Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 179 (2013)

Heft: 11

Artikel: Die Brückenbauer der Schweizer Armee : die Genietruppen

Autor: Reimann, Daniel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-358196

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: 13.07.2025

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

Die Brückenbauer der Schweizer Armee: die Genietruppen

Militärbrücken dienten und dienen seit jeher dem Zweck, die Beweglichkeit der eigenen Truppen über Gewässer und Hindernisse sicherzustellen und rasche Verschiebungen zu ermöglichen. Heute steht nicht mehr die grundsätzliche Verfügbarkeit bestehender Übergänge oder Furten im Mittelpunkt, vielmehr stehen die zivilisations- und umweltbedingte Verletzlichkeit sowie die spezifische Nutzbarkeit im Zentrum.

Daniel Reimann

In der Schweizer Armee wird diese Aufgabe durch die Angehörigen der Genietruppen wahrgenommen, den Brückenbauern der Armee.

Gestern

Schon im Altertum wurde erkannt, dass Flüsse, die oft bewusst als Grenzen definiert wurden, im Kriegsfall nur mit Hilfe von vor Ort gesammeltem Brückenbaumaterial überwunden und das Gegenufer somit in Besitz genommen werden konnte. So sehr sich die aufstrebenden Völker den Fluss nutzbar machen konnten, war doch die teilende und schützende Wirkung gegen Angreifer der tiefen und raschfliessenden Flüsse den Feldherren bekannt und wurde in der Planung berücksichtigt. Die ersten geschichtlich überlieferten Brücken stammen aus der Zeit des Perserreichs Dareios I, um 500 v. Chr. In dieser Zeit wurden vorwiegend sogenannte Pontonbrücken, mit Schiffen oder improvisierten Schwimmkörpern als schwimmende Unterstützungen und vor Ort geschlagenem Holz durch Zimmerleute eingedeckt und erstellt, um die Armeen trockenen Fusses ans andere Ufer zu bringen.

Im Mittelalter führten die Armeen vermehrt Brückenmaterial mit, welches aufgrund der steigenden Traglastbedürfnisse immer massiver gebaut und somit schwerfälliger und langsamer zu transportieren war. Es wurden erste Versuche unternommen, die Bauart der Schiffe bezüglich Gewicht und Beweglichkeit zu verbessern; man baute erste Pontons, einfache Holzgerippe mit Blech (Eisen oder Kupfer), welche diese Anforderungen erfüllen sollten. Dies hat sich jedoch im Laufe der Jahre nicht bewährt, da diese Pontons nur über eine geringe Tragkraft verfügten und der Unterhalt nur eingeschränkt möglich war. Die Rückkehr zu hölzernen Pontons bei den europäischen Armeen fiel in die Zeit, in der während der Helvetik 1798–1803 in der heutigen Schweiz unter anderem die Brückenschläge von Büsingen und Dietikon im Jahre 1799 ausgeführt wurden.

Abb. 1: Stahlträgerbrücke, zivilgängig. Bilder: Kdo LVb G/Rttg

Nach dem Wiener Kongress 1815 waren in allen Armeen Europas Bestrebungen im Gange, den militärischen Brückenbau der neuzeitlichen Kriegsführung anzupassen, also Brücken zu entwickeln mit maximaler Tragfähigkeit und guter Transportfähigkeit, die durch die Armeen auf ihren Feldzügen mitgeführt werden konnten.

Mit der Weiterentwicklung der Brückenbautechnik, welche es möglich machte, Fachwerkbrücken mit grosser Spannweite zu bauen, wurde die Einsatzdauer der Pontonbrücken auf ein notwendiges Minimum reduziert, da sie durch nachträglich gebaute Fachwerkbrücken abgelöst werden konnten. In der Schweiz wurde nach dem Sonderbundskrieg 1847 und der Gründung des Bundesstaats 1848 das Brückenmaterial vereinheitlicht. Das schwergewichtig verwendete Brückenmaterial entsprach dem Birago[1]-Brückenmaterial.

1873 wurde erstmals offiziell in der «Anleitung für die Genie-Sappeurs der schweizerischen Armee» zwischen Brücken mit festen Unterstützungen und Brücken mit schwimmenden Unterstützungen unterschieden. War diese Trennung für die Truppe vorerst nicht klar definiert, wurde mit der Einführung der Stahlfachwerkbrücke 52 und der Schlauchbootbrücke 61 die Trennung der verfügbaren Systeme für die Pontoniere respektive die Sappeure realisiert.

Die Motorisierung und die gesteigerte Mobilität um die Jahrhundertwende und anfangs des 20. Jahrhunderts liess die Anforderungen an Tragfähigkeit und Transportierbarkeit des Brückenmaterials ständig steigen. Die Schweizer Armee entwickelte aufgrund dieser neuen Anforderungen eigene Brücken.

Heute

Zurzeit sind die Genietruppen in der Lage, zur Sicherstellung der eigenen Beweglichkeit im Rahmen der Verteidigung und zur Unterstützung der zivilen Behörden Übergänge mit Ordonnanzbrückenmaterial mit einer Spannweite von 10–146 m zu erstellen und zu betreiben. Nebst der durch die Geniebataillone eingesetzten Stahlträgerbrücke 95 (Abb. 1) steht heute hierzu auch die Schwimm-

brücke 95 (Abb. 2) des Pontonierbataillons zur Verfügung. Die auch noch verfügbare Mabey-Brücke (Abb. 3) wird nur durch das Einsatzkommando Katastrophenhilfe-Bereitschaftsverband (Ei Kdo Kata Hi Ber Vb) eingebaut.

Die Brücken werden wie folgt kategorisiert:

- Schnellbrücke: Brückensystem zur Überwindung von Gräben und Gewässern unter Gefechtsbedingungen bis zu einer Hindernisbreite von 16 m in weniger als zehn Minuten;
- Unterstützungsbrücke schnell: Brückensystem zur Überwindung von Gräben und Gewässern mit einer Hindernisbreite bis zu 120 m in weniger als 90 Minuten;
- Unterstützungsbrücke langsam: Brückensystem zur Überwindung von Hindernissen und Gewässern mit einer Hindernisbreite von über 120 m in 2–3 Tagen.

Aufgrund des schon fortgeschrittenen Alters der Brückensysteme sind die Panzerbrücke 68/88 per 31.12.2011 sowie die Feste Brücke 69 per 31.12.2012 ausser Dienst gestellt worden. Somit stehen den Genietruppen zurzeit nur noch die Schwimmbrücke 95, als Unterstützungsbrücke schnell, und die Stahlträgerbrücke, als Unterstützungsbrücke langsam, zur Verfügung.

Abb. 2: Panzerbrücke 68/88 auf Schwimmbrücke 95.

Die Schwimmbrücke 95 sowie die Stahlträgerbrücke durchlaufen in den nächsten Jahren einen Werterhaltungsprozess, welcher den Betrieb respektive die Verfügbarkeit der beiden Systeme für die nächsten 10–15 Jahre sicherstellen soll.

Die durch diese Ausserdienststellungen entstandenen Fähigkeitslücken werden durch die Beschaffung und Einführung neuer Brückensysteme in den nächsten Jahren geschlossen. So wird zum Beispiel die Feste Brücke 69 durch die Unterstützungsbrücke 46 m abgelöst, welche ab Ende 2014 bei den G Bat eingeführt wird. Eine Ersatzbeschaffung für die Panzerbrücke 68/88 ist in Planung und wird in den kommenden Rüstungsprogrammen aufgenommen.

Abb. 3: Mabey-Brücke.

Diese Investitionen in bestehende und zu beschaffende Brückensysteme sind ein klares Bekenntnis an die heutige und zukünftige Notwendigkeit, trotz dichtem und leistungsfähigem Verkehrsnetz, in der Armee weiterhin über die Fähigkeit zur Überquerung von Gewässern und Gräben zu verfügen. Eine Fähigkeit, die in allen Einsatzspektren der Armee zu Gunsten der eigenen Truppen wie auch zu Gunsten der zivilen Behörden eingesetzt werden kann.

Morgen

Trotz des noch immer dichter und leistungsfähiger werdenden Verkehrsnetzes der Schweiz wird die Notwendigkeit des militärischen Brückenbaus nicht abnehmen. Die von der Natur vorgegebene Gestaltung unseres Landes, die Anfälligkeit des Verkehrsnetzes wie auch die Tatsache, dass unsere leistungsfähigen Verkehrsträger immer mehr direkt durch Ballungsräume führen, lassen das Gegenteil erwarten.

Durch die Reduzierung des Truppenbestandes und die dadurch reduzierte Truppendichte im Rahmen der Weiterentwicklung der Armee gewinnt der Faktor Zeit erneut an Bedeutung. Die verfügbaren Truppen müssen rasch und friktionslos in neue Einsatzräume verschieben können, ohne grossräumige Umfahrungen oder gar Blockaden in Kauf zu nehmen. Dies kann im Bedarfsfall durch den Einbau von militärischen Brücken entlang der Verschiebungsachsen sichergestellt werden.

Nebst der klassischen Verwendung des Ordonnanzbrückenmaterials zu Gunsten der eigenen Truppen werden auch in Zukunft zu Gunsten der zivilen Behörden respektive der Bevölkerung bei schweren Unwetterlagen Brücken errichtet werden müssen. Die Fähigkeit, innert Stunden Brücken mit hoher Spannweite (ohne Stützen) zu erstellen und zu betreiben, bis die Ablösung durch zivile Ersatzbrücken sichergestellt ist, unterstützt die zivilen Behörden wesentlich in der Bewältigung von ausserordentlichen Schadenlagen und Katastrophen. Getreu einem Zitat von Hannibal Barkas[2] – «Entweder werden wir einen Weg finden oder wir machen einen!» – werden die Genietruppen auch in Zukunft mit den eigenen Brückensystemen ihren Beitrag zur Sicherstellung der eigenen Beweglichkeit leisten. ■

1 Nach Freiherr Karl von Birago (24.04.1792–29.12.1845) benannte Kriegsbrücke.
2 Karthagischer Feldherr (* um 246 v. Chr.; † 183 v. Chr.).

Oberstlt i Gst
Daniel Reimann
Genieschule 74
5620 Bremgarten