

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rhein und die Rheinfeldzüge

Cardinal von Widdern, Georg

Berlin, 1869

Die Mittel für den Uferwechsel am Rhein

[urn:nbn:de:bsz:31-241575](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-241575)

als auch nach dem andren Ufer durch je eine Pontonbrücke mit dem **Fort Blücher** communicirt. Letzteres gilt als Brückenkopf, hat aber keine offene Kehle, sondern ist ein vollständig geschlossenes Vierseit mit Eckbastionen. Das Vorterrain der Festung ist nach allen Seiten hin meilenweit Niederungsland ohne Hügel noch Wald.

Bis jetzt ist Wesel nur durch die rechtsrheinische Uferbahn mit dem deutschen Schienennetz verbunden, durch die neue directe Berlin-Pariser-Bahn (über Lehrte-Hannover-Festung Minden) wird aber auch hier der Rhein eine Ueberbrückung erfahren, welche die Festung zum Sperrpunkt einer eventuell sehr wichtigen Linie macht und vor allem sie in directe Verbindung mit der Weserfestung Minden (24½ Meile) und mit den deutschen Nordsee-Küsten bringt (nach Emden auf der Ernsbahn, nach der Jade über Osnabrück). Wesel ist die Nordsperr des Rheinstroms, wie Germersheim die Südsperr.

Die Mittel für den Uferwechsel am Rhein.

Indem wir in Bezug auf den Rhein als Fluß und über dessen Uebergangspunkte darauf hinweisen, was wir in den betreffenden militair-geographischen Abschnitten Seite 112 und 175 erwähnt haben, wiederholen wir hier zugleich mit einigen näheren Angaben über die Beschaffenheit derselben die stehenden Rheinbrücken.

Kehl: 700 Fuß lang, Doppelgleise, Eisenoberbau auf 6 Pfeilern (demnächst die Eisenbahnbrücken 1) über die Schutter und deren Niederung, 791 Fuß lang, Stein, 3 Pfeiler, 2) über die Kinzig 365 Fuß lang, Eisen).

Manheim: stehende Eisenbahnbrücke mit 2 Geleisen, einem Fahrweg und 3 Oeffnungen. Eisernes Fachwerk.

Mainz: eiserne Bahnbrücke für Doppelgleise und Fuhrwerkpassage.

Coblenz: eiserne Bogen-Gitterbrücke mit Doppelgleis und Personenpassage.

Elm: doppelte, horizontale Gitterbrücke mit 4 Oeffnungen; 2 Geleise, ein Fahrweg, ein Weg für Personenverkehr.

Alle diese Uferpunkte haben außerdem noch Pontonbrücken.

Die Schienenstraßen auf den Brücken sind zur Benutzung für die Passage von Wagen-Kolonnen durch einfachen Bohlenbelag schnell herzustellen, wofür wohl in den betreffenden Festungen Vorbereitungen getroffen sein dürften.

Die Eisenbahntraject-Anstalten können im Fall der Gefährdung in kurzer Zeit abgebrochen und durch Dampfer in Sicherheit nach der nächsten Festung geschleppt werden. Sollen sie irgendwo anders der Uferverbindung dienen, wie z. B. die Trajectanstalt bei Knielingen oberhalb von Germersheim, so müßten wohl ebenso vorher Vorkehrungen ge-

troffen werden, als für Etablierung von Dampfähren (Eöln). Der große Reichthum an Dampfsschiffen, namentlich an Schleppern sichert zumal bei zeitweiliger Nichtverfügung über diese oder jene Schienenstrecke den Transport von Material und Verpflegungsbedürfnissen. Es sieht zu erwarten, daß die Dampf Fahrzeuge für und während eines Feldzuges in dem Maße, als es die Heeresleitung für nöthig findet zur ausschließlichen Verwerthung für die Armee gestellt werden und daß dieselben, wie auch die kleine Mosel-Flottille, falls die Defensiv auf das rechte Ufer beschränkt ist, in den Festungen eingeschlossen und zu deren Dienst gestellt werden.

Die Rheindampfschiffe resp. Dampfähren sollen aufnehmen: $\frac{1}{2}$ Bataillon oder $\frac{1}{2}$ Escadron oder $\frac{1}{4}$ Batterie. Hierzu werden Voranstalten nöthig.

Die größten Dampf-Schleppfahrzeuge schleppen 10 Rheinflaschiffe und darüber.

Außer diesen ebenerwähnten Verkehrsanstalten stehen eventuell folgende andre für den Uferwechsel zur Disposition:

1. **Fliegende Fähren.** Sie sind an solchen Punkten, wo ihr Betrieb organisirt war, bei günstigen Stromverhältnissen in ein paar Stunden dienstfähig und können die größeren von ihnen am Mittel- und Nieder-Rhein aufnehmen:

ein Bataillon, oder eine Escadron (beides ohne Fahrzeuge) oder $\frac{1}{4}$ Batterie (incl. Munitions- und Vorrathsfahrzeuge).

2. **Schalen.** Unter diesem Namen existiren auf dem Rhein große flache Kähne, welche 80—100 Mann zu Fuß, oder 25—30 Mann und Pferde oder 4 Geschütze mit Proze (zusammen geschoben) oder 2 bis 3 Wagen nebst einigen Stangenpferden laden können.

Die Schalen gehen langsamer als die Kähne, man kann für längeren Transport ihrer zwei aneinander koppeln. Diese Transportmittel sind natürlich in ihrer Leistung sehr abhängig von den Stromverhältnissen. Wenn wir an anderer Stelle erwähnten, der Rhein friere durchschnittlich alle zwei Jahre zu, so ist das die Durchschnittszahl nicht von den Erfahrungen nur eines Decenniums, sondern langjähriger Beobachtungen. Er friert auch nicht stets so zu, daß man seine Decke als Fahrstraße zu benutzen im Stande ist, dieselbe ist sogar in der Regel sehr ungleich und mit zusammengeschobenen Eisscheiben bedeckt. Der Eisgang, ein Ereigniß, was zwischen den Monaten November bis Anfang Februar den statistischen Jahresberichten zu Folge in der Regel zwei bis dreimal eintreten pflegt und wobei Fähren und Pontonbrücken auf Wochen oder Tage abgefahren werden müssen, ist das gewöhnlichere. Wie sehr Wittgenstein 1814 aufgehalten worden ist, wie sehr andererseits zu derselben Zeit Winzingerode sich aufhalten ließ, jener bei Fort Louis, dieser bei Düsseldorf den Rhein zu passiren „weil Eis auf demselben ging,“ hat das

Studium des Feldzugs gezeigt. Man wolle sich andererseits auch über den Rheinübergang des zweiten preussischen Armee-Corps (v. Kleist) informiren. Dasselbe kam circa 15,000 Mann stark am 17. Januar 1814 bei Thal Ehrenbreitenstein an, als der Strom mit Eis ging. Während die Infanterie und Artillerie ebendasselbst hinübergeschafft wurde, hatte die Kavallerie bei Neuwied den Uferwechsel zu effectuiren. Erst am 1. Februar, also nach 15 Tagen, war die Duene am linken Ufer! An manchen Tagen hatte man kaum einige Kompagnieen hinüber schaffen können.

Die Schalen gebrauchen für das Ein- und Ausladen und für eine Hin- und Rückfahrt bei mäßigem Eisgang mehr als zwei Stunden. Ist derselbe aber stark, so drückt der Strom das Fahrzeug wohl gar soweit stromabwärts, daß dasselbe mit oder ohne Ladung eine viertel oder eine halbe Meile hinaufgetrödeln werden muß, wofür allemal an beiden Ufern eventuell Vorkehrungen getroffen werden müssen.

3. **Flöße.** Die Kosacken Tschernisheffs sind im Januar 1814 mit Pferden auf Flößen übergesetzt und zwar während der Strom mit Eis trieb.

Es leuchtet ein, wie sehr bei einem an den Rhein selbst gefesselten Feldzug im Winter der Besitz gesicherter fester Brücken der Defensivse gut kommt, namentlich wenn die Brückensfestungen dann als Ausfallsthore für größere Heeresmassen benutzt werden.

Das linksrheinische Grenzland und die Sicherung desselben.

Mit dem Schritt über den Rhein hinweg in das westliche Grenzgebiet Deutschlands treten wir auf das Feld von Speculationen und müßten vorher eigentlich schon folgende Fragen entschieden haben.

1. Soll Süddeutschland direct am Oberrhein oder indirect auf der Basis des Mittelrheins vertheidigt werden?

2. Soll man den Rhein — am Rhein vertheidigen? oder

3. Will man im Falle des politischen Angriffes gegen den Rhein von Westen her sich befähigt halten, Deutschland durch eine Offensive zu vertheidigen?

Die beiden ersten Fragen gehören zu denen, welche im Prinzip beantwortet werden müssen, wir kommen auf dieselben später zurück, die Letzte sollte allein abhängig sein von dem ersten Grundsatz: das System der Landesvertheidigung so einzurichten, daß es der Defensivse innerhalb und an den Grenzen ebenso dient, als wie der Offensive außerhalb derselben. In dieser Beziehung ist Frankreich gegen den Rhein hin durch die großen Festungsschwerpunkte Straßburg und Metz, welche beide an größeren Flußbarrieren dicht an der Grenze liegen sehr günstig situirt, Deutschland desto weniger, namentlich seitdem wir Luxemburg verloren. Was der Diplomat geglaubt hat, aufgeben zu müssen — ist der