenoye 33 Tage; für die Brücke von Villers (45 Meter) 25 Tage; für die Brücke am Martinet (42 Meter) 77 Tage.

An Viadukten wurden folgende Zeiten gebraucht: bei Thome les Prés (20 Meter) 33 Tage; bei Hertigny (25 Meter) 100 Tage; bei Langue 75 Tage und bei Vertraménil (25 Meter) 32 Tage.

In Deutschland, Frankreich und Oesterreich hat man aus diesen üblen Erfahrungen sehr schätzenswerthe Lehren gezogen, die, soweit sie uns und unsere Verbündeten betreffen, nicht berührt werden. Auf französischer Seite werden im Frieden Brücken aus Stahlkonstruktionen des Oberstlieutenants R. Henry, welche, in Drei- und Vierecke zer-

legt, leicht transportirt und geschlagen werden können, vorräthig gehalten. Es sei an den Brückenschlag über den Var von 400 Meter Länge im Jahr 1889 erinnert.

Diese Konstruktionen haben den weiteren Vorzug, dass sie durch jede leistungsfähige Fabrik — wegen der Einfachheit des Systems — schnell hergestellt werden können; so z. B. wurde 1889 die grosse Brücke in 45 Tagen, vom Aufgabetermin der Bestellung an die Fabrik an gerechnet, bereits fertig. Mit dem jetzigen französischen Material könnte eine Marsch-Brücke, wie die von Juvisy in drei Tagen fertig (1870 18 Tage) sein, und die Wiederherstellung des Viadukts von Hertigny wird kaum 40 Stunden erfordern (1870 100 Tage). Es würde sich also hauptsächlich in Zukunft nicht nur um eine zweckmässige Einreihung des (Divisions-)Brückentrains in die Marschkolonne handeln, sondern auch darum, dass die Divisions-Brückentrains für grössere Aufgaben ohne Weiteres zusammengestellt werden könnten, soweit Marschbrücken in Frage kommen.

Neuerdings ist nun auch Russland mit tragbaren Brückenkonstruktionen vorgegangen. Die Erfindung scheint belgischer Herkunft zu sein, die Brücken selbst wurden von Cockerill hergestellt. Das System ist noch einfacher als das französische, insofern die Brücke aus Stahlschienen besteht, welche auswechselbar sind. Bolzen werden bei der Zusammensetzung nicht benützt, sondern Keile. Jede Schiene hat ein Gewicht von 160 Kilogramm, die Brückenbahn misst 1,90 Meter. Die Brücke wird am Lande zusammengesetzt und dann ins Wasser geschoben, die Abschnitte der Brücke können nach Bedürfniss auf 3, 6, 9 Meter bemessen werden, und der Transport der einzelnen Theile lässt sich wegen des nur 160 Kilogramm betragenden Gewichtes einer Schiene auf einfachen Bauernwagen bewerkstelligen, was für russische Verhältnisse besonders werthvoll ist. 30 Meter Brücke werden von den Arbeitern Cockerills in zwei Stunden geschlagen; die russische Kriegsverwaltung ist mit dem Resultat sehr zufrieden. (Reichswehr.)

### Bibliographie.

Eingegangene Werke:

67. Richard Andrees' allgemeiner Handatlas. Dritte, völlig neu bearbeitete, stark vermehrte Auflage, herausgegeben von der Geographischen Anstalt von Velhagen und Klasing in Leipzig. Erscheint in 12 Abtheilungen zu Fr. 2. 70. Alle 4—6 Wochen wird eine Abtheilung ausgegeben.
68. Koiransky, Dr. Z., Russisch-deutsches militärisches Wörterbuch. Sammlung militär-technischer Ausdrücke mit Erläuterungen. Unter Mitwirkung mehrerer Offiziere bearbeitet. Erste Lieferung. 8<sup>o</sup> geh. 112 S. Berlin 1892, Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Hofbuchhandlung. Vollständig in 3 Lieferungen zum Gesamtpreise von Fr. 9. 35.

Soeben ist in unterzeichnetem Verlage erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

## Die Friedens-Ära

und das

### Wehrsystem der Zukunft.

Militärisch-politische Denkschrift

von Alfred Bergen.

8<sup>o</sup> geh. Fr. 1.—

Basel.

Benno Schwabe,  
Verlagsbuchhandlung.

### Orell Füssli - Verlag, Zürich.

Exerzier-Reglement für die schweizerische Infanterie vom 23. Dezember 1890 mit Erläuterungen herausgegeben von Oberst J. Feiss. Cart. Fr. 1. 50.

Lehrbuch für die Unteroffiziere der schweizerischen Armee mit Anhang, enthaltend alle diejenigen Neuerungen, welche sich auf das neue Gewehr beziehen. Von Oberst J. Feiss. 2 Fr.

Militärischer Begleiter für schweizerische Offiziere von W. Jænike. Cart. Fr. 2. 60.