

Der Rheinübergang bei Eglisau am 23. April 1852

Autor(en): **Schumacher, L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **18 (1852)**

Heft 10

PDF erstellt am: **07.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-91870>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Rheinübergang bei Eglisau am 23. April 1852.

(Mit einem Plänchen.)

Sonntags den 18. April wurde von dem Kommandanten der Pontonier- und Artillerieschule in Zürich, Herrn eidg. Oberstlieut. Wehrli, in Begleit des Oberinstruktoren des Genie's, Hrn. Stabsmajor Bürkli, nebst zwei im Dienst sich befindenden Offizieren eine Rekognoszirung an den Rhein unternommen. Sie hatte zum Zwecke, einen Uebergangspunkt an diesem Strom aufzusuchen, der, wenn möglich, bezüglich seiner Lage die Eigenschaften eines gutgewählten in taktischer Beziehung in sich vereinigen, hingegen aber sowohl den Pontonieren für den Brückenbau, als der Artillerie für die Zu- und Abfahrt, einige Schwierigkeiten darbieten sollte. — Zuerst war man willens den Uebergang bei Flaach zu unternehmen. Nach Besichtigung jener Stelle wurde jedoch gefunden, daß zum Brückenschlage die Strömung sowohl als die beiden Ufer nicht ungünstig wären, daß aber in taktischer Beziehung hier Nichts für den Uebergang spreche; die Krümmung des Stroms ist unbedeutend; das linke Ufer, von wo aus die Operation hätte gedeckt werden sollen ist flach, frei und vom rechten vollkommen beherrscht; für die Artillerie bot sich hier kein Wirkungsfeld dar. Das Ganze wäre somit keine richtige Copie der Wirklichkeit, und Offiziere und Mannschaft ein ungenügendes Bild gewesen. Man verließ diesen Gedanken bald, fuhr den Rhein hinab nach Eglisau, einem zürcherischen Städtchen am rechten Rheinufer. Ungefähr eine halbe Stunde untenher dieses Städtchens wurde dann jener Punkt besichtigt, den die österreichische Armee schon im Jahr 1799 zum Uebergange gewählt und zwei Brücken geschlagen. Diese Brücken sollen weniger für den Uebergang der Truppen, als besonders zur Verbindung der in Hüntwangen gewesenem bedeutenden österreichischen Magazine bestimmt gewesen sein. Hier schien alles vereinigt zu sein, was man suchte, in der Voraussetzung jedoch, daß der Uebergang vom rechten zum linken Ufer versucht werde. Dieß geschah auch. Es macht hier der Strom eine starke Krümmung (siehe das Plänchen), das rechte Ufer überhöht terrassenförmig das linke, so daß Batterien an den

Schneenenden des Bogens errichtet, im Stande wären das linke Ufer, das ein geräumiges Plateau bildet, vollkommen zu räumen und die dahin führenden Zugänge zu bedrohen. Uebergesetzte Truppen fänden auf besagtem Plateau sogleich ein günstiges Terrain zu ihrer Thätigkeit.

Beide Ufer wurden nun mit der größten Genauigkeit untersucht; man fand sie zwar, sowohl für den Bau der Brücke, als für die Zu- und Abfahrt der Artillerie ungünstig, beiden Operationen viel Schwierigkeiten darbietend. Aber eben dieß wurde, wie schon bemerkt, gesucht, um der Sache einen kriegerischen Anstrich zu geben, um Dilettanten immer aufs Neue zu zeigen, was im Kriege möglich ist und das nichts abschrecken darf.

Man kam überein, vom rechten auf das linke Ufer überzugehen, und als Zugang zu der Brücke den Weg zu benutzen, den eben die Oesterreicher zu ähnlichem Zwecke angelegt hatten. Die Richtung des Weges war dem steilen Abhange nach noch sehr gut sichtbar. Auf der Fahrbahn jedoch hatten seither Gesträuch und Waldpflanzen jeder Art Platz genommen und Gerölle hatte sie völlig unbrauchbar gemacht. Nach der definitiven Wahl der Uebergangsstelle wurde dann einigen Bürgern von Eglisau die Wiederherstellung derselben übertragen.

Gehen wir nun zur Erzählung der Ausführung des Uebergangsjprojektes selbst über. Die Zeit des Ueberganges wurde auf Freitag den 28. Nachmittags um 4 Uhr festgestellt. Die Pontoniere marschirten schon Tags vorher von Zürich ab. Ihr Train bestand aus zwölf Wagen mit zugerichtetem Brückenmaterial; offenbar zu wenig für eine Brücke über den Rheinstrom. Man war daher genöthigt gewesen 24 Rheinschiffe, Weidlinge genannt, gewöhnlich zum Salztransporte bestimmt, nebst ungefähr 70 Balken in und um Eglisau zu requiriren. Es schien jedoch auch der Wille des Oberinstruktoren des Genie's gewesen zu sein, solch' Hilfsmaterial zu verwenden, um der Mannschaft zu zeigen, wie man sich helfen muß, wenn sich im Kriege das oft nicht findet, an das man in der Schule gewöhnt war. Beides wurde von den Bewohnern bereitwillig zu unserer Disposition gestellt. Es muß bemerkt werden, daß für dieses mangelnde Material schon bei der Rekognoszierung theilweise

gesorgt worden war und angefragt wurde, ob solches ohne Entschädigung verabreicht würde.

Gleich nach Ankunft der Pontoniermannschaft auf bezeichneter Stelle wurde sämmtliches Brückenmaterial auf dem rechten Rheinufer in der Nähe des Uebergangspunktes gesammelt und geordnet. Große Anstrengungen erforderten diese Vorarbeiten von der theilweise ermüdeten Mannschaft. Doch die braven Pontoniere arbeiteten rüstig, als wäre dies nur ein leichtes Waffenspiel. Denn wie schon bemerkt, ist der Zugang vom eigentlichen Wege bis zur Brücke sehr steil; der Rhein windet sich hier meist durch felsige Ufer hindurch; der Raum zum Ablegen des Materials ist äußerst beengt, so daß keine Wagen hätten wenden können. Man mußte somit das meiste Material hintragen. Ein Detaschement von 12 Mann holten die Balken bei den Bürgern und transportirten sie in zwei gekuppelten Weidlingen zur Brücke.

Den folgenden Morgen wurde dann der Bau vom rechten zum linken Ufer begonnen. Die Rampe, die vom erhöhten Ufer zur Brücke führte bestand aus drei Biragoböcken, die auf abnorme Art hatten eingebaut werden müssen. Die Rampe dieser Landbrücke war in gleicher Steigung, wie der Weg, der zum Ufer führte. Hierauf kamen drei gekuppelte oder drei Biragopontons, dann vierundzwanzig gekuppelte Rheinschiffe, also zwölf Unterlagen bildend, und endlich wieder drei Böcke als Rampe der Landbrücke. Die gekuppelten Rheinschiffe bestanden aus zwei gewöhnlichen Weidlingen, welche zum Salztransporte auf jenem Strom gebraucht werden. Man benutzte ebenfalls die zu diesem Transport üblichen Leitern, schnürte auf jedes gekuppelte Fahrzeug drei solcher Leitern an die Gürben fest; hierauf wurde auf die drei Leitern in der Schwerpunktage jedes Schiffes eine Querunterlage gelegt. Auf diese Art erlangten die Fahrzeuge die nöthige Tragkraft und Festigkeit.

Das Ausrüsten der Einbaumaschinen für das Setzen der Böcke, das Ausrüsten der Pontons und der gekuppelten Rheinschiffe erforderte die Zeit von zwei Stunden. Der Bau der Brücke, deren ganze Länge circa 450 Fuß betrug, wurde in vier Stunden ausgeführt. Dies thaten 50 Mann! — Das Abschlagen nebst dem Hinüberführen der Wagen und des Materials geschah dann in 2 Stunden.

Freitags Nachmittags 4 Uhr sollte die Brücke fertig sein, damit die um diese Zeit ankommende Artilleriekolonne dieselbe gleich passieren könne. — Freitags Morgens 6 Uhr stunden auf dem Kasernenplatze in Zürich folgende bespannten Geschütze: zwei 12pfünder Kanonen, zwei 12pfünder Haubitzen und vier 6pfünder Kanonen. Nebstdem war noch ein Caïsson und ein Bagagewagen in Bereitschaft. Herr Stabshauptmann Fornaro ward als Führer der Kolonne bezeichnet.

Die hell aufsteigende Sonne versprach uns freundlich einen herrlichen Tag; Freude war auf allen Gesichtern zu lesen. Nur wer über das Wohl des Ganzen zu wachen hatte, dem mochte der Gedanke an allfälliges Mißgeschick Falten über die Stirne ziehen.

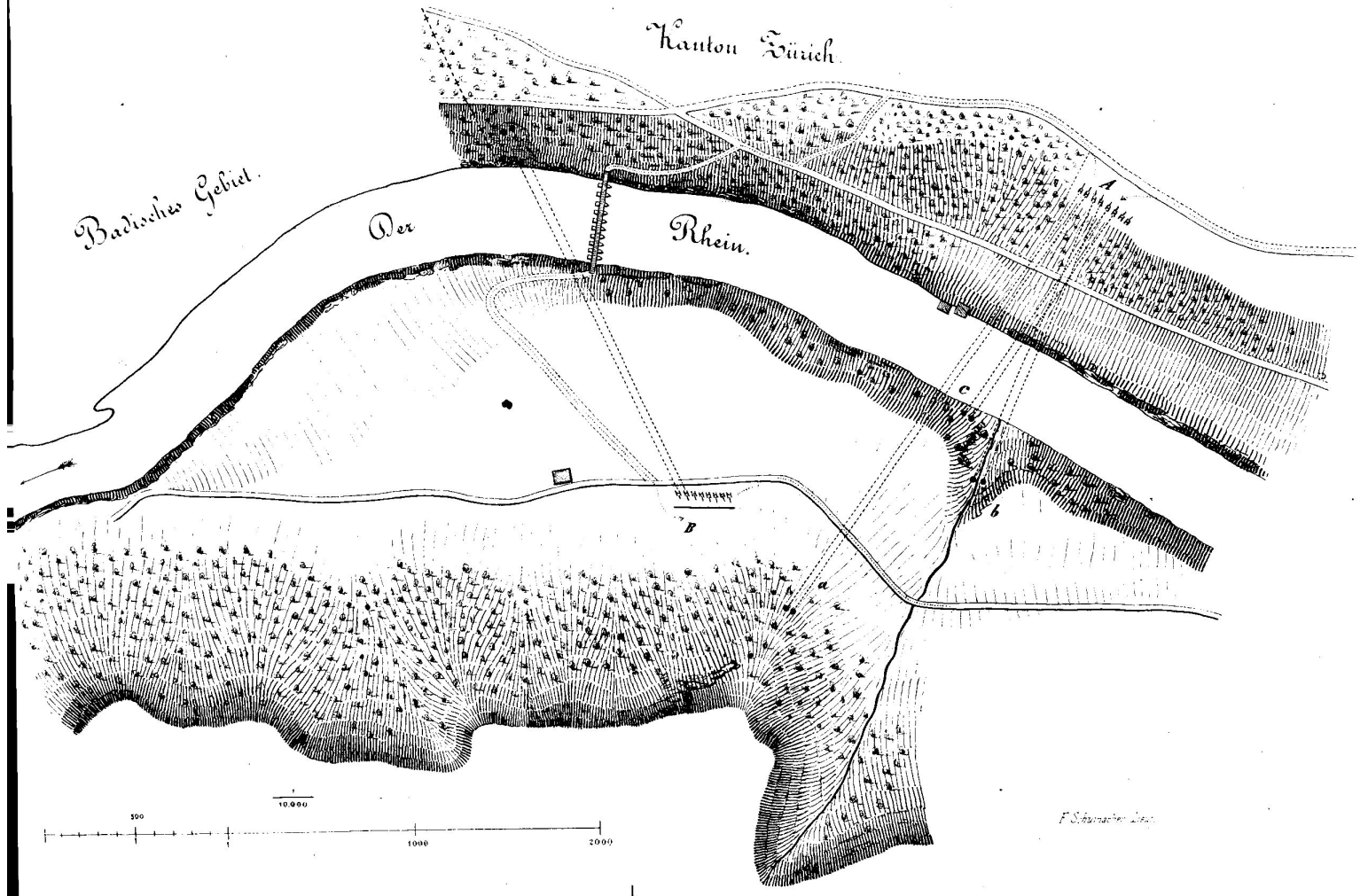
Bald schmetterten die Trompeten eine kriegerische Weise dem jungen Tage entgegen und brachten Bewegung in Truppe und Pferde.

Die Kolonne marschirte in guter Ordnung auf der Straße nach Eglisau bis nach Bülach, Stammort des tapfern Hans Keller, Helden von Novarra (1513). Die Kolonne langte um 10¼ Uhr Morgens dort an. Das Kriegskommissariat der Schule war vorausgeeilt, den Mittagbrast für Mannschaft und Pferde möglichst zweckmäßig, bequem und angenehm hier einzuleiten. Es wurde Alles aufs Beste besorgt; Offiziere und Soldaten speisten im Freien in der Nähe des Parkes und der Pferde. Das Bild war ein ächt kriegerisches. Dem Wirthe von Bülach gebührt Lob für die gute Bedienung und seinen Eifer.

Um 1 Uhr wurde zum Abmarsche geblasen. Mit Schnelligkeit war das Feldlager aufgehoben und die ganze Kolonne wieder in Bewegung. Rüstig marschirte alles auf der Straße nach Eglisau fort. Gegen drei Uhr wurde auf der Höhe untenher Eglisau auf der vom Kommandanten bezeichneten Stelle (in A) in Batterie aufgeföhren. Das Feuer, sechs Schüsse pr. Piece auf unbekannte Distanzen, wurde sogleich begonnen; die zwei 12pfünder auf dem rechten Flügel sendeten ihre Geschosse nach dem Abhange über dem zweiten Plateau des linken Ufers nach (a). Die zwei Haubitzen warfen ihre Granaten in den Erdeinschnitt bei (b) und steckten dortiges Gebüsch in Brand; die vier 6pfünder auf dem linken

Flügel schossen nach der steilen Uferböschung in (c). Es wurde mit großer Richtigkeit geschossen und die Kanoniermannschaft hatte sich in dieser Beziehung des Lobes der Zuschauermenge zu erfreuen. Nun wurde vom Oberinstruktor des Genie's gemeldet, daß die Brücke fertig und zum überschreiten bereit sei. Die Artillerie fuhr sofort den steilen und glatten Waldweg hinunter und gelangte nicht ohne Mühe und Anstrengung bis zur Rampe der Brücke. Es kann der Trainmannschaft mit Recht Aufmerksamkeit und Besonnenheit im Fahren und guter Wille nachgeredet werden.

Es wurden die Border- und Mittelpferde abgespannt. Man war vom Plateau aus, den linken Flügel voran, abmarschirt, so daß die 6pfünder Kanonen zuerst die Brücke zu passiren hatten. Es mußte das Rad bis an den Fuß der Landbrückrampe gehemmt gelassen und daher auf der Brücke selbst wieder losgehemmt werden. Dieß verursachte eine der Brücke nicht sehr zuträgliche Bewegung. Der erste 6Pfünder passirte allein; nachher wurden immer zwei Fuhrwerke zugleich übergefahren. Die abgespannten Pferde wurden am Fuße der Landbrückrampe des linken Ufers angehalten und wieder an ihre Piecen gespannt; dieß verursachte wieder einen nachtheiligen Halt für die Brücke. Die Rampe der Ausfahrt war nicht weniger steil als jene der Einfahrt, und obwohl kurz, war doch die der Rampe zunächst gelegene Wegstrecke sehr schwierig; rechts wendend konnte man dann eine Strecke weit horizontal weiter fahren, dann in einen schlechten Feldweg einlenkend auf das erste Plateau gelangen. Hier wurde eine zweite Stellung bei (B) genommen und noch 4 Schüsse pr. Piece nach dem rechten Ufer gesendet. Der ganze Uebergang geschah mit Ruhe und Ordnung. Nur als die letztübergegangene 12pfünder Kanone die Rampe hinauf gefahren wurde, streckte sich der Scheerring der Zugstange, so daß Border- und Mittelpferde von dem Fuhrwerke getrennt wurden. Es ist natürlich, daß die Deichselpferde nicht vermochten die schwere Last auf der halben Rampe festzuhalten und es trat somit der 12Pfünder seinen Rücklauf nach der Brücke und dem Strome an. Der Unerfrohenheit der Bedienungsmannschaft und einiger Bürger ist es hauptsächlich anzurechnen, daß Geschütz und Pferde nicht in die Fluthen des Rheines stürzten. Eine spätere Untersuchung zeigte,



daß ein derartiger Scheerring der Kraft von 25 Zentnern nicht widerstehe, also die gleiche Stärke besitze, wie der Scheerring am Wagscheit einer gewöhnlichen Anwage, er sollte aber wenigstens das Doppelte von diesem aushalten, d. h. 50 Zentner, indem er der Kraft von sechs Pferden widerstehen soll. Die Mängel zeigen sich gewöhnlich erst beim praktischen Gebrauche, wobei jedoch das Experiment theuer zu stehen kommt.

Die Brücke hielt den Uebergang dieser Lasten vollkommen aus. Die Schwankungen waren unbedeutend und die stärksten Eintauchungen betrugten nicht über 1 Fuß. Selbst als den zahllosen Zuschauern auf dem rechten Ufer die Passage freigegeben wurde, und Alles mit Ungestüm auf die Brücke drang, als wäre sie von Stein, so daß dieselbe eine Zeit lang mit Menschen angefüllt war, wich sie in Nichts von ihrer geraden Richtung ab. — Es muß die erste Brücke, die eidg. Truppen über den Rheinstrom schlugen, als vollkommen gelungen anerkannt werden. Dieser schöne Rheinübergang wird den Truppen wie den Offizieren, die ihn ausgeführt, in später Erinnerung bleiben.

Man wird im Glauben bestärkt, daß unsere kriegerische Thätigkeit in der Hand guter Führer uns endlich zu jenen Leistungen befähige, die von geübtern Truppen mit vollem Recht gefordert werden.

J. Schumacher,

erster Unterlieutenant der 5. Sappeurkompagnie.

Schweizerische Correspondenzen.

Am 20. Mai waren die Sektionen der schweizerischen Militärgesellschaft Bern in Herzogenbuchsee, Thurgau in Frauenfeld, am 23. Luzern in der Stadt Luzern, Baselland in Bubendorf versammelt und haben sich, wie unsere Berichte sagen, neben andern Gegenständen von mehr oder weniger allgemeinem Interesse, namentlich auch mit der von der Sektion Basel angeregten Idee, den eidg. Pensionsfonds durch regelmäßige Soldabzüge zu Gunsten der Offiziere zu vermehren (siehe Nr. 5) beschäftigt, allein dieser Gedanke hat den verdienten Anklang nicht gefunden, so sehr