Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 13 (1937-1938)

Heft: 10

Artikel: Von unseren Pontonieren

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-706089

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: 02.07.2025

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

Der Schweizer Soldat

Organ der Wehrmänner aller Grade und Heeresklassen

Le soldat suisse — Il soldato svizzero

Organe des soldats de tous grades et de toutes classes de l'armée

Organo dei militi d'ogni grado e classe dell' armata

Offizielles Organ des Schweizerischen Unteroffiziersverbandes + Organe officiel de l'Association suisse de Sous-officiers
Organo ufficiale dell'Associazione svizzera dei Sott'ufficiali
Herausgegeben von der Verlagsgenossenschaft „Schweizer Soldat" + Sitz: Rigistr. 4, Zürich
Edité par la Société d'édition „Soldat Suisse" + Pubblicato dalla Società editrice „Il Soldato Svizzero"
Administration, Druck und Expedition - Administration, impression et expédition - Amministrazione, stampa e spedizione

Telephon 27.164 **Buchdruckerei Aschmann & Scheller A.-G., Brunngasse 18, Zürich** Postscheck VIII 1545

Erscheint jeden zweiten Donnerstag
Abonnementspreis: Fr. 6.- im Jahr (Ausland Fr. 9.-). **Insertionspreis:** 25 Cts. die einspaltige Millimeterzeile von 45 mm Breite od. deren Raum; 80 Cts. textanschließende Streifeninserate, die zweispaltige Millimeterzeile von 90 mm Breite bzw. deren Raum.

Paraît chaque quinzaine, le jeudi
Prix d'abonnement: fr. 6.— par an (étranger fr. 9.—). **Prix d'annonces:** 25 cts. la ligne d'un millimètre ou son espace; 80 cts. annonces en bande, la ligne d'un millimètre ou son espace, 90 mm de large.

Esce ogni due sett. al giovedì
Prezzi d'abbonamento: Anno Fri. 6.— (Estero Fri. 9.—). **Inserzioni:** 25 Cent. per linea di 1 mm., o spazio corrispondente; **annunci a strisce:** 80 Cent. per linea di 1 mm su 90 mm o spazio corrispondente.

Chefredaktion: E. Möckli, Adj.-Uof., Postfach Bahnhof Zürich, Tel. 57.030 u. 67.161 (priv.)

Rédaction française: Cap. Ed. Notz, Case Rive 246, Genève, Tél. 51.036

Redazione italiana: 1° Ten. E. Fonti, 3 Sennweg, Berna, Tel. 24.513

Von unseren Pontonieren

Was glänzt auf jenen Schiffen?
Was weht für ein Panier?
Was sind das für Husaren,
Die auf dem Wasser fahren?
Das sind die Pontonier!

Wenn unsere Pontoniere dieses alte schöne Soldatenlied aus kräftiger Kehle mit Lust und Begeisterung erschallen lassen, so ist es nicht nur die augenblickliche gute Laune, sondern vielmehr ein ausgesprochener Korpsgeist und der Stolz auf eine alte Tradition, der in diesem Gesang zum Ausdruck kommt. Dieser Stolz ist nicht ganz unberechtigt, fußt doch die Bildung der ersten Pontonierkompanien und des ersten eidg. Pontontrains auf einem Beschluß der Eidg. Tagsatzung vom Jahre 1820.

Seit 1910 haben wir bei den Pontonieren den Bataillonsverband, jedoch bis vor kurzem als bloße Friedensorganisation zur Vereinheitlichung und besseren Leitung der Ausbildung. Bei der Mobilmachung wurden die Bataillone in Divisions- und Armee-Brückentrains aufgelöst, unter entsprechender Zuteilung von Brückenmaterial. Der Divisionsbrückentrain verfügte über nur 40 m, der Armeebrückentrain über 160 m Kolonnenbrücke von 2½ bis 3 Tonnen Tragkraft.

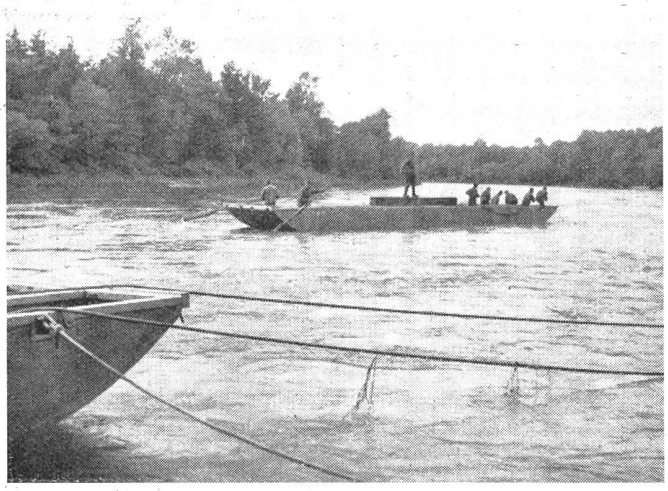
Die neue Truppenordnung vom Oktober 1936 hat für die Pontoniere in organisatorischer und personeller Hinsicht keine so großen Veränderungen gebracht wie dies anderswo vielfach der Fall ist. Der Bataillonsverband gilt nun auch für den Kriegsfall. Das Pont.-Bat. wird als Ganzes dem Armeekorps einverleibt. Anzahl und Numerierung der Bataillone ist gleich geblieben und auch im Kommando sind einstweilen keine Aenderungen eingetreten. Dagegen ist die Zusammensetzung des Bataillons eine andere geworden. Statt 4 verschieden starke (2 Div.- und 2 Armee-Brtr.-Kp.) zählt das Bataillon heute 3 gleichstarke Pontonierkompanien von wesentlich höherm Bestand. An Stelle der Pontonier-Trainkompanie ist die Pontonier-Lastwagenkolonne getreten. Dies ist zweifellos die wichtigste organisatorische Aenderung beim Pont.-Bat. Die Pontoniere sind heute vollständig motorisiert. Das Pferd mußte, wie so manchenorts, auch hier dem Motor weichen. Die prächtigen Pontonier-Trainkompanien und damit auch ein Stück Poesie im Dienstbetrieb des Pont.-Bat. verschwinden für immer. Die Pontoniere werden jedoch ihre alten Kameraden und treuen Gehilfen vom Train nicht so bald vergessen.

Weit einschneidender als die organisatorischen sind die bei den Pontonieren eingetretenen und teilweise noch in der Durchführung begriffenen Aenderungen in der technischen Ausrüstung. Es ist ein glücklicher Zufall, daß die Einführung des neuen Pontoniermaterials gerade mit einer neuen Truppenordnung zusammenfällt. Sie hätte auch ohne dieses zufällige Zusammentreffen kommen müssen und war auch seit langem vorbereitet.

Unser bisheriges Brückenmaterial ist dem System des österreichischen Genieobersten Birago nachgebildet und wurde 1844 erstmals vom Kanton Bern, später dann allgemein eingeführt. Dieses Kriegsbrückensystem gehörte während vieler Jahrzehnte mit zum Besten, was jemals auf diesem Gebiet erfunden worden ist; den Anforderungen des modernen Krieges vermochte es jedoch schon längst nicht mehr zu genügen. Der Krieg stellt an das Können der Pontoniere und besonders an die Leistungsfähigkeit des Brückenmaterials heute ganz erheblich höhere Anforderungen als noch vor 25 Jahren. Dies gilt namentlich für die Tragfähigkeit der Brücken als Folgen einer weitgehenden Motorisierung der Trains, Zuteilung schwerer Geschütze, von Kampfwagen usw. Aber auch die Ein- und Ausbauart der Brücken und die taktisch-technische Manövrierbarkeit des Materials steht ganz unter dem Einfluß der neuen Kriegswaffen, der Flieger und der weittragenden Artillerie. Eine Pontonbrücke muß, um der Zerstörung durch diese Waffen zu entgehen, innert wenigen Minuten in einzelne Glieder aufgelöst, auseinandergezogen und, wenn die Gefahr vorüber ist, auch rasch wieder zusammengefahren oder an eine andere Stelle verlegt werden können.

Das neue Pontoniermaterial trägt dieser Forderung sowie dem zwingenden Bedürfnis nach größerer Tragfähigkeit weitgehend Rechnung und eignet sich deshalb, dank auch der durch die Motorisierung erlangten großen Beweglichkeit beim Landtransport, vorzüglich zu sog. Operationsbrücken, wo immer die Armeeleitung, das Armeekorps oder die einzelne Division solcher Brücken benötigt. Es ist nicht zuletzt diese große Beweglichkeit sowie die leichte Aufteilbarkeit der Pontonier-Lastwagenkolonne, welche den Verzicht auf die Bildung von besondern Div.-Brückentrains in der neuen Truppenordnung nahelegte.

Die Bilderaufnahmen vom Bau einer pontonweise



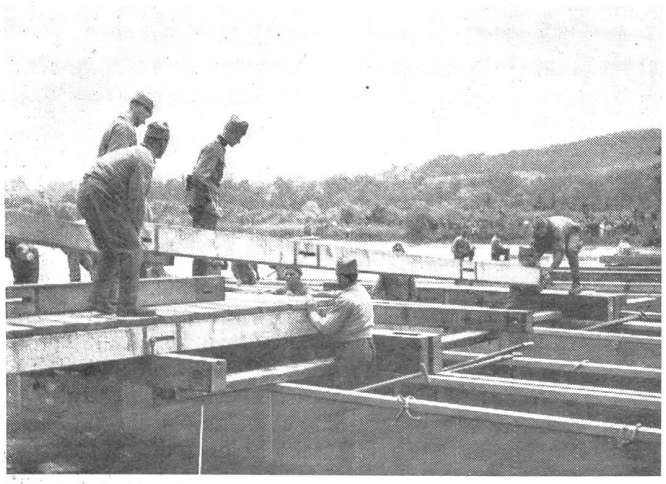
Verankern eines Ponton-Vierteilers aus Leichtmetall und Einfahren in die Brückenlinie.

Ancrage et mise en place d'un ponton en aluminium dans l'axe du pont.

I pontoni in metallo leggero sono condotti ed ancorati sul tracciato del ponte. Phot. Karl Egli, Zürich.

erstellten schweren 12-Tonnen-Brücke im W.K. 1937 des Pont.-Bat. 3 lassen erkennen, wie das neue Ordonnanzmaterial der Pontoniere aussieht und wie es gehandhabt wird. Bild 7 insbesondere gibt einen guten Begriff von der fertigen Schiffsbrücke. Es sei im nachfolgenden auf einige charakteristische Merkmale dieser originellen, den besondern Flußverhältnissen unseres Landes angepaßten Neukonstruktion hingewiesen.

Der *Ponton* aus Leichtmetall von rechteckigem Querschnitt und vollständig parallelen Seitenwänden wiegt zirka 550 kg und kann auf dem Lande noch bequem von 16 Mann gehandhabt werden. Die Rückwand ist bis auf Höhe des horizontal durchlaufenden Bordrahmens aufgezogen, wodurch der bei Flußschiffen übliche und notwendige Schnabel entsteht. An den Seitenwänden und an der Rückwand des Pontons befinden sich Kupplungsvorrichtungen, welche gestatten, je 2 Pontons in der Längsrichtung und beliebig viele Pontons in der Querrichtung mechanisch zu einem größern Fahrzeug zusammen zusetzen, je nach der erforderlichen Tragkraft für einen bestimmten Brückentyp. Man nennt solche Fahrzeuge dann Ponton-Zweiteiler, Dreiteiler, Vierteiler usw.

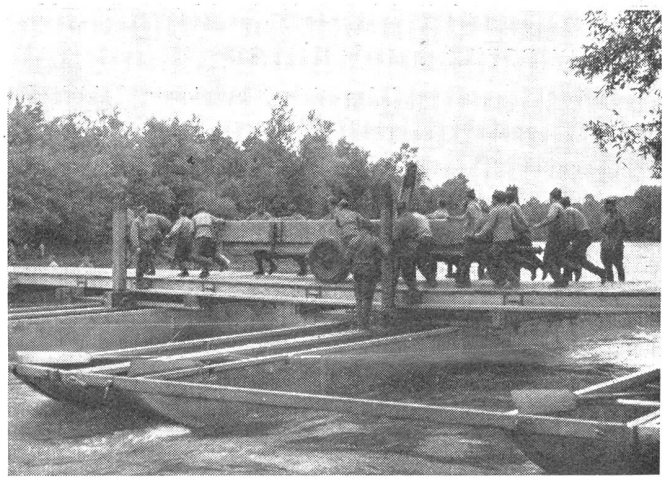


Aufdornen der Streckbalken auf die Pontonschwelle des nächstfolgenden Vierteilers im pontonweisen Vorbau.

Fixation des poutrelles sur les traverses de ponton.

Posa delle traverse sui pontoni ancorati l'uno accanto all'altro. Phot. Karl Egli, Zürich.

Der *Bock* als feste, auf dem Flußgrund stehende Brückenunterstützung ist neben dem Ponton der wichtigste Bestandteil des Brückenmaterials. Er wird verwendet, wo die Wassertiefe für Ponton nicht mehr genügt, sowie beim Bau von Brückenrampen und ganzen Etagenbrücken, ferner als Ersatz für Pontons bei Mangel oder Ausfall durch feindliche Beschießung. Der Bock besteht aus einer Schwelle in Leichtmetall, 2 hölzernen mit Eisen bewehrten Füßen, 2 Fußscheiben, 2 Tragbolzen und 2 Keilen zur Querversteifung. Bei hohen Böcken wird diese noch durch gekreuzte Drahtseile ergänzt. Dank der senkrechten Stellung der Bockfüße kann die Bockschwelle mit samt der darauf ruhenden Brückendecke unter Verwendung spezieller Winden jederzeit gehoben oder gesenkt werden, entsprechend dem Wechsel des Wasserstandes. Der Einbau des Bockes erfolgt bei größerer Wassertiefe stets vom Ponton aus, wobei die Füße mit einer Handrampe leicht in den Flußgrund eingerammt werden (Bild 4). Bei geringer Wassertiefe, in der Regel also in unmittelbarer Nähe des Ufers, wird der Bock in zusammengesetztem Zustand direkt von Hand aufgestellt und eingebaut (Bild 5).



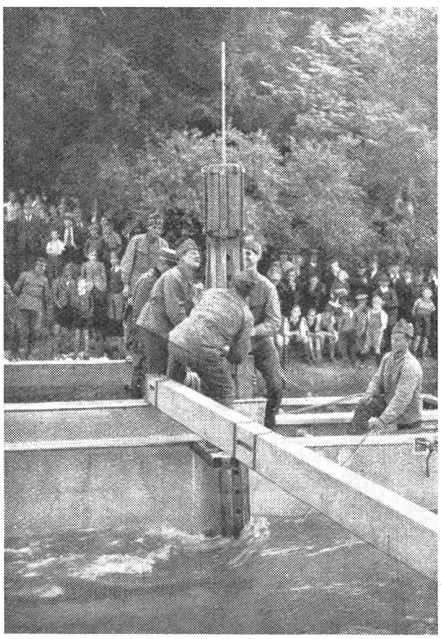
Beim pontonweisen Vorbau kann es sich bei einer langen Brücke lohnen, das Material an die Baustelle zu fahren, anstatt es auf den Schultern zu tragen.

Dans la construction de ponts de bateaux d'une certaine importance, il est préférable de camionner le matériel jusqu'au chantier, plutôt que de le porter, à dos d'homme.

Nella costruzione di un ponte lungo è vantaggioso trasportare il materiale con carro anzichè portarlo. Phot. Karl Egli, Zürich.

Die *Brückendecke* aus Holz mit der 3 m breiten, von kräftigen Rödelbalken begrenzten und durch Unterzüge verstärkten Fahrbahn, wird beidseits durch Gehstege ergänzt. Die Feldlänge beträgt 7 m. Die Zahl der Streckbalken (Tragbalken) ist je nach Brückentyp verschieden. Eine besondere Drahtseilverspannung wirkt in Verbindung mit kräftigen Geländerstützen lastverteilend, verhindert den Einsturz der Brückendecke beim Versacken einzelner Pontons und gibt dem ganzen System ein eigenes und solides Gepräge (Bild 7).

Mit dem neuen Material können in normaler Bauweise Brücken von 12, 9 oder 6 Tonnen, ausnahmsweise auch für nur 3 Tonnen Tragkraft geschlagen werden. Eine Pontonbrücke wird entweder durch Werfen von Ankern auf dem Flußgrund verankert oder dann an ein sog. Schertau (starkes Drahtseil) gehängt, das vorher quer über den Fluß gespannt worden ist. Beide Verankerungsarten werden bei starker Strömung in der Re-



Einbau eines Bockes vom Ponton aus. Die Bockfüße werden mit einer Handramme leicht eingerammt.

Construction d'un chevalet sur le ponton même. Les pieds du chevalet sont enfoncés facilement au moyen d'un mouton à bras.

Costruzione dell' armatura alle teste di ponte. I piloni sono infissi a mezzo di un mazzapicchio a mano, leggermente rinforzato.
Phot. Karl Egli, Zürich.

gel ergänzt durch direkte Landverankerung, indem dünnere Drahtseile von gewissen Punkten der Brücke aus schräg stromaufwärts gegen das Ufer gespannt und an Bäumen oder Pfählen befestigt werden.

Der Bau der Schiffbrücke erfolgt je nach den Umständen entweder « pontonweise » oder « gliederweise ». Beim pontonweisen Bau werden die Pontons einzeln sukzessive im Fluß verankert und am Ankertau rückwärts in die Brückenlinie herunter gelassen (Bild 1). Die Brückendecke wird entsprechend von Ponton zu Ponton vorgetrieben (Bild 2). Dieser Bauvorgang bleibt sich gleich, auch wenn die Pontons ans Schertau gehängt werden. Für lange Brücken ergeben sich dabei ermüdende Materialtransporte, so daß es vorteilhaft sein kann, die Balken und Laden nicht zu tragen, sondern bis an die Brückenspitze zu fahren (Bild 3).

Beim gliederweisen Bau der Schiffbrücke werden die einzelnen Brückenglieder, bestehend aus einem vollständigen Brückenfeld, gleichzeitig in angemessenen Abständen am Ufer gerüstet. Das Einfahren und Verankern erfolgt alsdann wie mit einzelnen Pontons. In der Brückenlinie stoßen die Glieder stumpf aneinander und werden mit Bolzen verbunden. Diese Einbauart ist namentlich bei breiten Flüssen mit mäßiger Strömung vorteilhaft. Für das Manövrieren mit Brückengliedern können Außenbordmotoren gute Dienste leisten.

Von besonderer Bedeutung für die Kriegsbrauchbarkeit des neuen Materials ist der Umstand, daß die Schiffbrücke, gleichgültig ob gliederweise oder pontonweise eingebaut, bei drohender Gefahr innert kürzester Zeit gliederweise auseinander gefahren werden kann. Es ist klar, daß die Durchführung derartiger Manöver mit ganzen Brückenteilen eine Erweiterung der Schulung der Pontoniere bedingt. Die Verlängerung der Rekrutenschule ist deshalb keinen Augenblick zu früh gekommen.

Zum Arbeitsgebiet der Pontoniere gehört auch das Uebersetzen von Truppen, das beim Kampf um einen Flußübergang als eine dem Brückenschlag vorangehende Sonderaktion von ausschlaggebender Bedeutung ist. Die Pontoniere verfügen hierfür über ein besonderes Uebersetzmaterial, das sich schon bei vielen Uebungen, zuletzt bei den Manövern der 3. Division 1937, bestens bewährt hat. Es liegt allerdings in der Natur unserer Neutralitätspolitik und der daraus resultierenden strategischen Defensive, daß sog. gewaltsame Flußübergänge für die schweizerische Armee die Ausnahme bilden dürften. Die Haupttätigkeit unserer Pontoniere im Kriegsfalle wird deshalb voraussichtlich in der Aufrechterhaltung der rückwärtigen Verbindungen über die Aare, die Limmat, die Reuß usw. liegen. Dies bedeutet heutzutage nicht mehr ein ungestörtes rein fachtechnisches Arbeiten hinter der Front, sondern einen ständigen, aufreibenden und gefährlichen Kampf um die Schaffung und Erhaltung der für den Nach- und Rückschub und die Bewegungen der Reserven notwendigen Brücken, deren Zerstörung der Gegner immer wieder versuchen wird. Da wir leider nicht mit der eigenen Beherrschung der Luft rechnen können, so wird die Arbeit unserer Pontoniere im Kriegsfalle sich in der Regel auf die Nacht konzentrieren. Bei Tagesanbruch müssen die Brücken abgebrochen oder wenigstens gliederweise auseinander gezogen werden.

Der Pontonier ist manchmal ein etwas rauher und ungehobelter Geselle und ist in dem, was man gewöhnlich unter soldatischem Auftreten versteht, nicht immer vorbildlich. Dies ist an sich bedauerlich, aber für seine Leistungen als Pontonier sicher kein zuverlässiger Wertmesser. Um einen solchen zu erhalten, muß man ihn bei der Arbeit auf dem Wasser und auch bei seiner aufopfernden und unermüdlichen außerdienstlichen Tätigkeit in den Pontonierfahrvereinen gesehen haben.

Wir erinnern uns mit Stolz an die kühnen Taten unserer Pontoniere anläßlich der Hochwasserkatastrophe in Lichtenstein und an die prächtigen sportlichen Leistungen bei Auslandfahrten wie Zürich—Rotterdam, Genf—Marseille. Sie haben bei diesen Gelegenheiten für ihr Vaterland Ehre eingelegt, diese wackeren Gesellen mit den starken Armen und unerschrockenen Herzen. Sie würden es auch im Ernstfalle so halten und es ist keine leere Phrase, wenn der Pontonier von sich selber singt:

Einbau eines Bockes von Hand am jenseitigen Brückenende. Dabei kommen einige Leute des Bautrupps zu einem im Juli nicht unwillkommenen Bad.

Construction, à la main, d'un chevalet à chaque extrémité du pont. Pour ce faire, quelques hommes de l'équipe de construction sont obligés de prendre un bain qui, au mois de juillet, est le bienvenu.

Costruzione dell' armatura-testa-di-ponte. Durante tale lavoro i pontonieri addetti colgono l' occasione per un gradito bagno ... quando si è in luglio.
Phot. Karl Egli, Zürich.

Eine der letzten Arbeiten beim Bau einer Schiffsbrücke ist das gleichzeitige Anziehen der Drahtseilgeländer durch die Pontoniere.

Un des derniers travaux de la construction d'un pont de bateaux est la tension du câble garde-corps par les pontonniers.

Uno degli ultimi lavori della costruzione di un ponte su barche: Montare i parapetti con appositi cavi metallici.

Phot. Karl Egli, Zürich.

Er baut im Kugelregen,
Er baut trotz Sturm und Wind,
Schlägt zu mit hartem Klotze
Die Brück' dem Feind zum Trotze,
Kühn, sicher und geschwind.

Soldaten des Fernen Ostens

Was wissen wir von der japanischen Armee?

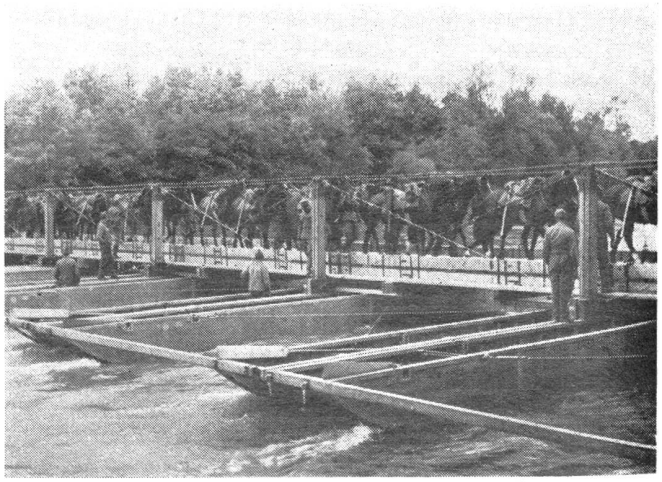
Der blutige Konflikt im Fernen Osten hat begreiflicherweise das Interesse für die beiden Kampfparteien geweckt. Nachfolgend möchte ich einen kurzen Abriß über das Gefüge der japanischen Armee geben. Trotzdem die Völker und Länder des Fernen Ostens für den Europäer eigentlich in jeder Hinsicht erschlossen sind, hält es doch schwer, zuverlässiges Material über die Organisation der japanischen Heeresstreitkräfte zu erhalten.

Die japanische Armee birgt eine heroische Tradition: das Wesen der Samurais. Die Samurais — die alten Ritter und Waffenhelden Japans — haben ihren Geist, ihre Tapferkeit und ihre Todesfurcht in der heutigen modernen Armee zurückgelassen. Dieser Samuraigeist in Verbindung mit den allermodernsten Waffen, schweißt eine Truppe auf Gedeih und Verderb zusammen. Wir wissen aus der Kriegsgeschichte, mit welchem Elan, aber auch mit welchen Opfern das eben erwachte Japan den russischen Bären schlug. Seither ging die koloniale Raumerweiterung unaufhaltsam weiter. Unerbittlich «fraßen» sich die Japaner immer tiefer in das gewaltige, aber auf tönernen Füßen stehende Reich Konfutses. Der heutige blutige Konflikt ist nichts weiter, als eine Etappe im Expansionsdrang des länderhungrigen Japaners. Allerdings kann dieser Krieg Konsequenzen in sich schließen, die weder die grundgescheite japanische Diplomatie, noch die rücksichtslose Militärkaste in ihren Berechnungen berücksichtigt haben ...

Man nennt die Japaner gewöhnlich die «Preußen des Ostens». Diese Bezeichnung kommt nicht von ungefähr. Kaum ein Land — auch nicht in Europa — hat sein Heerwesen so durchgreifend und so sorgfältig aufgebaut wie Japan. Sein Lehrer war das einstige mächtige Preußen, das einen Feldherrn wie Moltke und einen Diplomaten wie Bismarck gebar. Preußische Offiziere drillten und lehrten die kleinen, gelben Japaner. Japanische Offiziere taten in preußischen Garderegimentern und auf preußischen Kriegsschiffen Dienst. Ihre Prüfung bestanden die Japaner im Kriege gegen Rußland, als sie Anno 1904 die stolzen Armeen und die mächtige Flotte des Zaren in Trümmer schlugen. Ihren Dank gegenüber dem preußischen Lehrmeister erwiesen sie 1914, als sie den Deutschen Tsingtau wegnahmen. So ist Japan. Und heute sitzen sie wieder zusammen ...

Besondere Sorgfalt in ihrer Ausrüstung und Bewaffnung erfuhr die Infanterie. Auch Japan hat den Grundsatz übernommen, daß die Infanterie immer noch die «Königin der Waffen» und heute mit besonderer Berechtigung die «Königin des modernen Schlachtfeldes» sei. Das größte Plus der japanischen Infanterie ist der Infanterist selbst. In jedem dieser kleinen gelben Kerls wohnt ein Samurai. Unerbittlich, keine Gefahr scheuend, arbeitet sich der japanische Soldat an den Feind heran, um ihn zu vernichten. Keine Todesfurcht hemmt seine Bahn. Im Gegenteil — sieht er keinerlei Möglichkeit, sein gestecktes Ziel zu erreichen, dann gibt er sich oft selbst den Todesstoß — er verübt Harakiri. Gelegentlich können wir auf Bildern aus dem östlichen Kriegsschauplatz japanische Soldaten mit weißen Schärpen sehen. Es sind dies fast ohne Ausnahme Todeskandidaten. Freiwillige, die mit der Durchführung einer besonders gefährlichen Aufgabe betraut werden. Die Japaner reißen sich um die Ehre, eine weiße Schärpe tragen zu dürfen. Eine ausgezeichnete taktische und technische Ausbildung formt den jungen Japaner zum modernen Soldaten. Er erkennt den Wert einer guten Dekkung und er versteht, den günstigen Moment abzuwarten. Anderseits legt er sich aber in der Art und Weise der Zerstörung eines feindlichen Objektes nicht die geringste Hemmung auf. (Siehe Luftangriffe auf Shanghai.) Trotzdem die Hierarchie in der japanischen Armee zeitweise noch an die alte kaiserlich-wilhelminische Armee erinnert, ist das Verhältnis zwischen Offizier und Gemeinen außerordentlich nahestehend. Die asiatische Mentalität und die buddhistische Lehre spielen hier zweifellos eine große Rolle. Der Soldat ist modern und gut ausgerüstet. Ausgezeichnetes Schuhwerk schützt ihn vor der Unbill der asiatischen Erde. Des weitern trägt er

(Fortsetzung Seite 160.)



Passieren der Schiffsbrücke durch abgesessene Kavallerie, was für eine Brücke dieses Typs nur eine sehr geringe Belastung bedeutet.

Passage d'un pont de bateaux par de la cavalerie à pied, ce qui ne représente en l'occurrence qu'un très léger chargement pour un pont de ce type.

Passa la cavalleria appiedata, peso irrisorio per la capacità di un simile ponte. Phot. Karl Egli, Zürich.