

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



KRIEGSBRÜCKENGERÄTE DER WEHRMACHT

Horst Beiersdorf



Eine 8 t-Ponton-Brücke mit einer landseitigen Bockstrecke aus B-Gerät ist fertiggestellt, nun können die Panzer rollen. (PS)

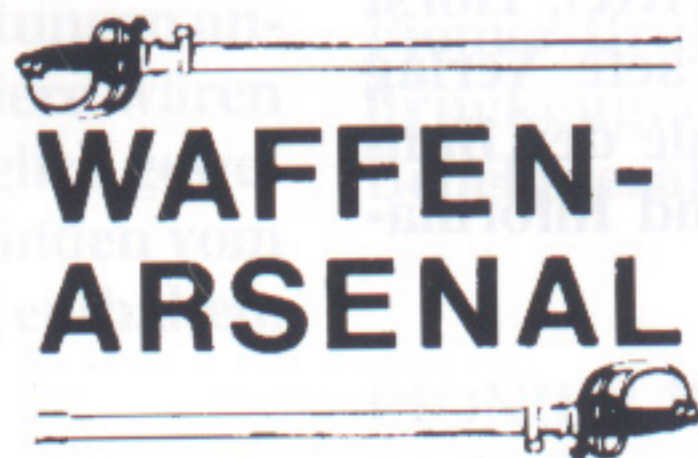
16 t-Ponton-Brücke aus B-Gerät mit einer Bockstrecke als Landbrücke, davor liegen Übergangsschienen. (PS)



Sonderband S-41

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Eine 16-t-Brücke über die Maan, erbaut von deutschen Pionieren während des Feldzuges gegen Frankreich, 1940.

KRIEGSBRÜCKENGERÄTE DER WEHRMACHT

HORST BEIERSDORF

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

DANKSAGUNG

Bedanken möchte ich mich bei meinen Söhnen Holger und Ulrich sowie der Wehrbereichsbücherei II Hannover, die durch ihre Unterstützung zum Entstehen dieses Bildbandes beigetragen haben.

Außerdem bedanke ich mich herzlichst bei Reinhard Frank (RF), Randolph Kugler (RK), Horst Scheibert (PzP) dem Bernard & Graefe Verlag Bonn (B&G-V) und der Pionierschule der Bundeswehr München (PS), die Fotos und Informationen zur Verfügung stellten.

QUELLEN

Dienstvorschriften der Wehrmacht (H. Dv.+D.)
Petter: Pioniere, Entwicklung einer deutschen Waffengattung
Podzun-Pallas: 5.I.D., 35.I.D., 44.I.D., 72.I.D., 215.I.D., 19.Pz.D.

Die Wehrmacht: Sturmmarsch zur Loire

Zigaretten-Bilderdienst: Die Deutsche Wehrmacht.



Eine Reiterschwadron auf einer 8 t-Pontonbrücke aus B-Gerät auf dem Vormarsch in Rußland.

TITELBILD: Pioniere beim Bau einer Pontonbrücke aus dem B-Gerät

© Copyright, 1995

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor
ISBN: 3-7909-0572-0
Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 16,80 DM, Österreich: 131,- Schilling,
Schweiz 17,80 sfr.

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

VORBEMERKUNG

In diesem Band werden die Kriegsbrückengeräte der Pionier-Brücken-Kolonnen beschrieben. Die Männer dieser Truppe gehörten Spezialeinheiten der Wehrmacht an, über die kaum berichtet wurde, auf die aber alle anderen Waffengattungen angewiesen waren, denn ohne diese Pioniere wären schnelle Vormarschbewegungen unmöglich gewesen. Auch in den bisher erschienenen Bänden vom Waffen-Arsenal war darüber nur wenig enthalten.

PIONIERE

Hauptaufgabe der Pioniere ist es, die Bewegungen der eigenen Truppe zu fördern. Hierzu gab es bei der Deutschen Wehrmacht Truppen-Pioniere und selbständige Pionier-Bataillone in den Infanterie-, Gebirgs-, Jäger-, Fallschirmjäger, Panzer- und Leichten Divisionen. In allen Einsatzgebieten galt es eine Vielzahl von natürlichen und künstlichen Hindernissen zu überwinden. Darunter nah-

men die Gewässer vom schmalen Bach über den breiten Fluß bis zum gewaltigen Strom einen großen Raum ein. Auf zweierlei Art ermöglichten die Pioniere den Übergang: durch Einsatz des bei den Pionier-Brücken-Kolonnen mitgeführten Kriegsbrückengerätes und durch Verwendung von Behelfsgerät.

PIONIER-BRÜCKENKOLONNEN

Die Brückenkolonnen gehörten in der Regel zu den Pionier-Bataillonen der Divisionen. Die Gliederung der Bataillone bestand aus drei Kompanien und einer Brückenkolonne und diese waren je nach Divisions-Zugehörigkeit voll oder teilmotorisiert. Bei teilmotorisierten Bataillonen waren die 1. und die 2. Kompanie marschierende Kompanien mit pferdebespannten Fahrzeugen und die 3. Kompanie und die Brückenkolonne motorisiert.



Eine Brückenkolonne im 1. Weltkrieg auf dem Wege zum Dnjestr.

KRIEGSBRÜCKENGERÄTE

Zur Überwindung von Gewässern wurden folgende Brückengeräte verwendet:

GERÄT A =

Ganz-Pontons aus dem 1. Weltkrieg und von der Reichswehr übernommen, fahrbar auf dem Bockwagen Pf. 8 und dem Pontonwagen Pf. 9, pferdebespannt, behelfsmotorisiert und motorisiert.

GERÄT B =

Halbpontons, fahrbar auf Bockwagen Pf. 10, Pontonwagen Pf. 11 und Rampenwagen Pf. 12, Kraftzug, Pferdebespannung war möglich.

GERÄT C =

leichte Halbpontons, fahrbar auf Bockwagen Pf. 14 und Pontonwagen Pf. 15, Kraftzug, Pferdebespannung war möglich.

GERÄT D =

für Aufklärungs-Abteilungen (mot) auf Lkw verlastet.

GERÄT G =

Gebirgsbrückengerät.

GERÄT H =

Herbert-Gerät. Schwere selbsttragende Brücken

mit Pontonunterstützung. Übernommen von der österreichischen und der tschechischen Armee.

GERÄT I =

Gerät für schwerste Belastung mit Ponton-Unterstützung.

GERÄT K =

leichte selbsttragende Brücke aus Kastengerät, abgestützt auf 3-teiligen Pontons oder Bock, Lkw verlastet.

GERÄT IZ =

leicht-zerlegbare Brücke, selbsttragend, auf Lkw verlastet.

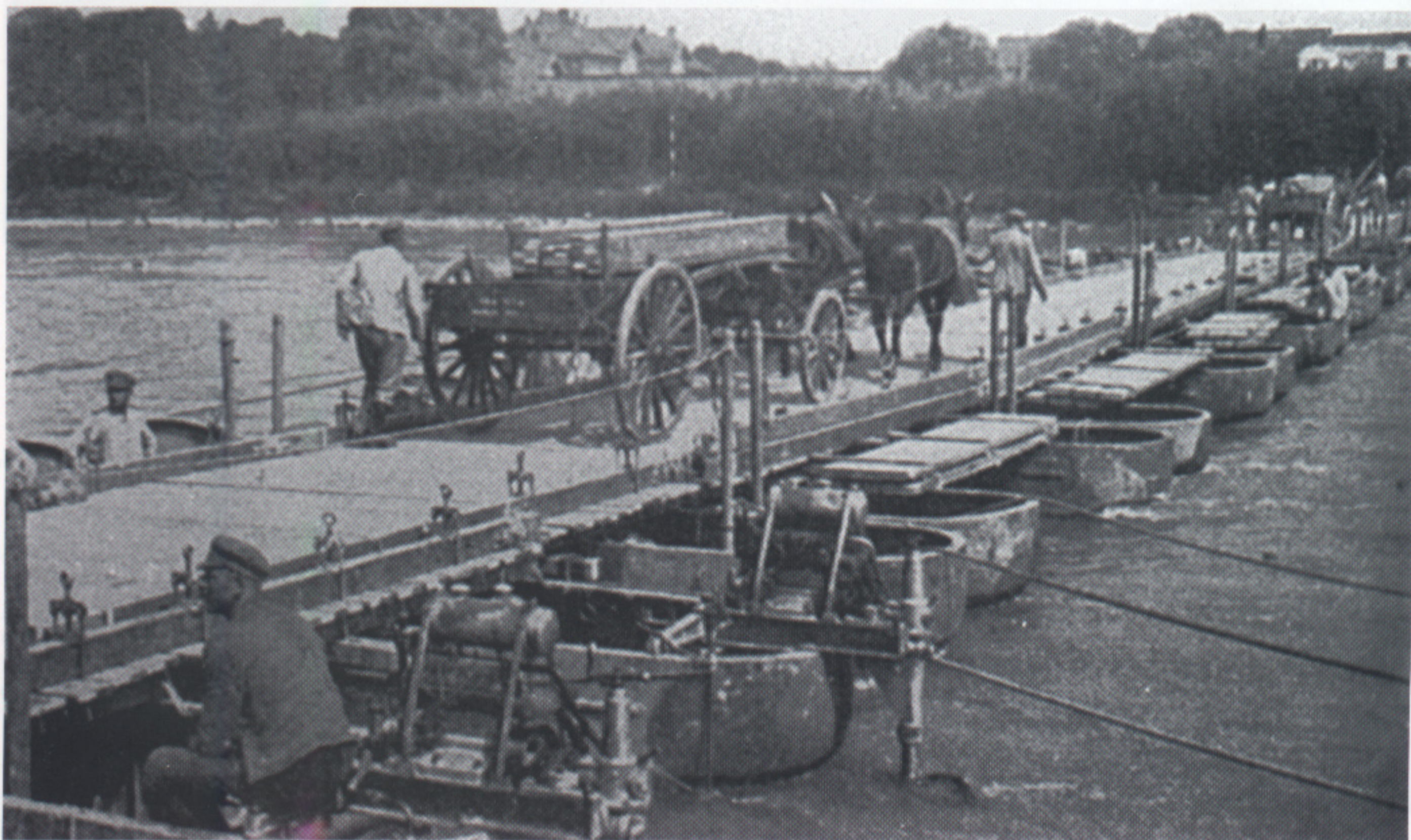
GERÄT sS =

schwere Schiffsbrücke.

GERÄT T = tschechisches Brückengerät. Ganz-Pontons, fahrbar auf Bock- und Pontonwagen, pferdebespannt oder Kraftzug.

BÄSSLER-BRÜCKE =

Brückengerät mit Wurfböcken als feste Unterstützung, auf Lkw verlastet.



Pontonbrücke aus A-Gerät bei der Reichswehr 1930. Auf der Brücke ein pferdebespannter Brückenwagen. An den beiden vorderen Pontons befinden sich Außenbordmotoren. (B&G-V)

BRÜCKENGERÄT A

(Beschreibung nach H.Dv. 222/II)

BRÜCKEN

Mit dem Gerät einer Brückenkolonne konnten Pontonbrücken bis zu 75 m Länge und bis zu 7 t Tragfähigkeit gebaut werden.

FÄHREN

Mit dem Brückengerät A konnten Ruderfähren gebaut werden aus:

- 2 Pontons mit 5 Streckbalken und einfachem Belag Tragkraft 3 t
- 2 Pontons mit doppeltem Belag, Tragkraft 4 t
- 3 Pontons mit 9 Streckbalken und doppeltem Belag Tragkraft 7 t

PONTON:

Zur Brückenkolonne gehörten 26 Pontons. Sie waren aus verzinktem Stahlblech gefertigt. Vorn, über der Vorderkaffe, war eine Aufhöhung, Sprung genannt, diese war vorn 0,25 m hoch und, nach hinten allmählich niedriger werdend, im ganzen 1,55 m lang. Das abgerundete Ende des Pontons heißt Hinterkaffe. Den Boden des Pontons schütz-

ten äußerlich 6 Schleifleisten, die Seiten je ein Bergeholz.

Das Ponton war von Steven zu Steven 8 m lang, oben 1.50 m breit und im Lichten 0,85 m hoch.

Das Gewicht betrug etwa 532 kg.

Im stillen Wasser hatte das Ponton in der Mitte folgende Bordhöhen:

- unbelastet	79 cm
- bei 500 kg Belastung	74 cm
- bei 6000 kg Belastung	22 cm

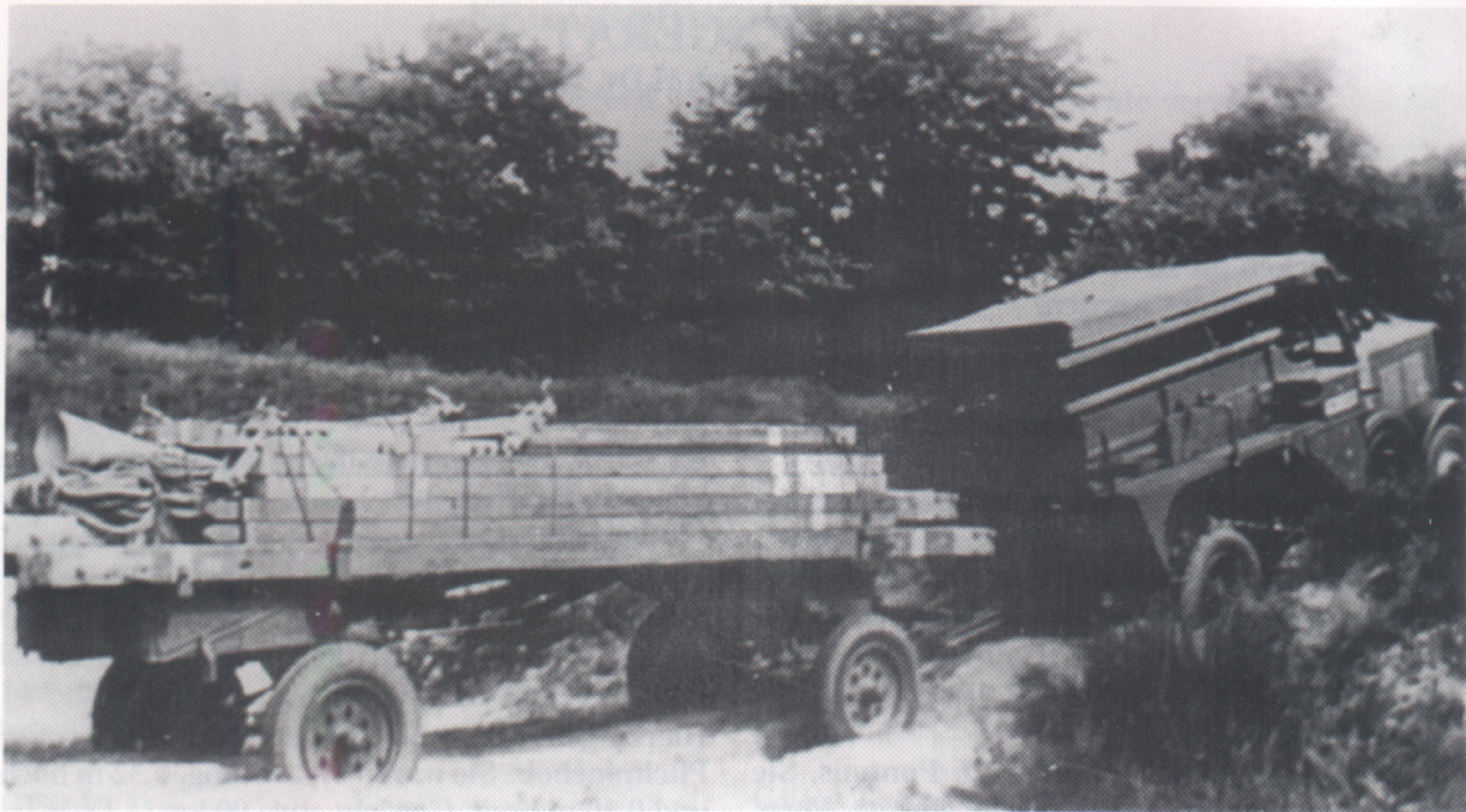
BOCKGERÄT:

Hierzu gehörten 8 Bockholme aus Kiefern- oder Pitchpineholz. Sie waren 4,11 m lang, 0,32 m hoch und 0,10 m breit. Gewicht etwa 90 kg.

16 Bockbeine waren erforderlich. Das Bockbein aus Kiefernholz war 4,50 m lang und 10/15 cm stark. Es hatte unten einen mit Eisen beschlagenen Fuß, auf den die Fußscheibe gesteckt wurde. Gewicht etwa 35 kg.



Eine Brückenkolonne während einer Marschpause. Der Pontonwagen für Pferdezug wurde behelfsmäßig motorisiert mit einem Komnik-Schlepper.



Ein Bockwagen (Pf. 8) wird im schwierigen Gelände von einem Maffei-Schlepper Typ MSZ 201 gezogen. Der Schlepper konnte hinten wahlweise auf Rädern oder Gleiskette fahren. (RK)

Der Bockholmträger war das tragende Verbindungsstück zwischen **Holm** und **Bockbein**. Gewicht etwa 40 kg. 8 Paar wurden mitgeführt. Die Fußscheibe aus Eschenholz, 0,07 m stark, mit 0,45 m und 0,30 m Durchmesser diente zur Aufnahme der Bockbeine. 16 Fußscheiben gehörten zur Ausstattung.

BALKEN:

Der Uferbalken (8 Stück waren vorhanden) war 4,10 m lang und hatte an jedem Ende ein Loch für einen Haftpflock. Gewicht 40 kg.

Der Knackenbalken (56 Stück) war 4,75 m lang, 0,15 m hoch und 0,10 m breit. Gewicht 45 kg. Er

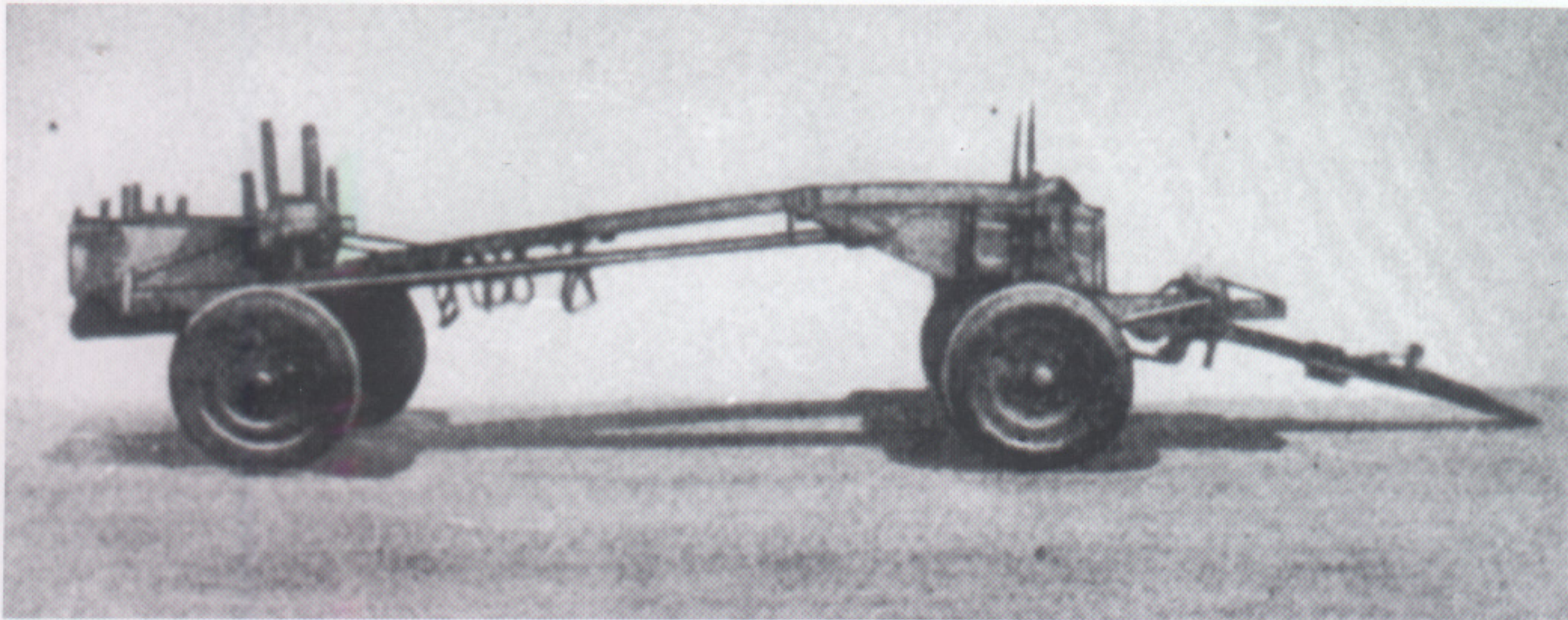
verbindet den Uferbalken mit dem Bockholm.

Der Dornbalken (140 Stück) war 6,10 m lang, 0,15 m hoch und 0,10 m breit. Gewicht 50 kg. Er wurde von Ponton zu Ponton verlegt.

BRETT:

Das Brett (630 Stück) aus Kiefernholz war 3,75 m lang, 0,26 m breit und 0,035 m stark und diente zum Belegen der Balken. Damit wurde die Fahrbahn über die Pontonbrücke hergestellt.

Die angegebenen Gewichte zeigen, daß vom Pionier Schwerarbeit verlangt wurde und das nicht selten im Feindfeuer.



Der Bockwagen (Pf. 8) war fast baugleich mit der Pontonwagen (Pf. 9), so daß notfalls auch auf dem Bockwagen Pontons verladen werden konnten. (D 600)



Ponton Nr. 7 vom Pionier-Bataillon 4, Magdeburg, wird ans Wasser getragen. Hierfür waren 1 Unteroffizier und 20 Mann erforderlich.



Übung des Pionier-Batl. 3, Küstrin, auf der Oder 1930. Auf einer 7 t-Fähre wird eine Panzerspähwagen-Nachbildung vom Typ Adler Standard 6 übergesetzt. (RF)



Eine Fähre an der Donau vom Pionier-Batl. 5, Ulm. Rechts unten sind vom Bock ein Bockbein mit den Bockstreben zu sehen. (PzP)

BRÜCKENGERÄT B

(Beschreibung nach H.Dv. 220/3b)

BRÜCKEN:

Die Brücken bestehen im allgemeinen aus einem festen und einem schwimmenden Teil; Unterstützungen im festen Brückenteil sind Böcke, im schwimmenden Teil Halb- oder Ganz-Pontons, je nach Art der Brücke; Rampenstrecken oder Übergangsstrecken verbinden den festen mit dem schwimmenden Teil der Brücke. Brücken, die nur auf feste Unterstützungen gebaut sind, heißen Bockbrücken.

Mit dem Gerät einer Brückenspalte B konnten gebaut werden:

8 t-Brücken bis zu 83 m Länge

16 t-Brücken bis zu 54 m Länge.

Nutzbare Brückenbreite bei:

- Bock- und Pontonstrecken 3,20 m

- Rampenstrecken neuer Art 3,14 m

- Rampenstrecken alter Art 2,90 m.

8-t-Brücken wurden auf Halbpontons gebaut.

Bock- und Pontonstrecken hatten 8 Streckträger, 2 Rodelträger, 2 Unterzüge und einfachen Belag.

16 t-Brücken wurden auf Ganzpontons gebaut; sie

hatten doppelten Belag. Bockstrecken hatten 12 Streckträger, 2 Rodelträger und 2 Unterzüge, Pontonstrecken 14 Streckträger, 4 Rodelträger und 3 Unterzüge.

FÄHREN:

Man unterscheidet nach Verwendungsart:

- Übersetzfähren, Fähren zum Einfahren in Brücken, Ramm- und Einbaufähren;

nach Bewegungsart:

- Ruderfähren, Motorfähren, Gier- und Zug-Fähren.

aus Brückengerät B konnten gebaut werden:

- 4 t-Fähren

- 8 t-Doppelfähren

- 8 t-Einfachfähren

- 16 t-Fähren

außerdem 4 t-Fähren und 8 t-Einfachfähren mit dem Zusatzgerät.

Wenn keine Landbrücken gebaut wurden, waren zum Be- und Entladen von Fähren erforderlich:

- 2 Übergangsschienen für Fahrzeuge und einfach

- bereifte Kraftfahrzeuge,
 - 4 Übergangsschienen für Pferde und doppelt bereifte Kraftfahrzeuge.

BRÜCKENWAGEN:

Verlastet wurde das Brückengerät auf den

- Bockwagen (Pf. 10)
- Uferbalkenwagen (Pf. 10)
- Pontonwagen (Pf. 11)
- Rampenwagen (Pf. 12)

Die Brückenwagen waren für Motor- und Pferdezug (sechsspännig) eingerichtet, sie waren mit Luftdruck-, Auflauf- und Reiterbremse versehen. Für Pferdezug wurden auf jedem Wagen eine Deichsel, eine Vorderbracke und Ortscheite mitgeführt.

MOTORBOOT:

Die Motorboote (M-Boote) dienten zum Schleppen und Drücken von Fähren und Brückengliedern, vornehmlich beim Übersetzen und Brückenbau. Sie konnten auch zum Schleppen von Wasserfahrzeugen auf längeren Strecken sowie als Einzelfahrzeuge zu Erkundungs-, Überwachungs-

und ähnlichen Aufgaben verwendet werden.

Der Anhänger für das M-Boot (Sd. Ah. 13) war ein Einachsanhänger für Kraftzug, der zur Beförderung des M-Bootes über Land diente und Einrichtungen hatte, um das verladene M-Boot am Flußufer zu Wasser zu bringen oder vom Wasser aus zu verladen.

Besatzung eines M-Bootes beim Fahren als Einzelfahrzeug:

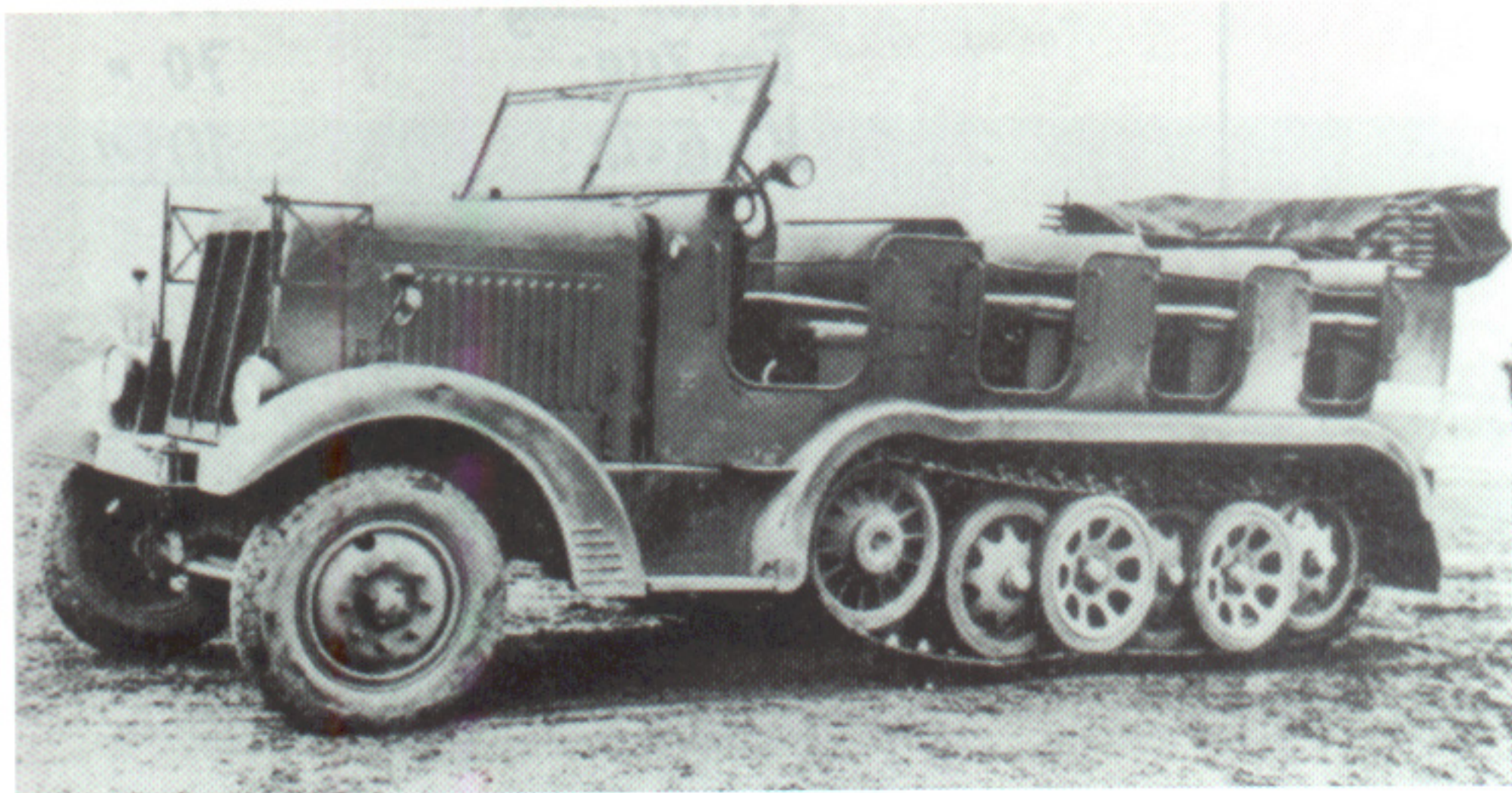
- 1 Bootführer (gleichzeitig Steuerman). Er mußte Inhaber des Steuermannscheines sein.
- 1 Bootsmann.

GERÄTE

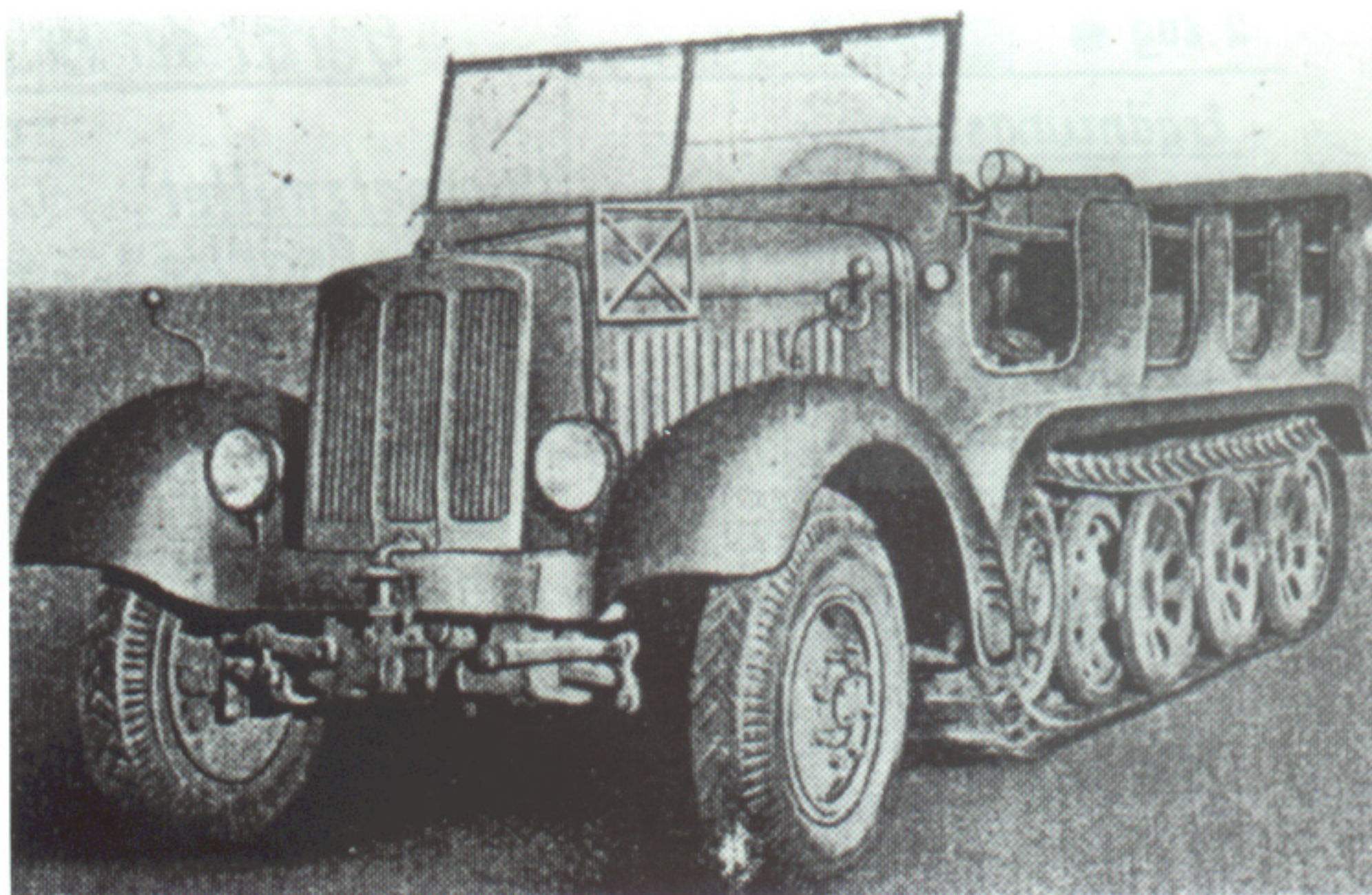
Zur Ausrüstung einer Brückenkolonne B gehörten:

- 16 Halbpontons
- 8 Böcke
- 2 Rampen
- 8 Uferbalken
- 8 Übergangsschienen 16 t
- 2 Motorboote

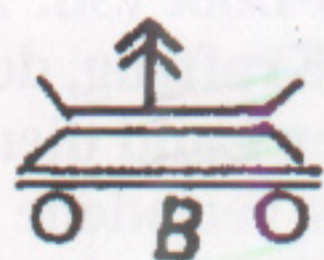
KRAFTFAHRZEUG DER BRÜCKENKOLONNE B



*Links:
 Mittlerer Zugkraftwagen 5 t (Sd. Kfz. 6) mit Pionier-Aufbau Büssing-NAG oder Daimler-Benz L 5, L 6, L 7, gebaut 1935-1937. (D 600)*



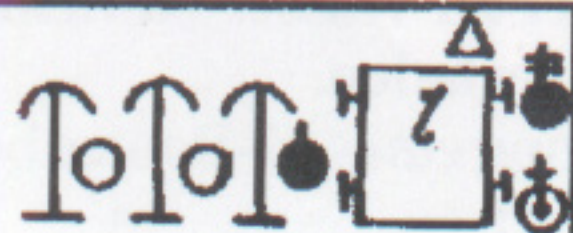
*Rechts:
 Mittlerer Zugkraftwagen 5 t (Sd. Kfz. 6) mit Pionier-Aufbau Daimler-Benz L 8 oder Büssing-NAG L 8, L 9, gebaut 1938-1943. (D 600)*



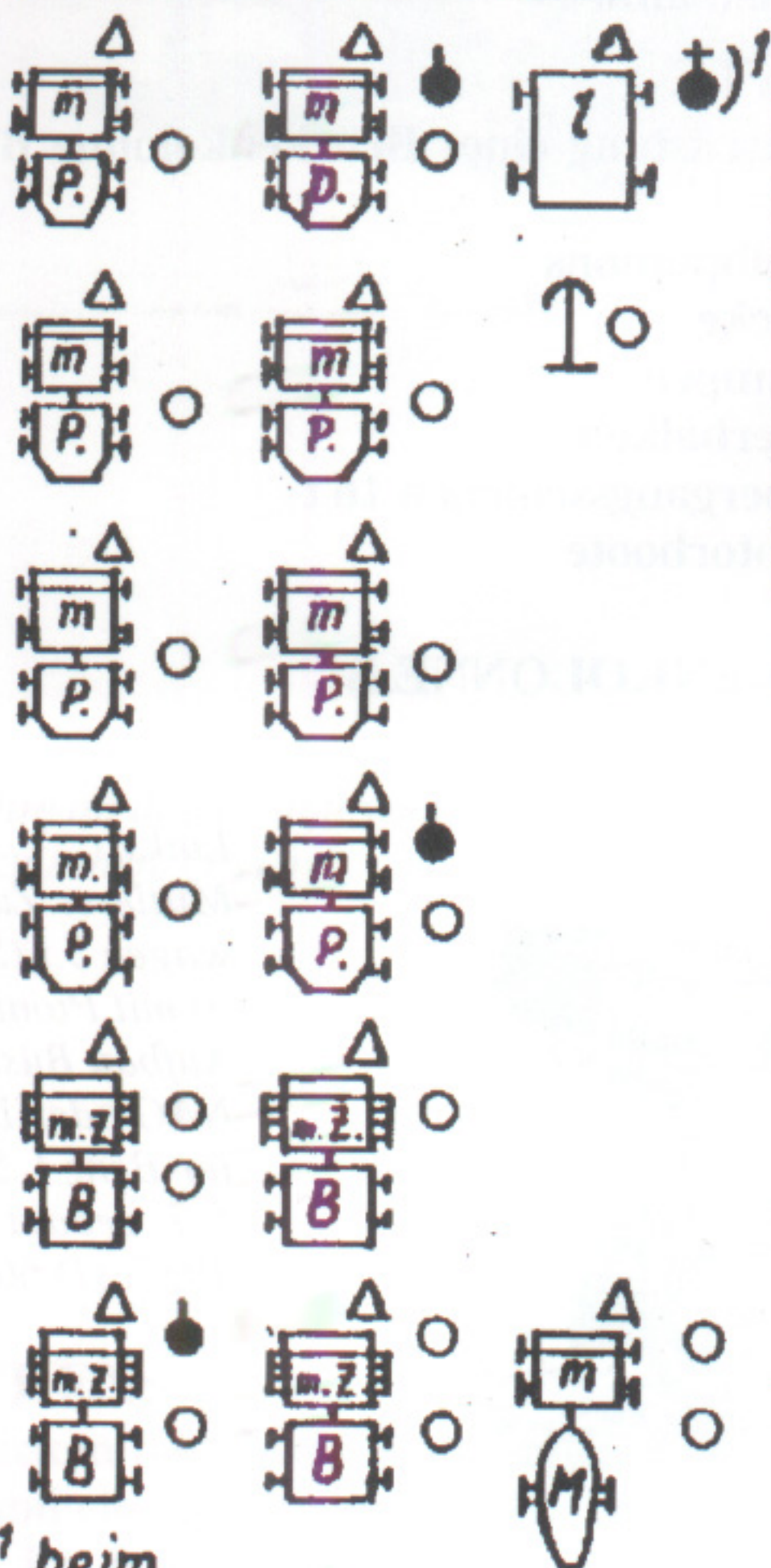
(733)

Br. Kol. B (mot)

Gruppe
Führer:

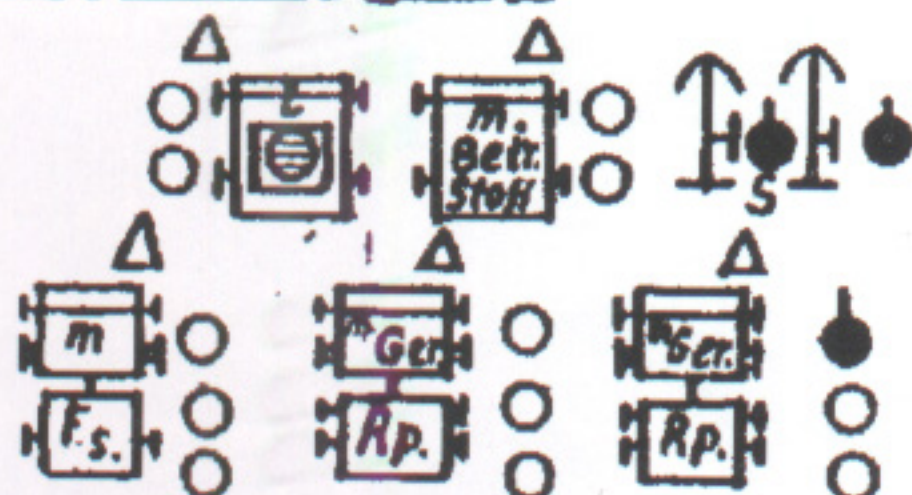


1. u. 2. (Pont.) Zug je:

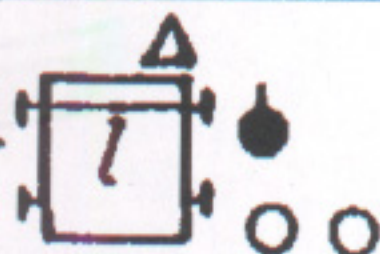


)¹ beim
2. Zug

Ergänzungszug:



V.-u. G.-Tr.



Gesamtstärke:

2 Offiziere, 21 m. gl. Lkw.,
13 Unteroffiziere, 8 " Zg. Kw.,
87 Pioniere (dav. 39 Krftl.), 3 l. Pkw.,
2 l. Lkw.,
29 Anhänger (16 Pont, 8 Bock, 1 m. Lkw.,
2 M-Boote, 1 Fährs., 7 Krad (dav. 2 m.
2 Rampen), 6 Aubos. Beiw.)

Marschlänge ganze Kolonne

im Halten: ohne V.-u. G.-Tr.: rd. 620 m
Ponton-Zug: 260 m
Erg. Zug: 70 "
V.-u. G.-Tr.: 10 "

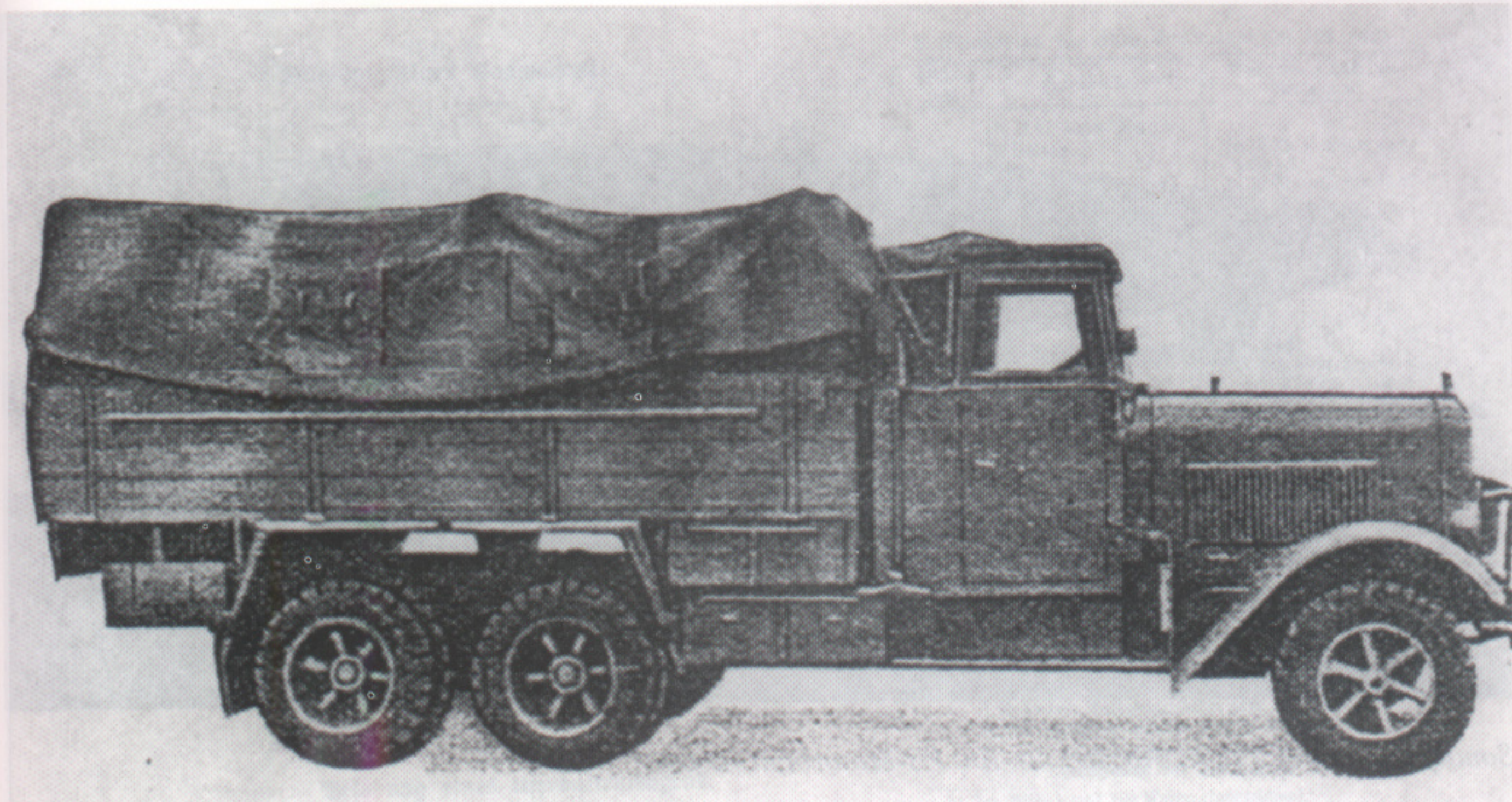
Nachr. Gerät u. Leistungsfähigk.:

1 Sprechstelle, 1000 m l. Feldkabel,
2 Satz Flußkabel (insges. 2000 m)

Gerät der Br. Kol. B (mot)

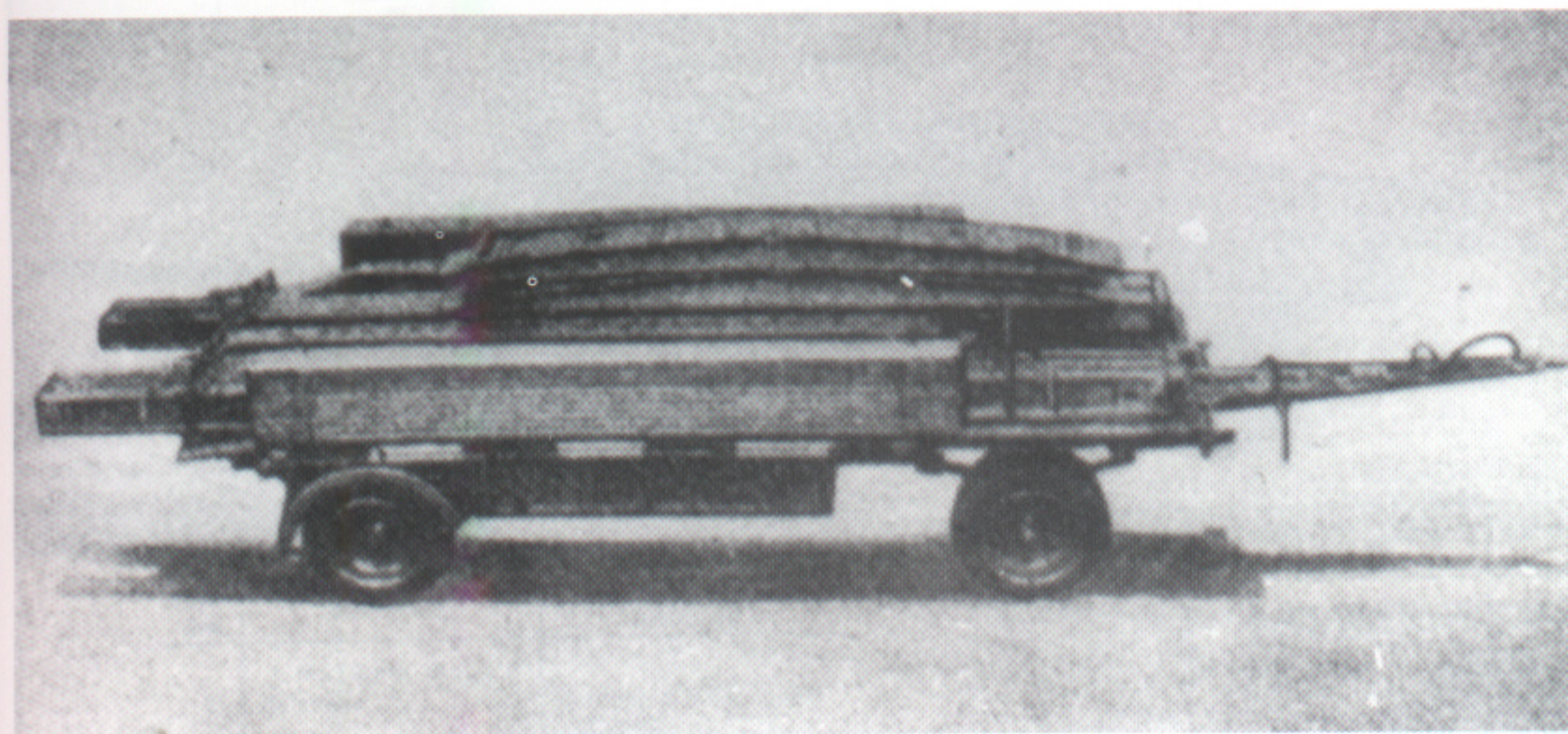
	<u>alt</u>	<u>neu:</u>
<u>Übersetzmittel:</u>		
Kl. Floßsäcke	20	56 48
Gr. "	24	8 24
<u>Sperrmittel:</u>		
K.-Rolle	12	12

Personal nicht z. Bedienen, sondern zur Pflege u. Verwaltung des Geräts. Im Frieden nur Geräte-Einheit, kein Personal.

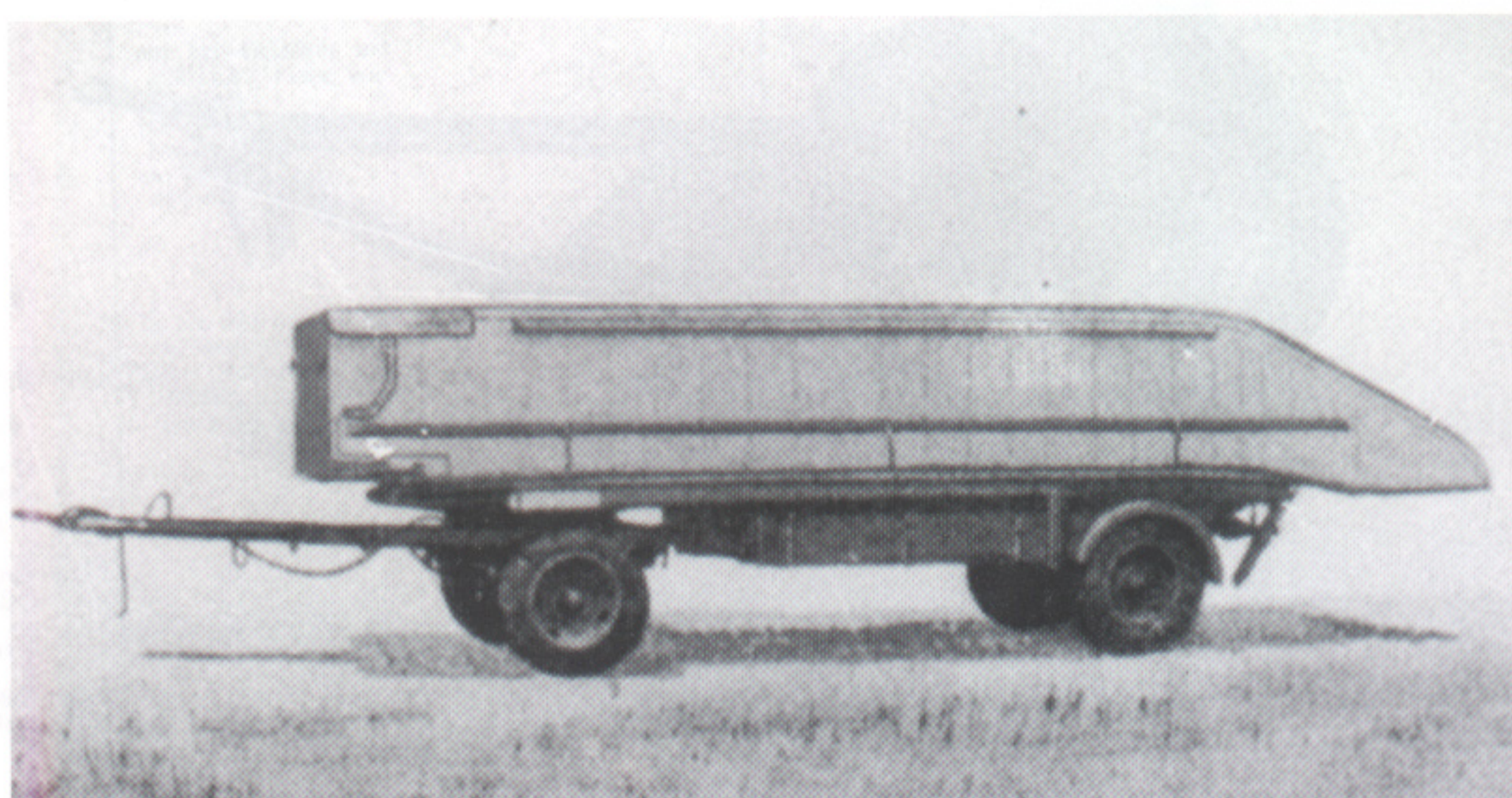


Mittlerer geländegängiger Lastkraftwagen (6x4) Henschel Typ 33 D 2 oder 33 G 1, gebaut 1937-1942 (D 576/I).

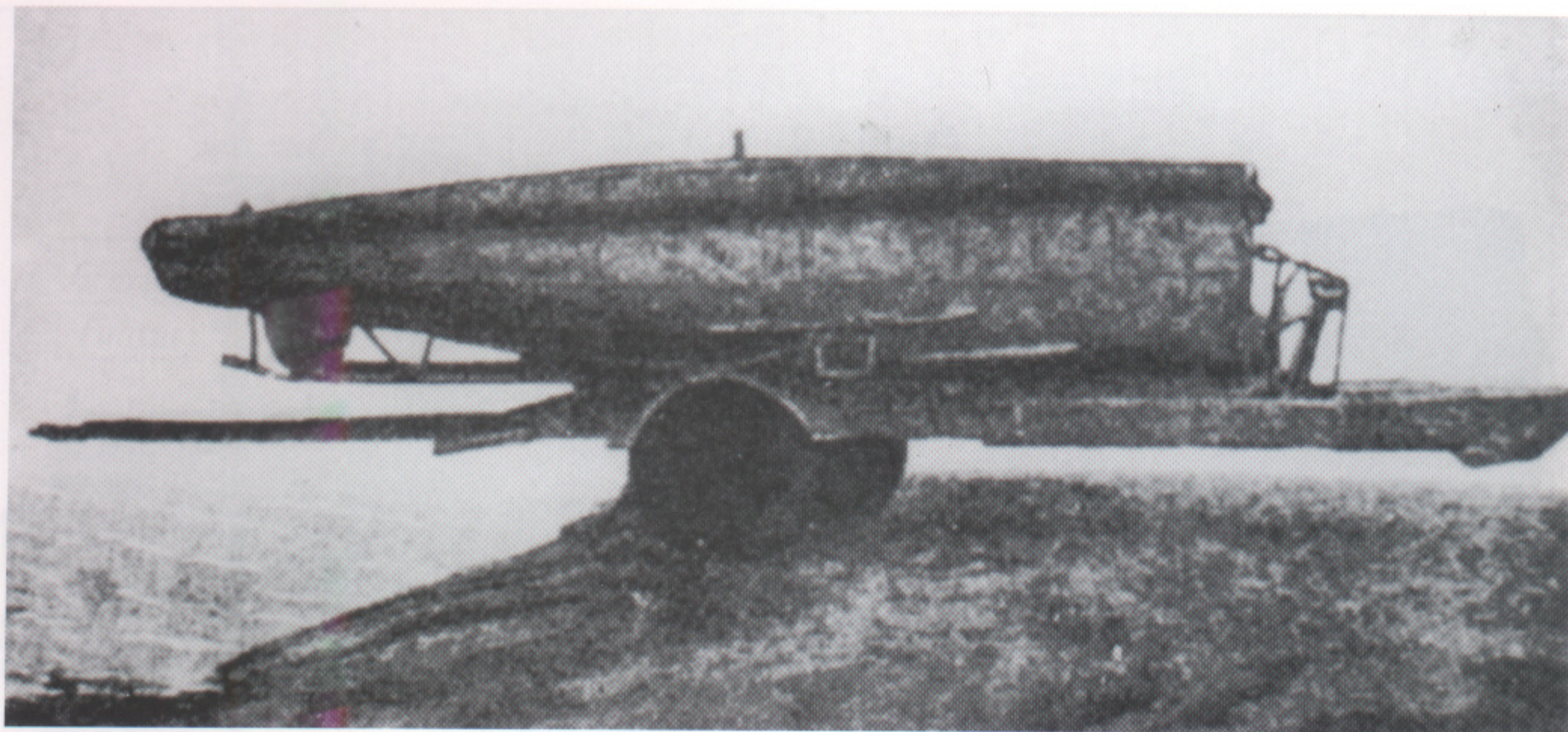
BRÜCKENWAGEN UND SONDER-ANHÄNGER DES PONTONZUGES



Links:
Pionier-Fahr-
zeug 10 (Pf. 10)
Bockwagen
Uferbalken-
wagen (D 600).



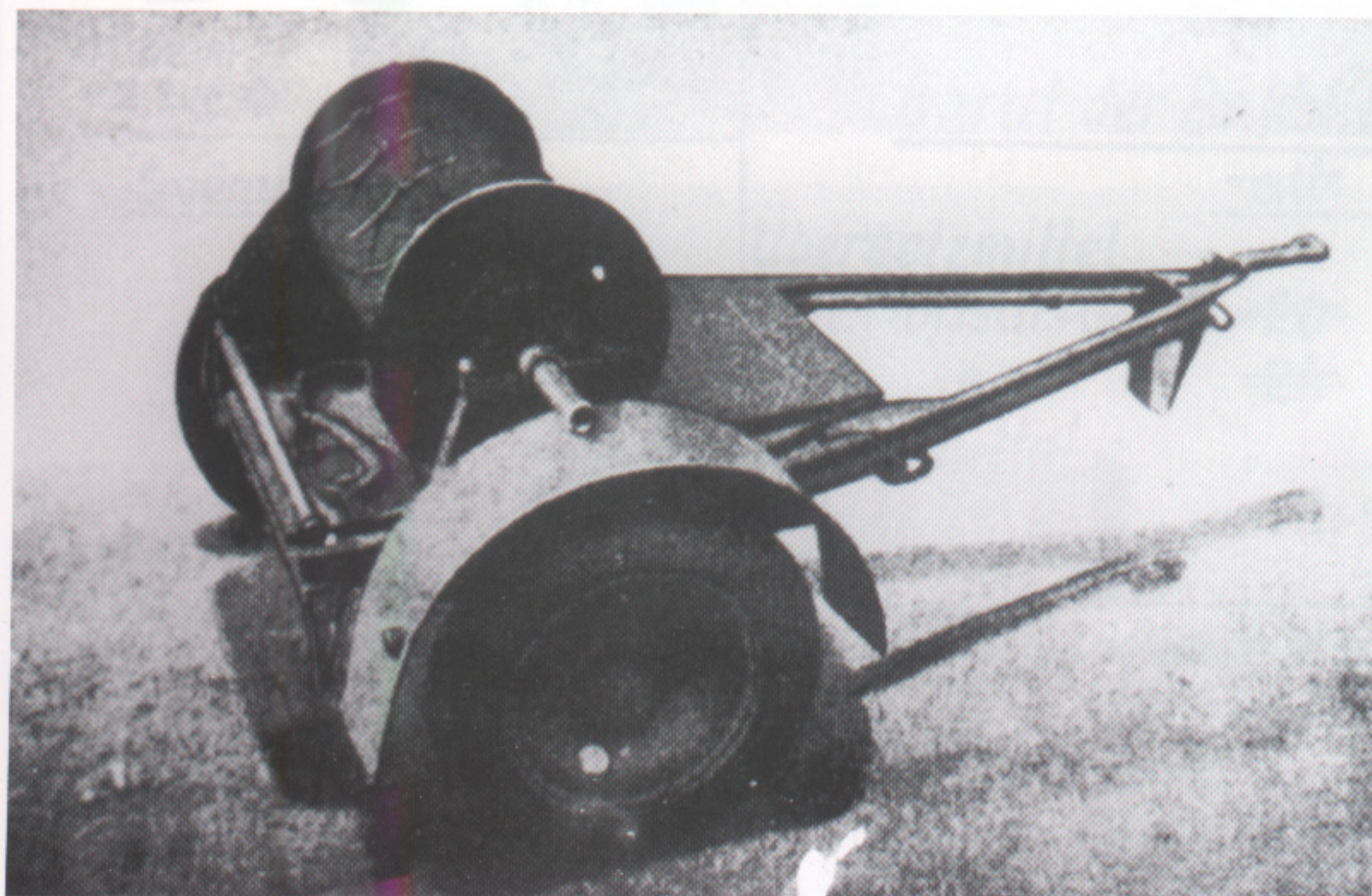
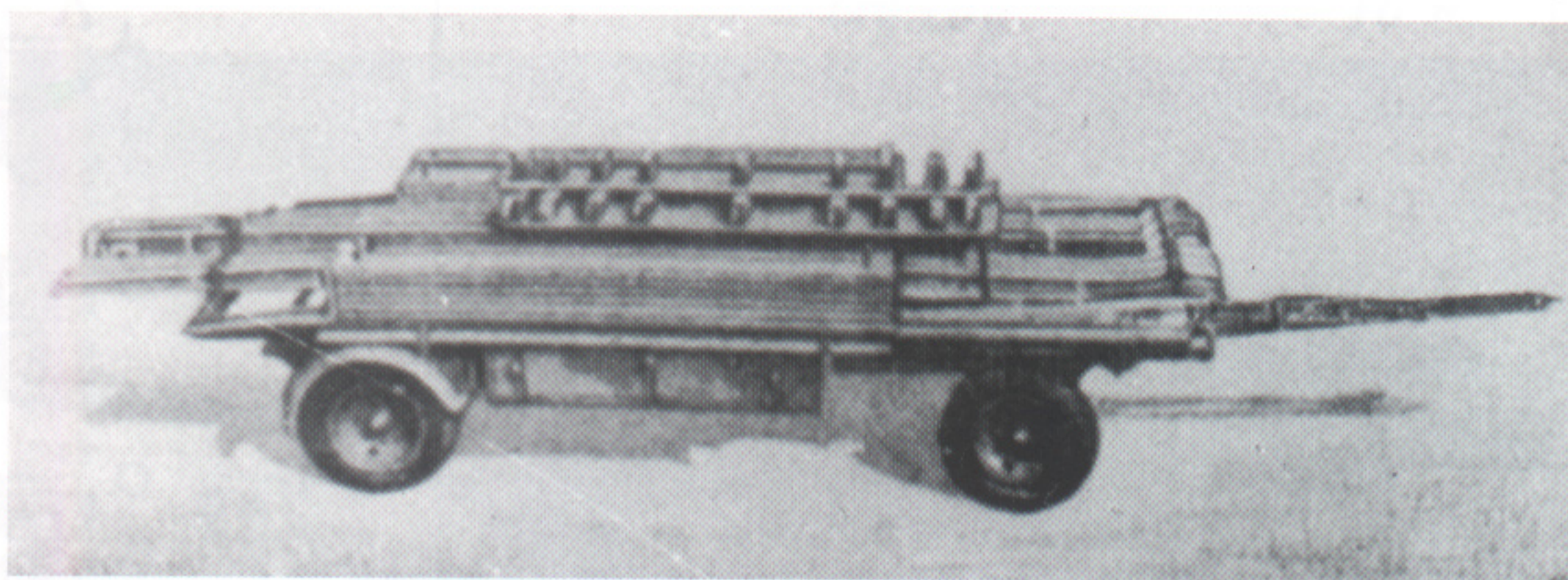
Pionier-Fahrzeug
11 (Pf. 11) Ponton-
wagen (D 600).



Sonder-Anhänger 13 (Sd. Ah. 13) für 100 PS-Motorboot (D 600).

ANHÄNGER DES ERGÄNZUNGSZUGES

*Pionier-Fahrzeug
12 (Pf. 12)
Rampenwagen
(D 600).*



*Sonder-Anhänger 15
(Sd. Ah. 15) Anhänger
(1 achs) für Fährseil
(H. Dv. 220/3a).*

Bild 1.
Beladung eines Bodwagens.

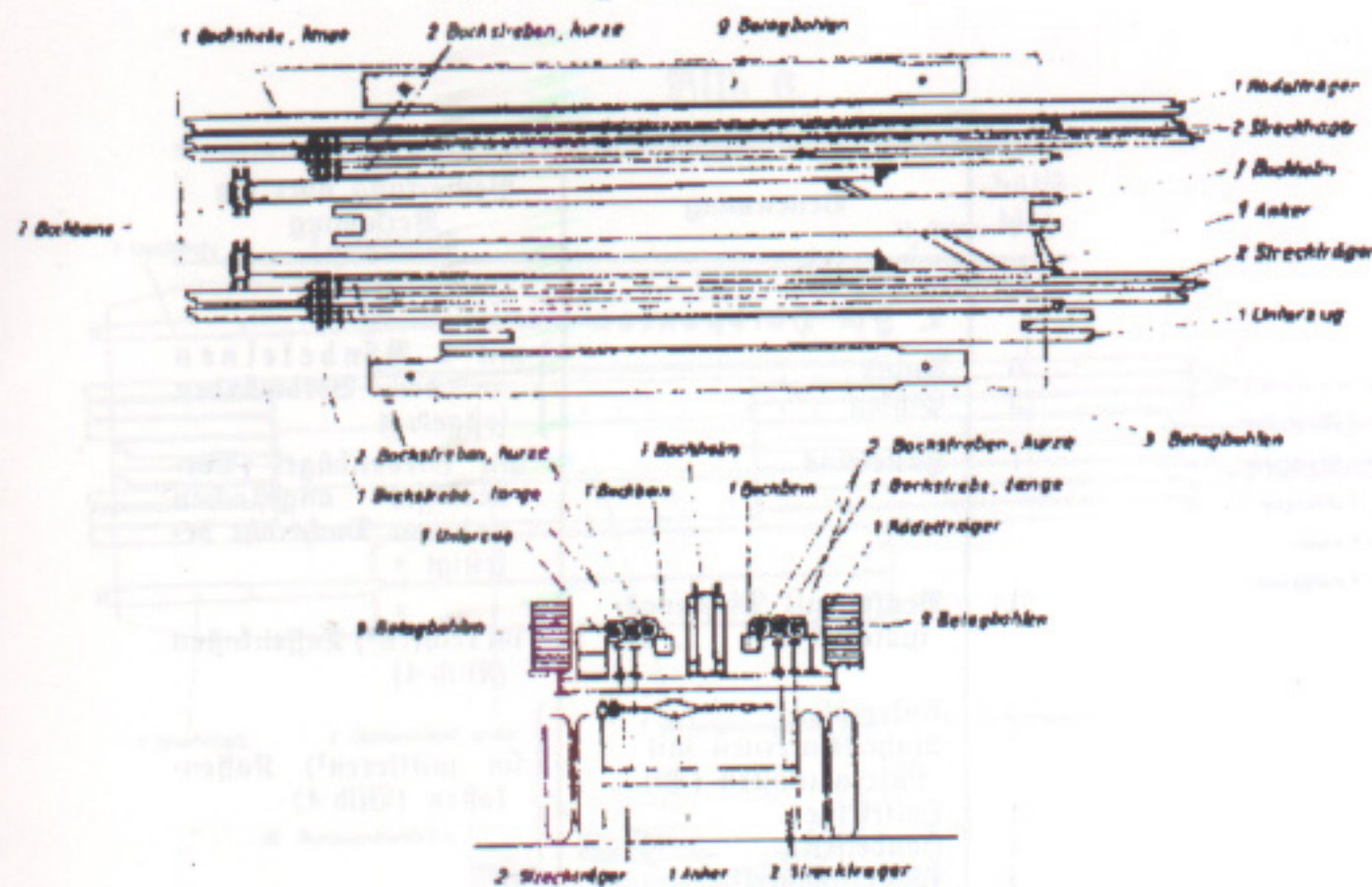
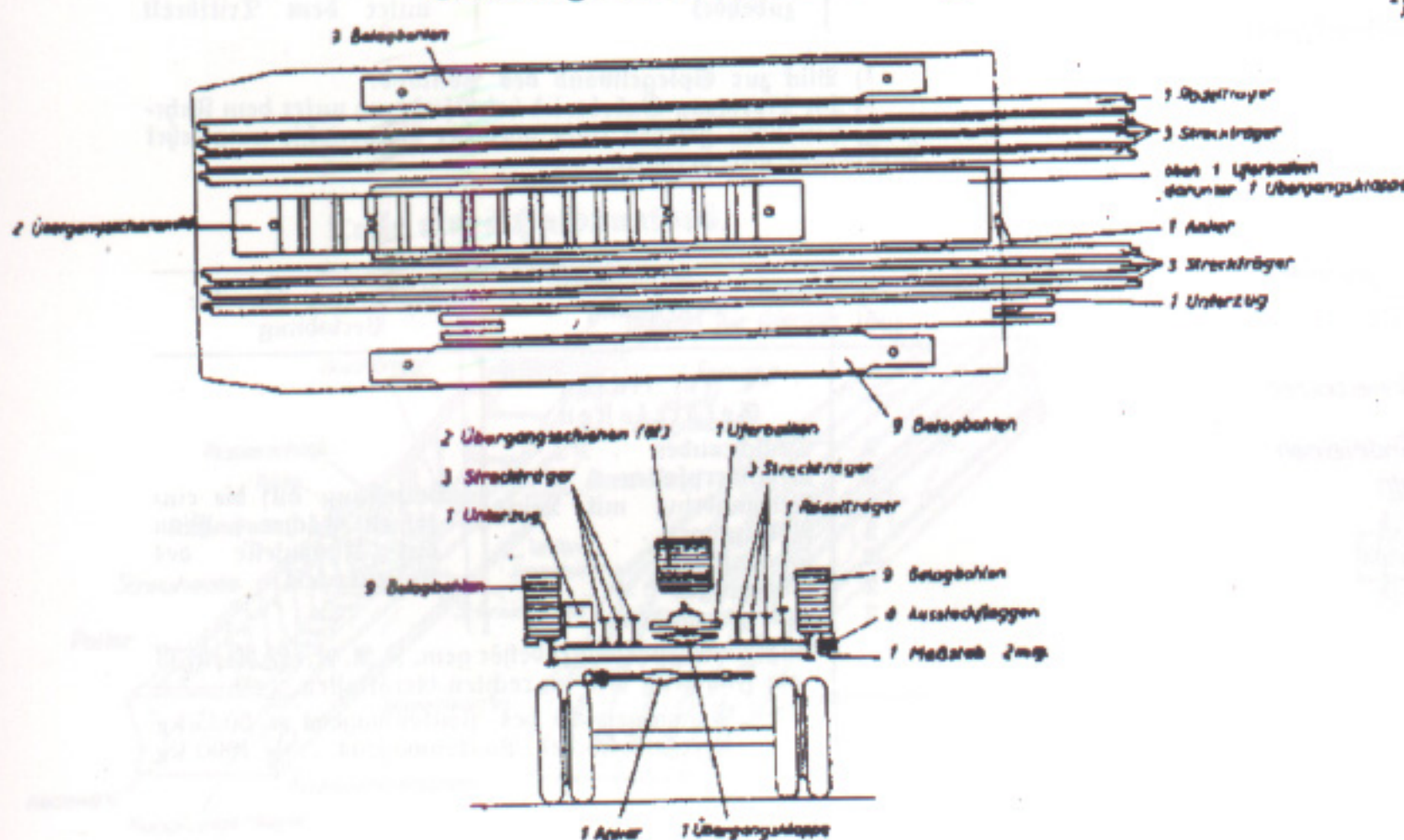


Bild 2.
Beladung eines Uferballenwagens.



2. Beladeplan für einen Bodwagen (Pl. 10) als Uferballenwagen. (Bild 2.)

Stückzahl	Benennung	Bemerkung über die Verladung
2	1. Auf dem Wagen	
2	Anfertlaue	im Bild 2 nicht eingezeichnet
18	Belagbohlen	in 2 Stapeln
1	Winkelträger	
6	Streckträger	
1	Sperrflage	auf der Verladung mit 1 Winkelleine festgeschraubt
1	Übergangsklappe	für Fahrbetrieb, unter dem Uferballen verladen
2	Übergangsschienen (8 t)	auf hochklappbarem Gestell
1	Uferballen	
1	Unterzug	
	2. Am Wagen	
1	Anker	in der Ankerschurte auf der Rückseite
6	Ausfedersack mit Laternenhalter	rechte Fahrzeugseite in Beschlägen unter dem Trittbrett
1	Reißstab, 2 m lang	
	3. Im linken Gerätekasten	
4	Geländerpfosten	
2	Halteleinen	
3	Kreuzhaken, lange	
1	Nichtleine mit Haspel	
8	Winkelhaken	
4	Schlegel, eiserne	
3	Spaten, lange	
6	Taschen für Ausfedersack	
20	Uferballenpfähle	

1. Beladeplan für einen Bodwagen (Pl. 10). (Bild 1.)

Stückzahl	Benennung	Bemerkung über die Verladung
	1. Auf dem Wagen	
2	Anfertlaue	im Bild 1 nicht eingezeichnet
18	Belagbohlen	in 2 Stapeln verladen
2	Winkelträger	
1	Winkelträger	
2	Winkelträger, lang	in besonderen Verladevorrichtungen festgelegt
4	Winkelträger, kurz	
4	Streckträger	
1	Unterzug	
	2. Am Wagen	
2	Anker	in der Ankerschurte auf der Rückseite
	3. Im linken Gerätekasten	
6	Winkelleinen	
2	Winkelträger mit Kurbel	Kurbel umgedreht
4	Kreuzhaken	
2	Winkelhaken	
2	Winkelhaken	
2	Winkelhaken	
1	Winkelhaken	
	4. Im rechten Gerätekasten	
2	Einheitslaternen im Laternenkasten (Pl.)	
1	Fettpresse für Winkelleinen	im besonderen Einschiebekasten
10	Handseile	
Außerdem Fahrzeugzubehör gem. R. M. N. (S) Nr. 0733 am Fahrzeug und im rechten Gerätekasten.		
Gesamtgewicht des Bodwagens 4840 kg		
Leergewicht des Bodwagens 1920 kg		

*) Im Bild 1 nur ein Anker eingezeichnet.

Stückzahl	Benennung	Bemerkung über die Verladung
	4. Im rechten Gerätekasten	
2	Einheitslaternen im Laternenkasten (Pl.)	im besonderen Einschiebekasten
1 Satz	Einschiebekasten	
1	Wasserwaage	
3	Winkelleinen	
Außerdem Fahrzeugzubehör gem. R. M. N. (S) Nr. 0733 am Fahrzeug und im rechten Gerätekasten.		
Gesamtgewicht des Uferballenwagens 4840 kg		
Leergewicht des Uferballenwagens 1920 kg		

3. Beladeplan für einen Pontonwagen (Pl. 11). (Bild 3.)

Stückzahl	Benennung	Bemerkung über die Verladung
	1. Auf dem Wagen	
2	Anfertlaue	über den Streckträgern mit 2 Winkelleinen festgeschraubt
18	Belagbohlen	in 2 Stapeln verladen
2	Winkelträger	
1	Winkelträger (Zubeh. f. 2)	
1	Winkelträger	
2	Winkelträger	in besonderen Verladevorrichtungen festgelegt
1	Kreuzhaken	
1	Winkelhaken	
4	Streckträger	
1	Übergangsschiene (8 t)	
1	Unterzug	

*) Im Bild 3 nicht eingezeichnet.

1 Ankerlödel
 1 Klauenbeil
 1 Hülleleine
 1 Hülleleine
 1 Ankerbolzen
 6 Bindelleinen
 6 Rudergabeln
 2 Laternenkästen mit Einheitslaternen
 4 Handeisen
 Dichtungs-
material
 1 Wasserterschaukel
 1 Hülleleine

The drawing consists of two parts: a side view (top) and a cross-section view (bottom).

Side View Labels:

- 1 Wuchtholz
- 1 Rampenplatte
- 8 Belagtafeln
- 10 Rampenträger
- 1 Wuchtholz
- 1 Rampenkeil oben, 1 Verlängerungskeil unten

Cross-section View Labels:

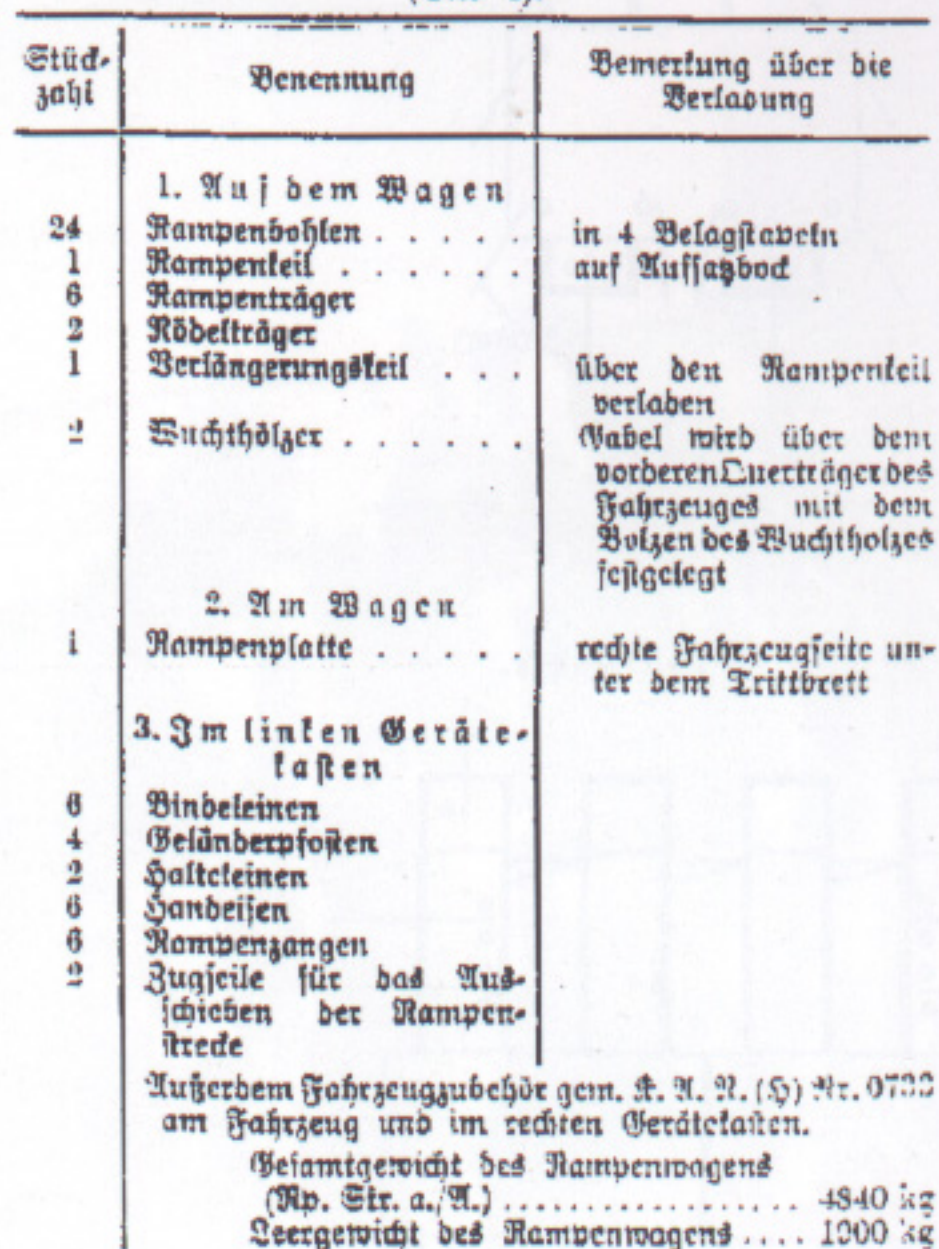
- 8 Belagtafeln
- 8 Belagtafeln
- 1 Rampenplatte
- 10 Rampenträger

²⁾ Die Motorzug-Gabel wird bei Pferdezug unter dem Fahrzeug, von vorn gesehen links über der Vorderachse umgekehrt eingehängt und verbolzt.

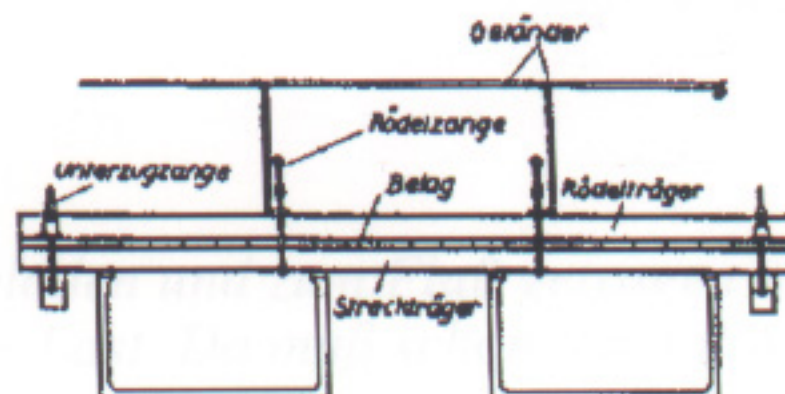
4. Belindeplan für einen Dampfenwagen (Wf. 12)
(Dampfenftröcke neuer Art)
(Bild 5).

14

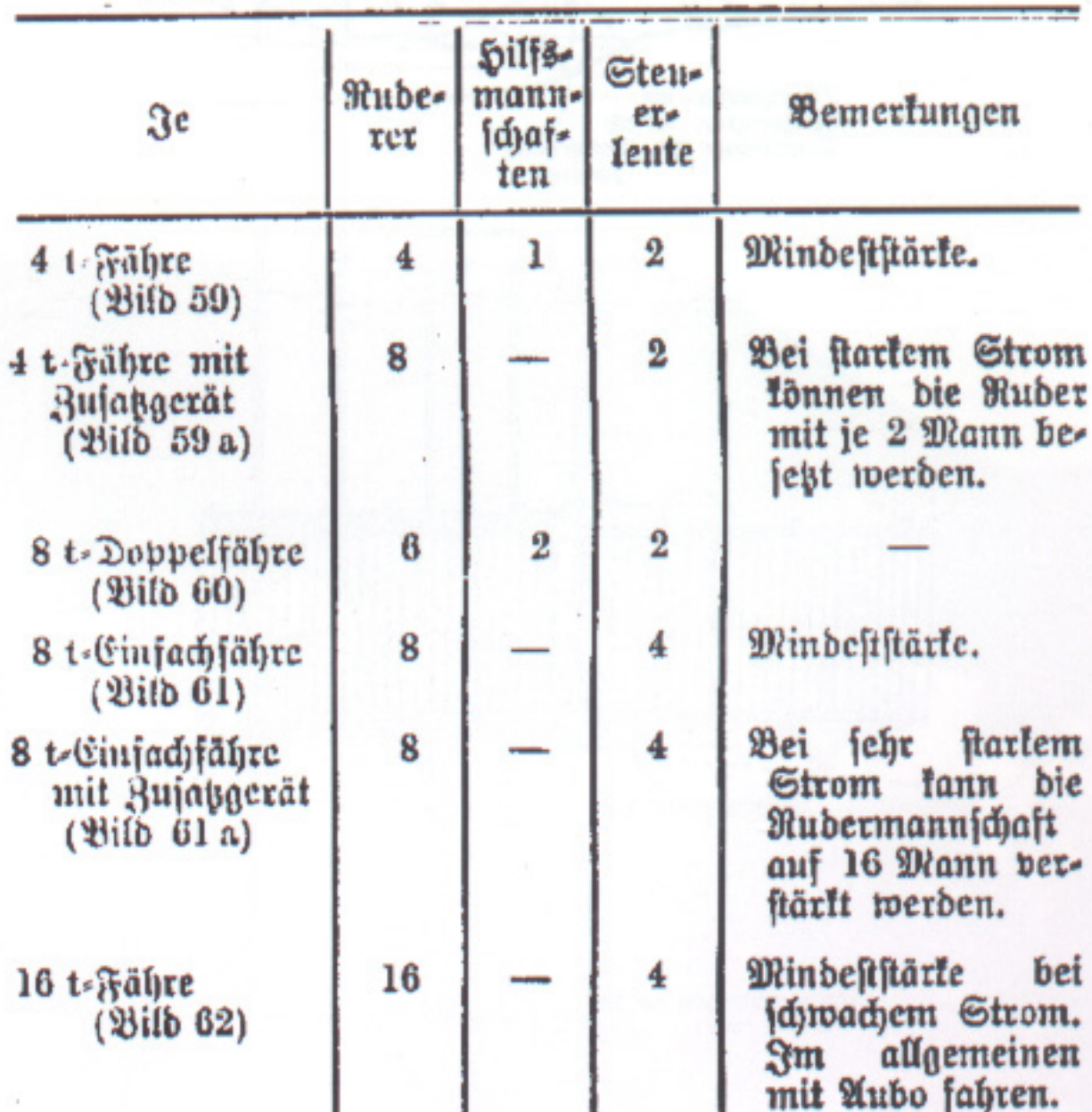
5. Beladepfan für einen Hampenwagen (Bild 12)
(Hampenstrecke alter Art).
(Bild 6).



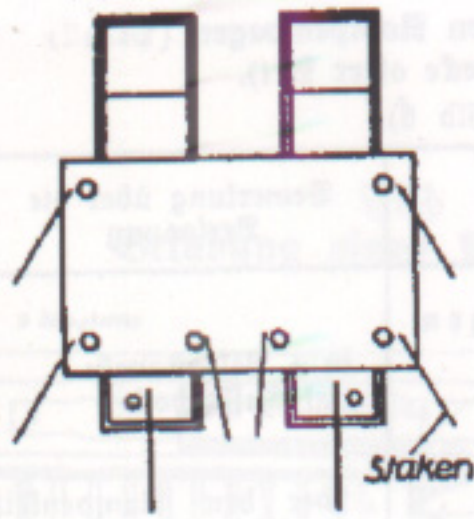
4 t-Nberkefjähre Brüdengerät B mit Geländer.



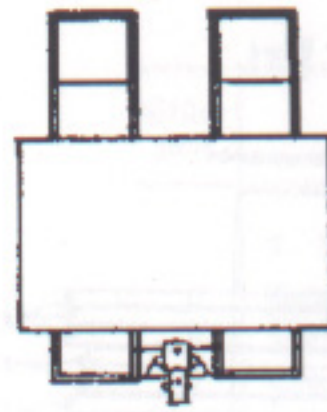
Fahrttrupp für Fahren des Brüdengeräts B:



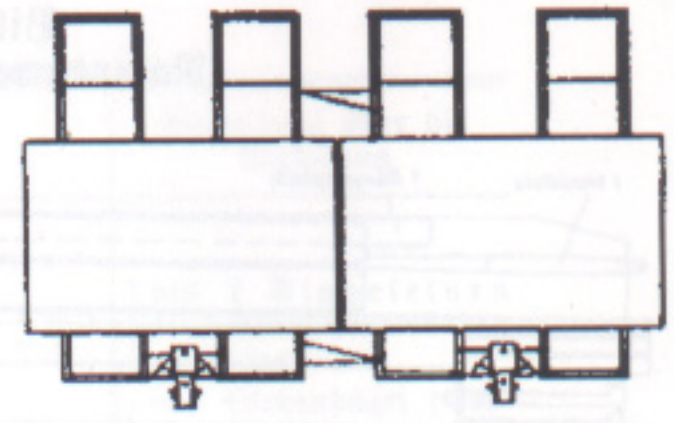
Staten einer 4 t-Fähre.



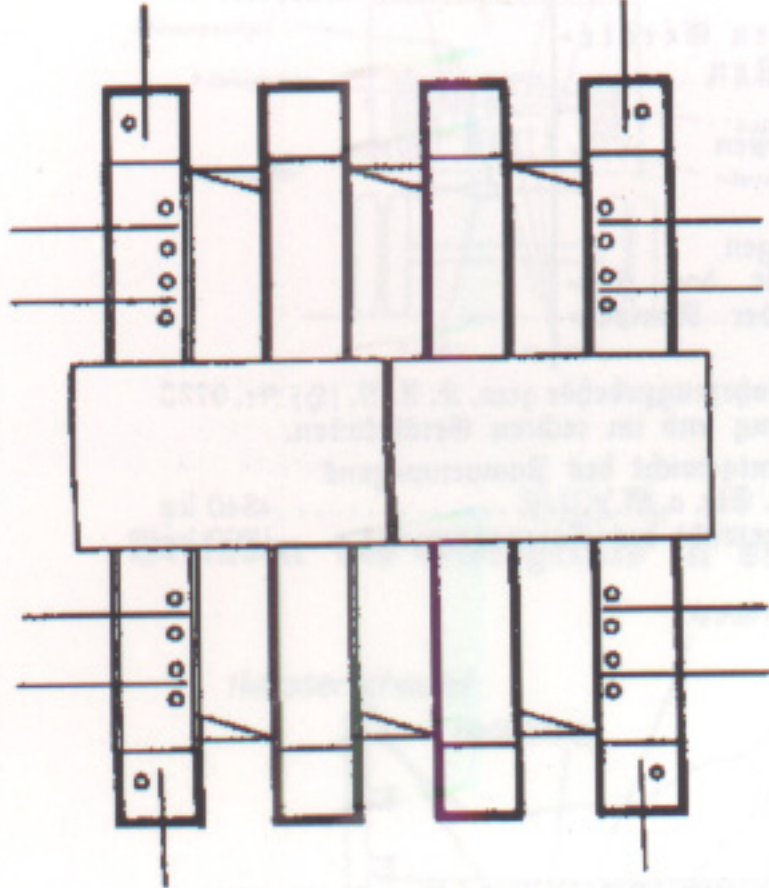
4 t-Fähre.
1 Hubo.



8 t-Doppelfähre.
2 Huboß.

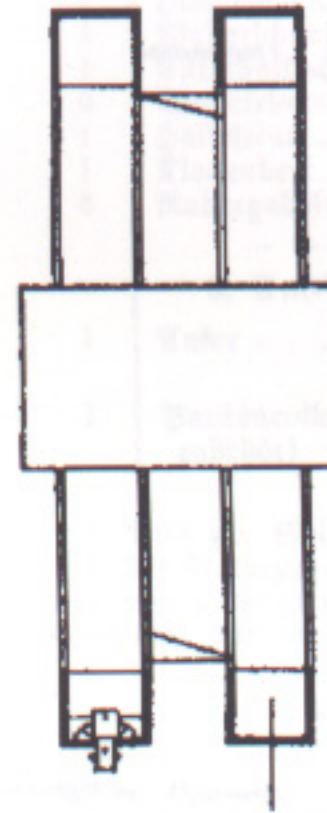


16 t-Fähre.

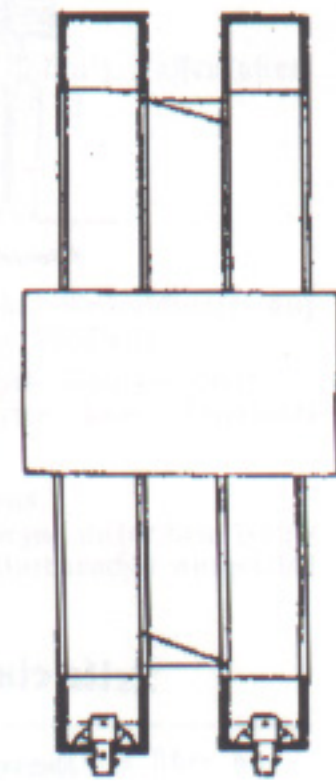


8 t-Einfachfähre.

1 Hubo.

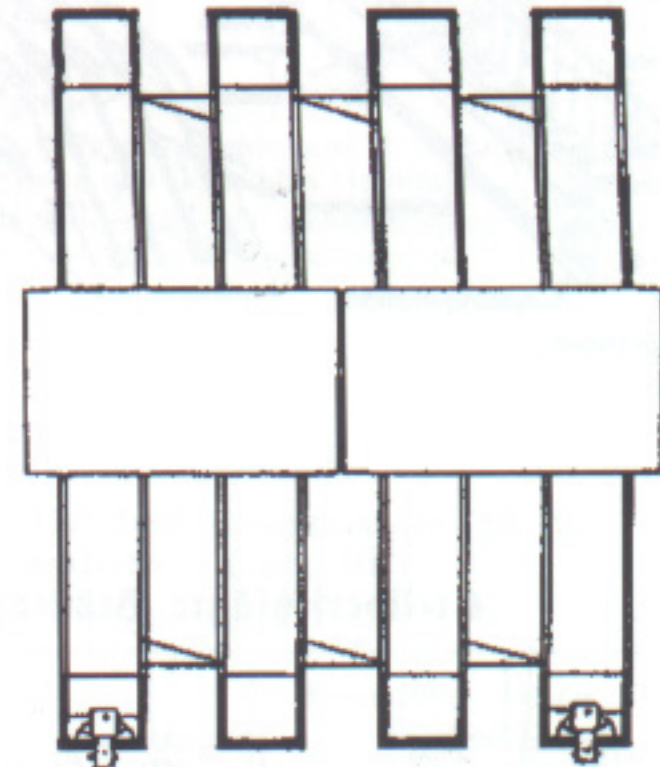


2 Huboß.

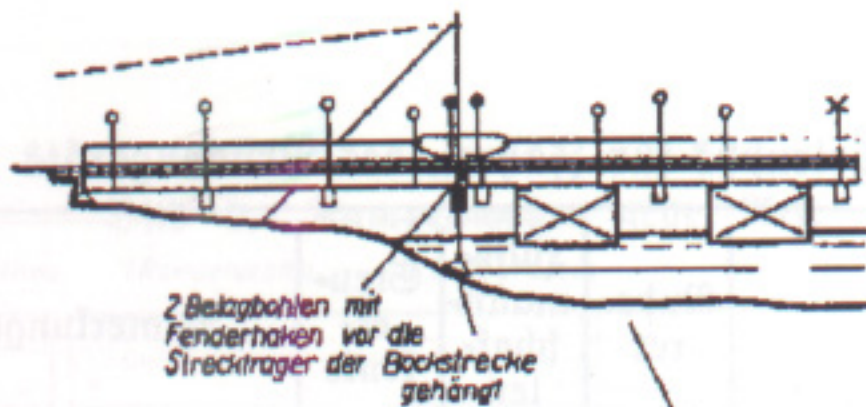


16 t-Fähre.

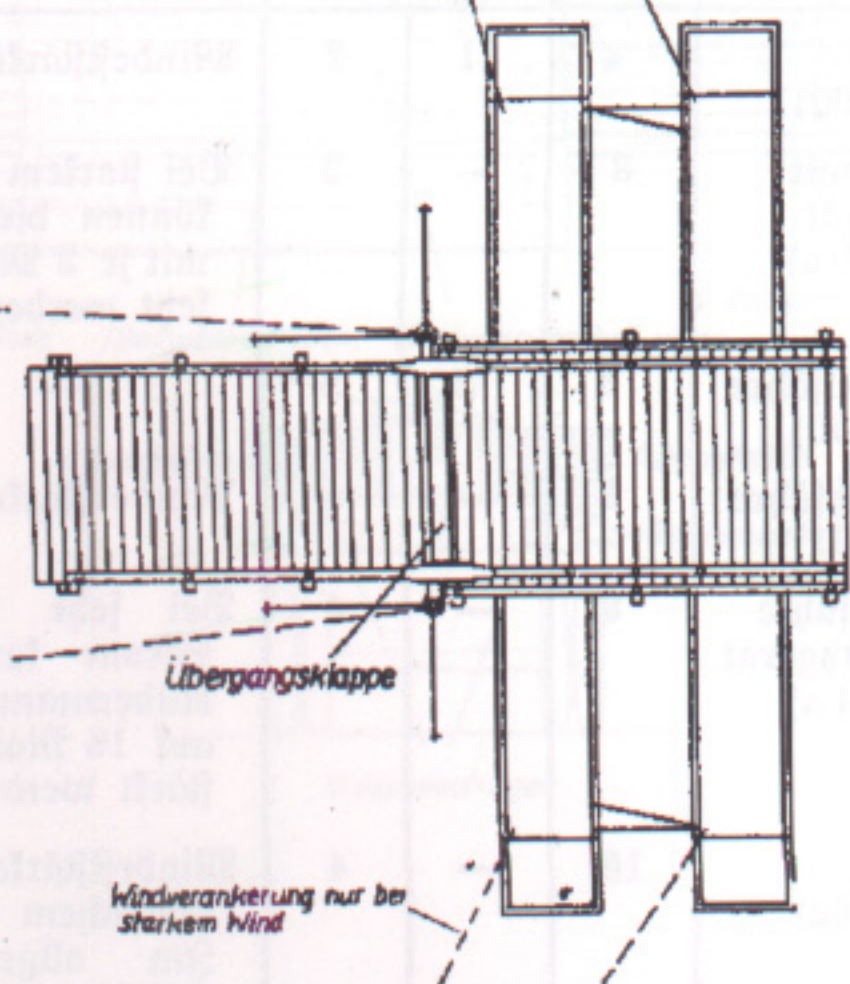
2 Huboß (Nagel-Einbau, beste Steuerfähigkeit).



Landbrücke: Bodstrebe mit Stoßklappen und Übergangsklappe,
davor 8 t-Einfachfähre angelegt.



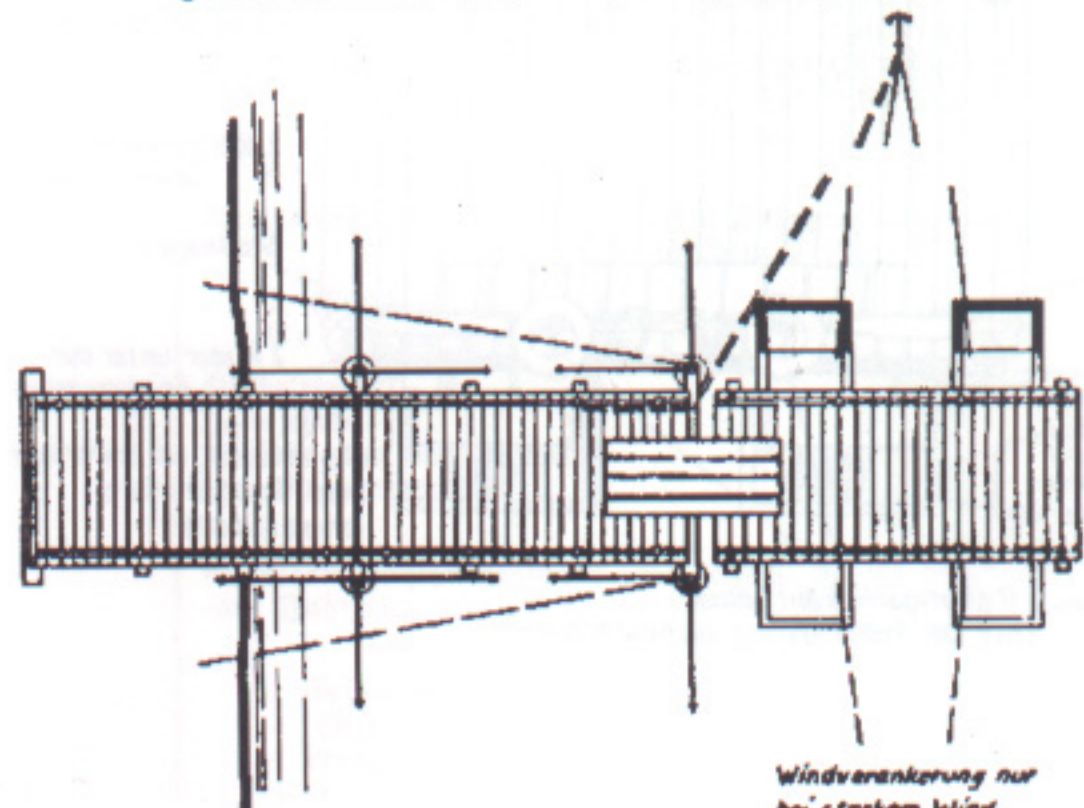
2 Belagbohlen mit
Fenderhaken vor die
Streckträger der Bodstrebe
gehängt



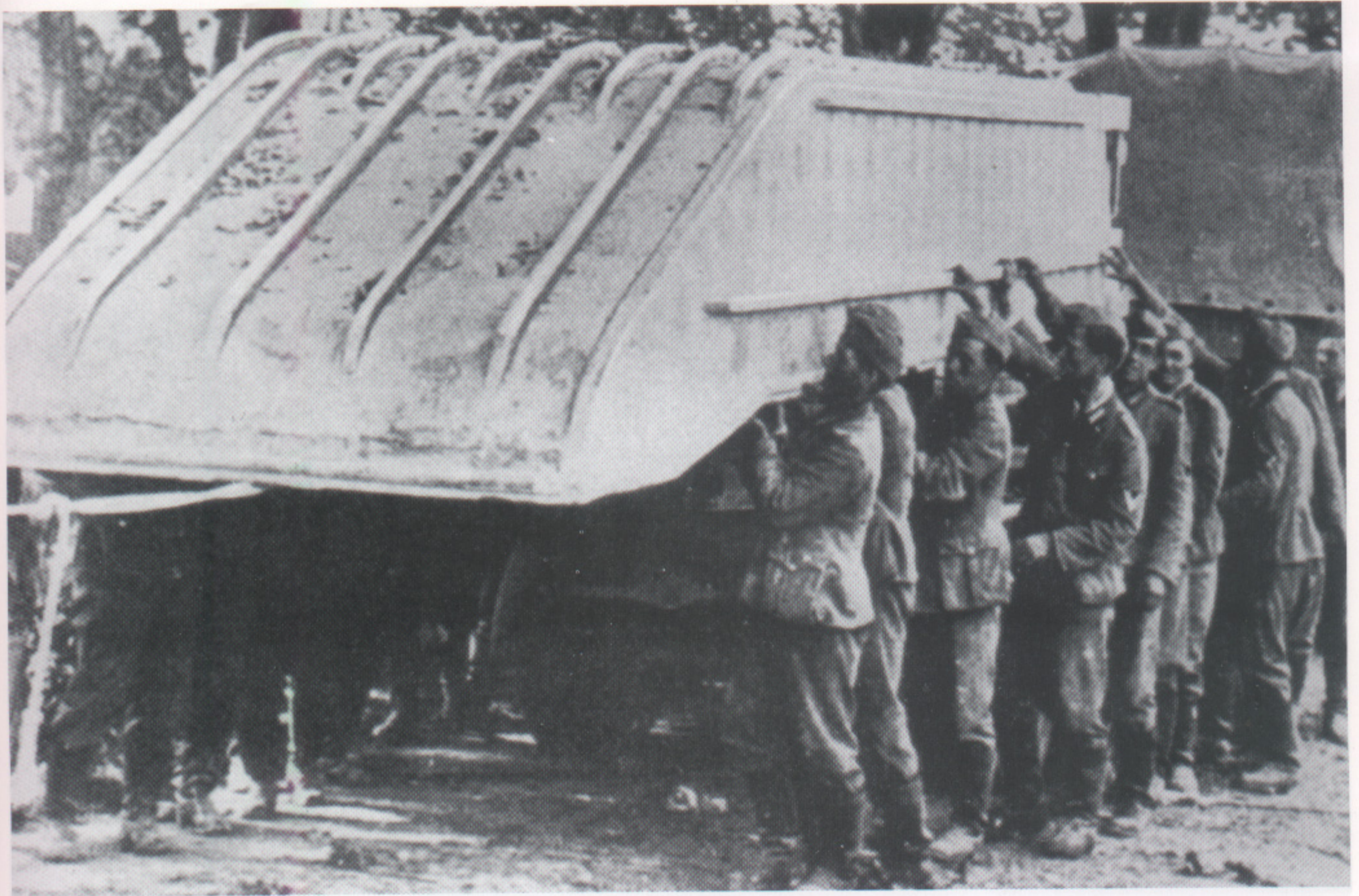
Übergangsklappe

Windverankerung nur bei
starkem Wind

Landbrücke: Bodstrebe mit Übergangsschienen,
davor 4 t-Fähre angelegt.
(Verbindung zwischen Fähre und Landbrücke durch doppelte
Gastseileinen (99) ist nicht eingezeichnet.)



Windverankerung nur
bei starkem Wind



Ein Halbponton vom B-Gerät wird vom Pontonwagen (Pf. 11) abgeladen und zum Fluß getragen und dort zu Fährten für die Kriegsbrücke zusammengesetzt. 750 kg wiegt so eine Last. Da muß schon jeder kräftig ran. (PS)





Ein Halbponton liegt im Wasser. Hier kann man einmal gut die Innenseite vom B-Ponton sehen. (PzP)



Rudern mit dem Ganzponton auf der Weser am "Tag der Wehrmacht" beim Pi. -Btl. 19 Holzminden (RK).



Fährenbau beim Pionier-Batl. 236 im März 1941 an der Weichsel. Die Pontons werden miteinander verbunden (RF).



Eine 4 t-Fähre ist fast fertig montiert. Die Rödelträger werden befestigt. Als Verbindung zwischen Flußufer und Fähre wurden Übergangsschienen verlegt. (RF)



Die 4 t-Fähre ist fertig und kann eingesetzt werden (RF).

Rechts:

Eine 4 t-Fähre des Pi-Lehr-Btl. 1 an der Elbe bei Dessau-Roßlau 1939. (RK)



Hier werden 4 t-Fähren mit Zusatzgerät zusammengebaut. Die Pontons sind mit dem Dreifarben-Tarnanstrich versehen. Fähren mit Zusatzgerät wurden für Pontonbrücken verwendet, wenn der zu überbrückende Fluß eine hohe Stromgeschwindigkeit hatte. Durch den größeren Abstand von Ponton zu Ponton wurde der Brückenwiderstand verringert. (RF)

Eine 8 t-Doppelfähre ist beladen und legt ab.



Links:
Gefechtswagen
(Hf. 1/11) einer
Infanterie-Schützen-
kompanie werden auf
eine 8 t-Doppelfähre
verladen.



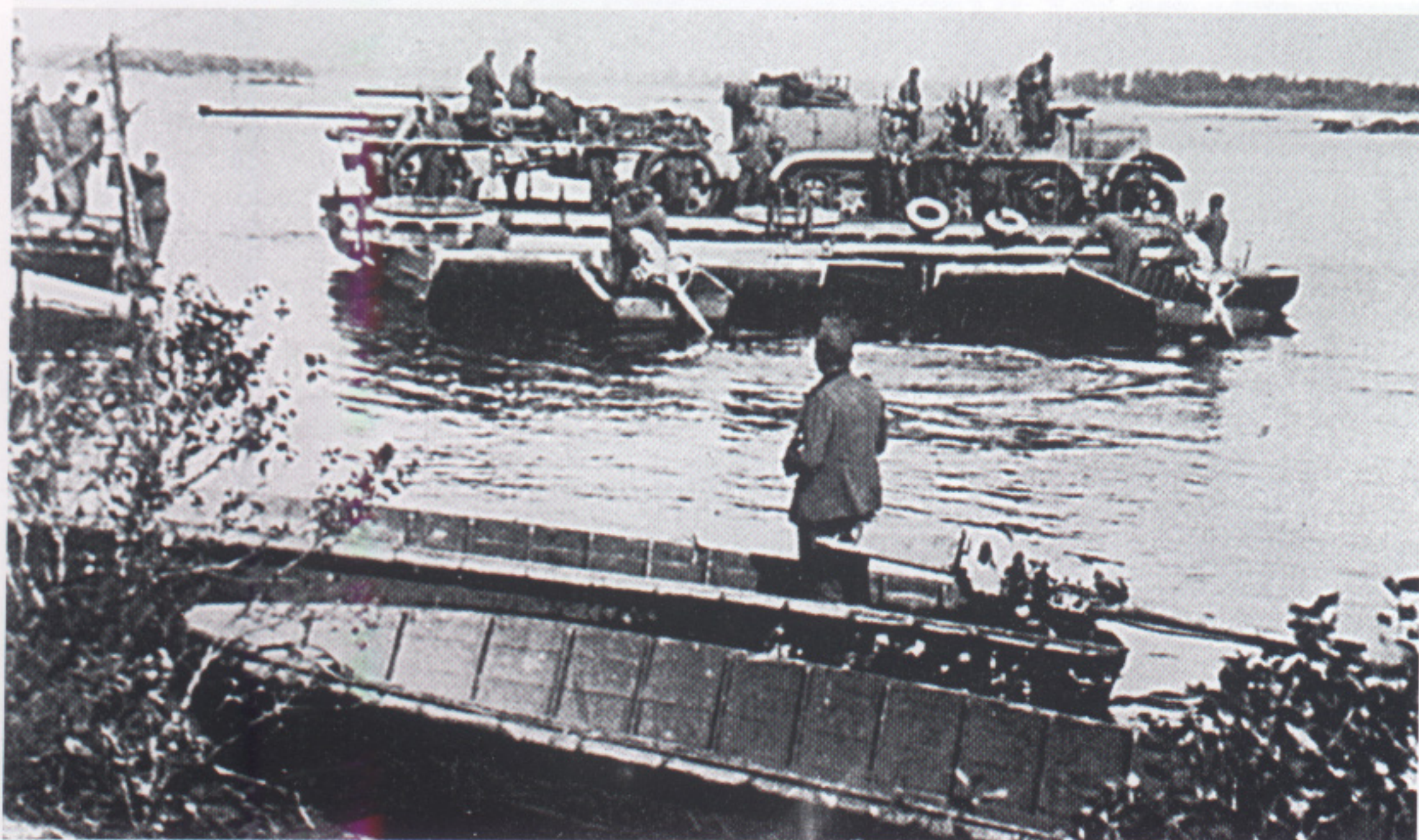
Übersetzübung
bei St. Aubin an
der Loire mit
einer 8 t-
Doppelfähre.
(PzP)



Auf einer 16 t-Fähre wurde ein Panzer III bei Potemkinskaja über den Don gesetzt (26. 7. 42). Die Fähre kurz vor dem Anlegen an der Landbrücke. (RK)



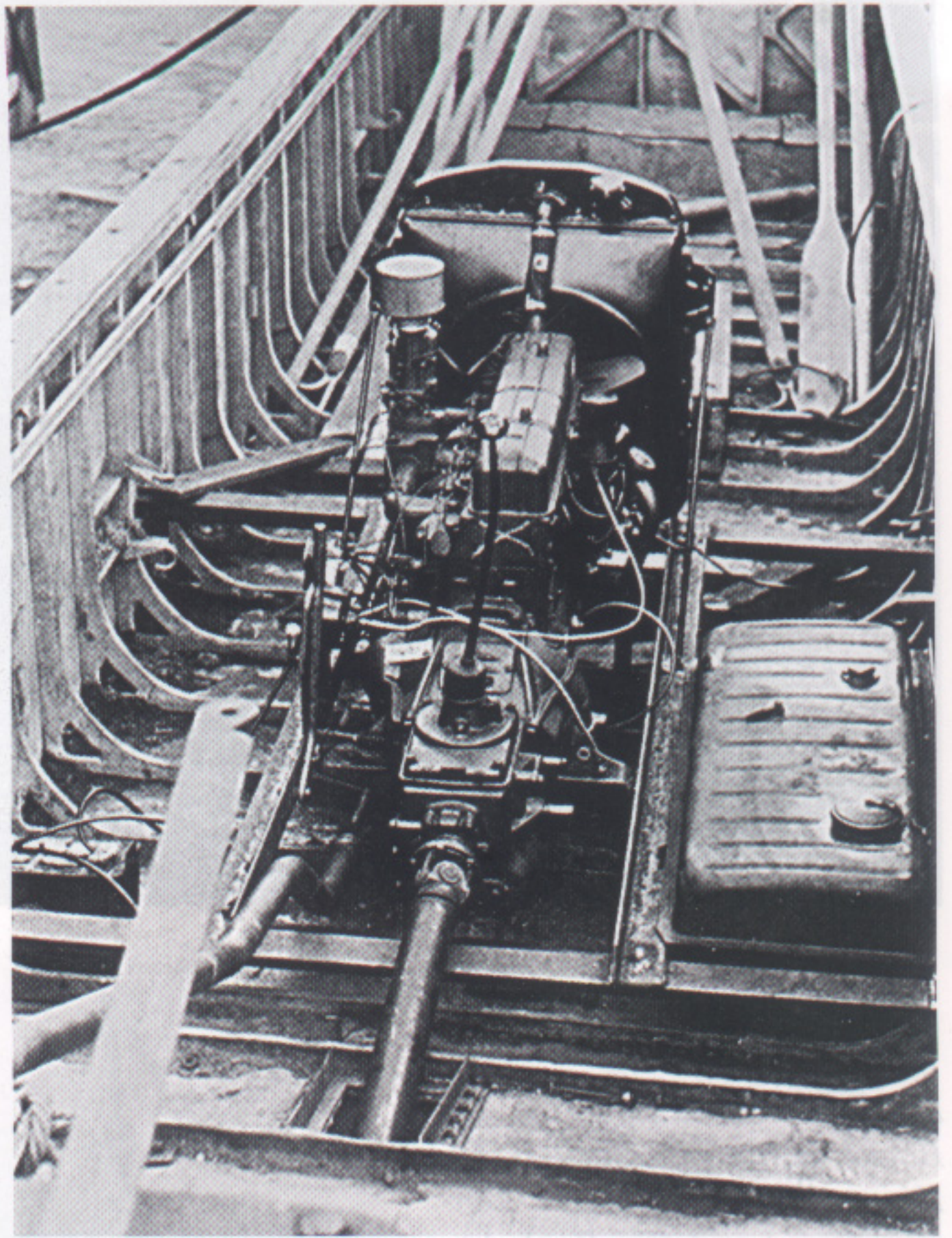
Rechts:
Ausladen nach dem Übersetzen. Vorn eine pferdebespannte 5 cm-Pak der Infanterie. (PS)



Eine 10 cm-Kanone 18 mit 8 t-Zugkraftwagen auf einer 16 t-Fähre, die von Sturmbooten an das Ostufer des Dnjepr gedrückt wird (3.9.41). (PS)



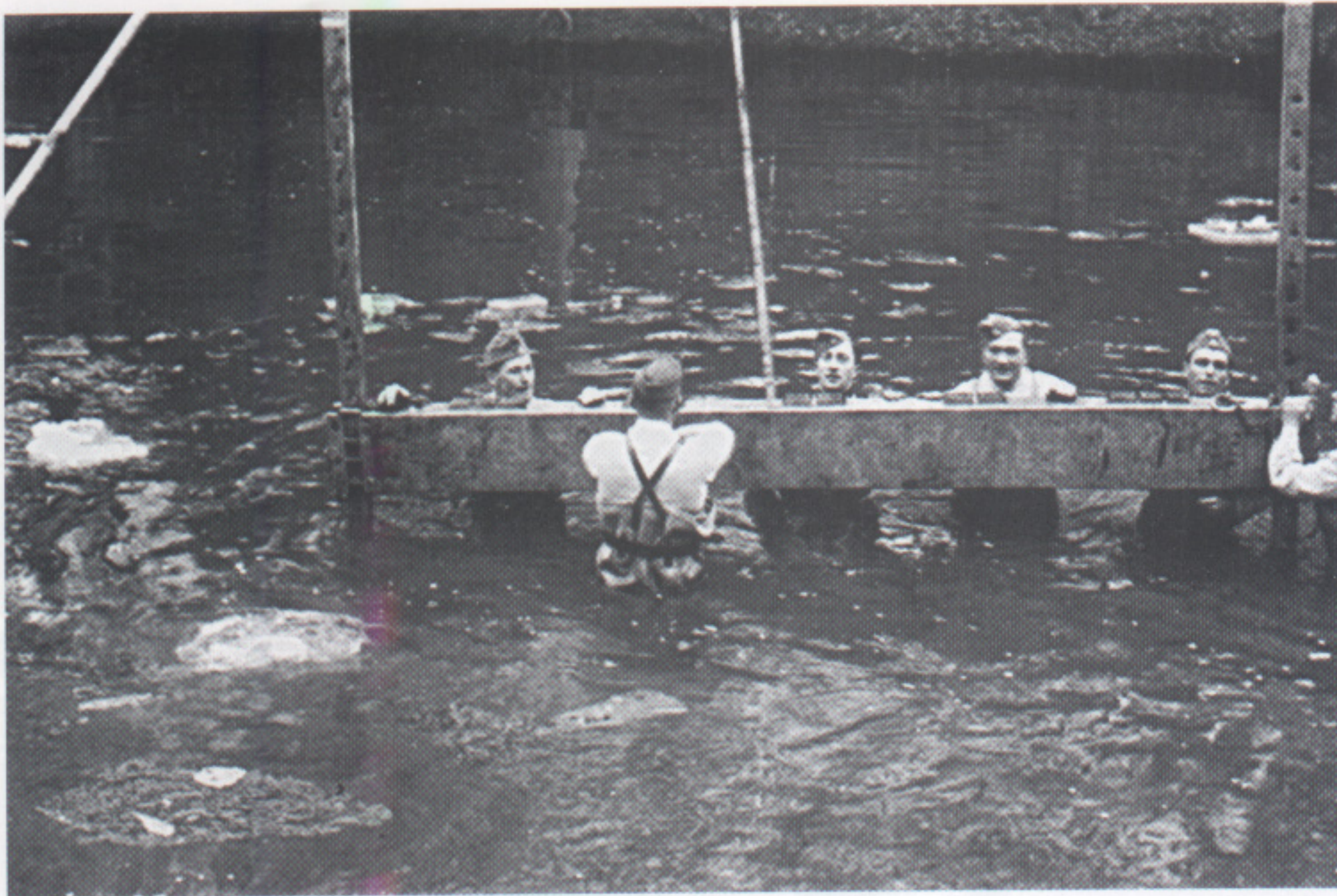
16 t-Fähre nach Ablegen von der Landbrücke durch Rudern in Gier-Stellung gebracht, wird - am Fährseil hängend - von der Strömung über den Fluß gedrückt. Vorn das über eine Rolle laufende, fest verankerte Fährseil. (Rußlandfeldzug) (PS)



Ein Ponton vom B-Gerät mit einem Ford V-8-Motor zum Antrieb über eine Schraube. (RF)

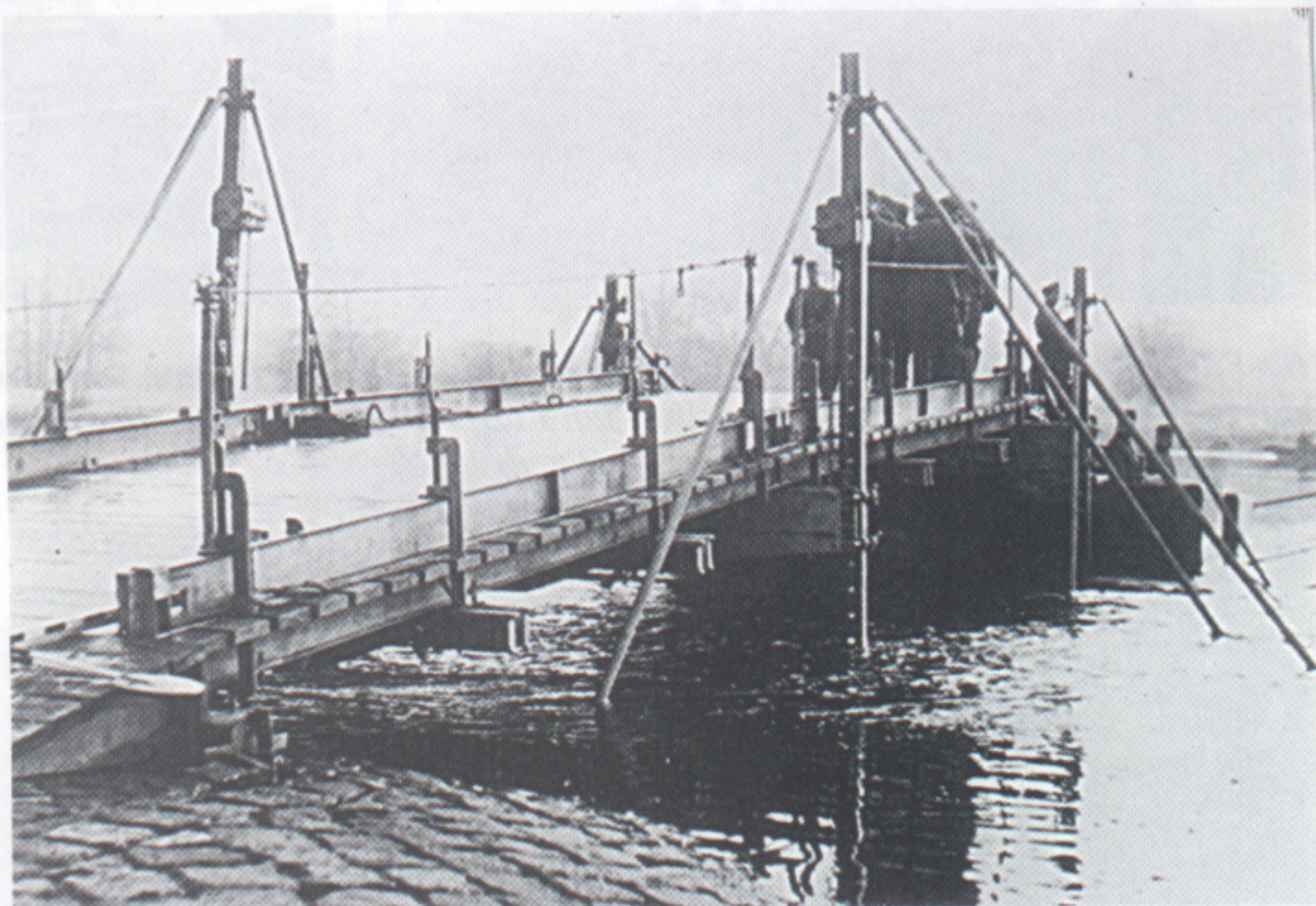


Ein Motorboot wird vom Sd. Ah. 13 abgesetzt. Es hatte einen 100 PS 6 Zylinder Maybach-Motor. Motorboote wurden zum Schleppen und Drücken von Fähren beim Übersetzen und beim Brückenbau eingesetzt. (RF)



Links:
Der Bock für die Land-
brücke wird gesetzt.
Links und rechts sind die
Bockbeine zu sehen und
die Pioniere richten den
Bockholm ein. (RF)

Die Landbrücke ist fertig. 2
Böcke waren erforderlich. Die
Konstruktion ist gut zu erken-
nen. Vom Land zum Bock der
Streckträger, darauf die Belag-
bohlen, darüber der Rödelträ-
ger befestigt mit den Rödel-
zangen, die in den Unterzug
eingesetzt sind. Die Geländer-
pfosten sind mit Leinen verbun-
den. Die Bockbeine werden mit
3 Bockstreben abgestützt.
Gebaut vom Pi-Lehr-Batl. 1 an
der Elbe bei Dessau-Roßlau
1939. (RK)



Links:
Jetzt wird vom Pi-Lehr-
Btl. 1 ein Brückenteil für
eine 8 t-Pontonbrücke,
bestehend aus 12 Halb-
pontons, mit Motorboo-
ten an die Brückenstelle
gedrückt. (RK)

Rechts:
Die Brücke ist fertig und
es erfolgt die "Manöver-
kritik". (RK)

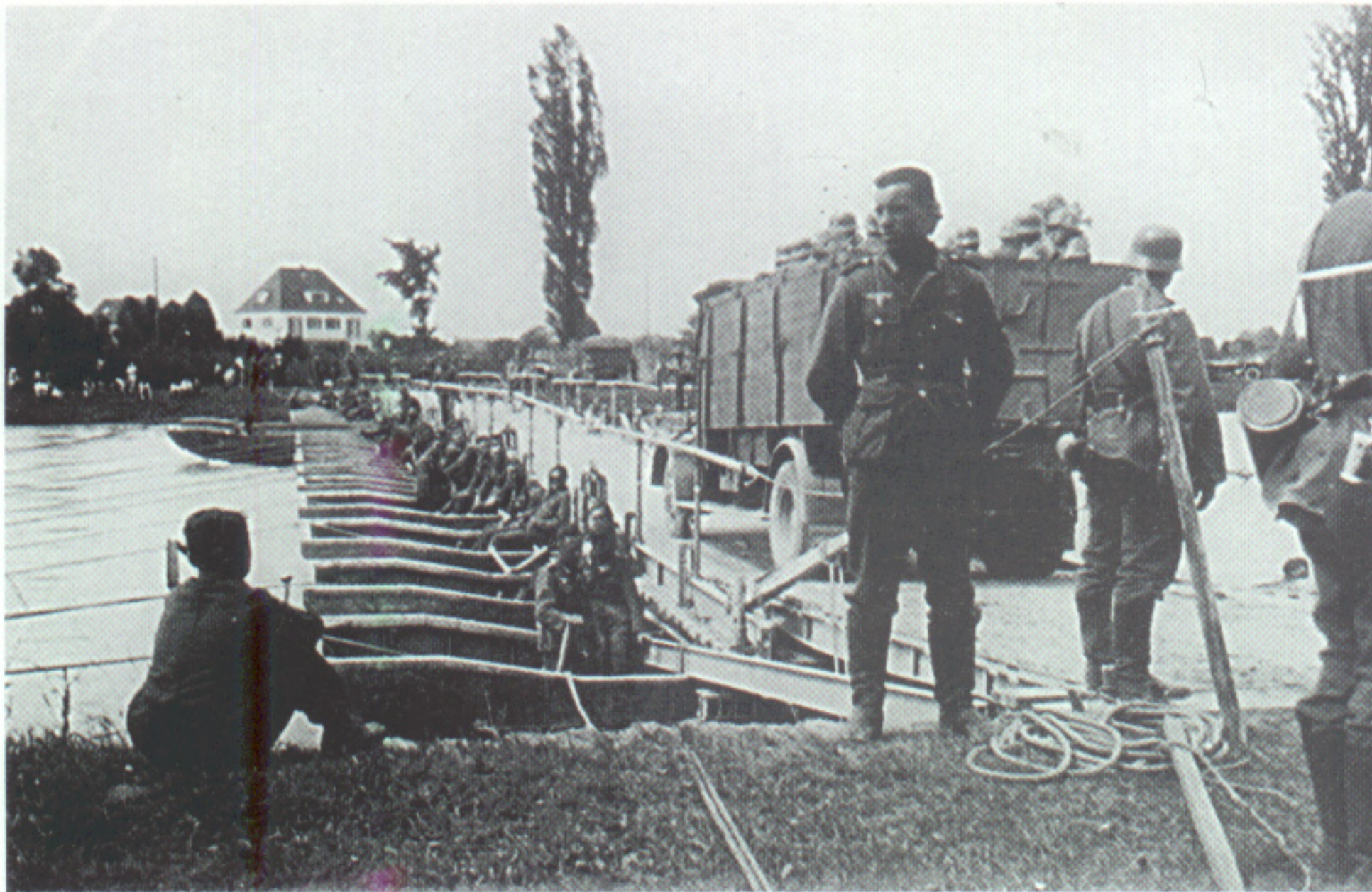


Übung des Pi-Lehr-Btl. 1
im Sommer 1939 an der
Donau. Eine 8 t-Ponton-
brücke im Bau. Gut erkenn-
bar die auf den Halb-
pontons liegenden 8 Streck-
träger, darunter der Unter-
zug. Ein einfacher Belag
aus Belagbohlen bildet die
Fahrbahn. Für eine 16 t-
Brücke waren erforderlich
Ganz-Pontons, 12 Streck-
träger und doppelter Belag.
(RK)

Pi-Btl. 80 baute eine
Pontonbrücke mit
Rampenstrecke über
die Weser bei Holz-
münden. Rechts
befindet sich die
Bockstrecke mit 2

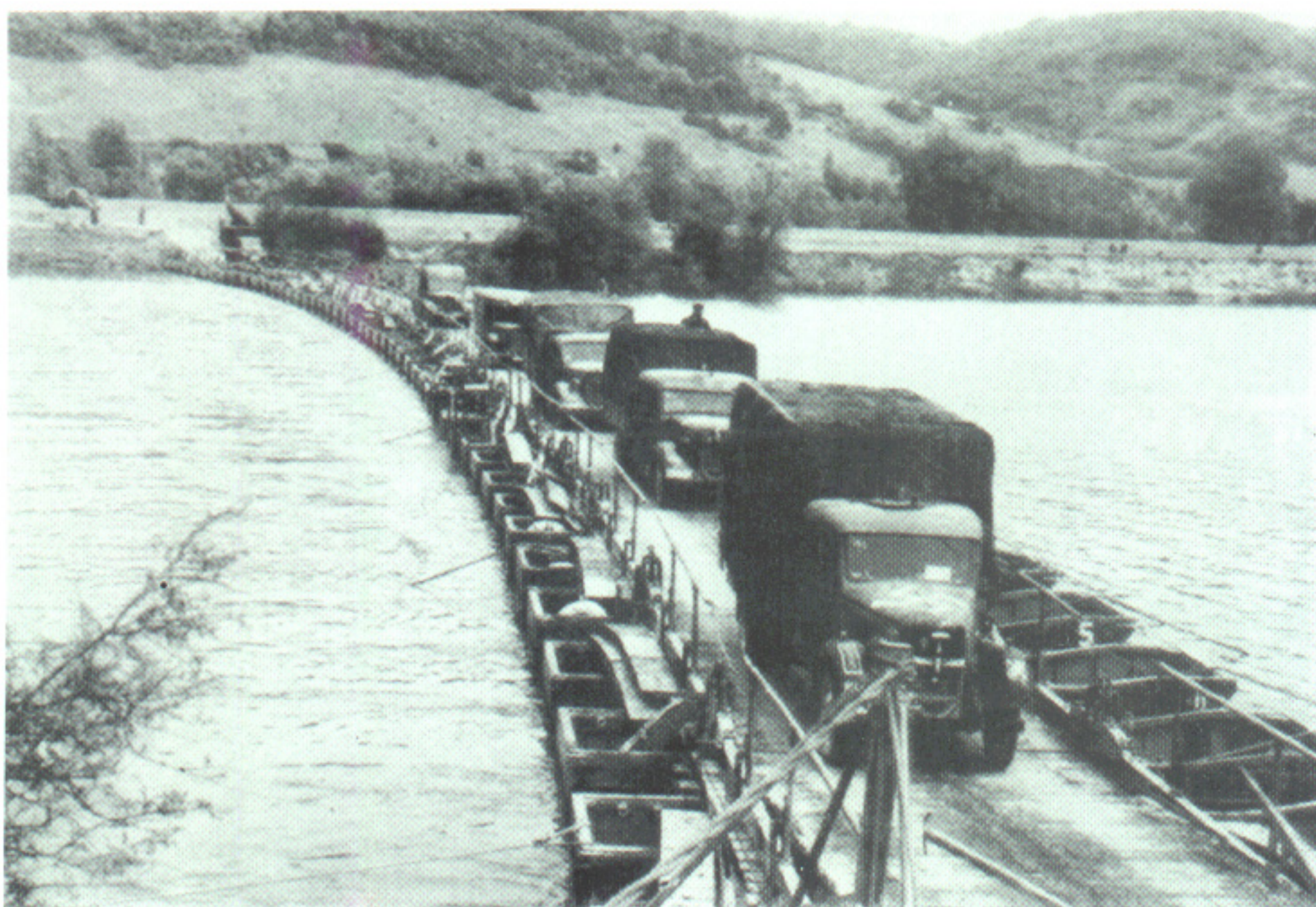
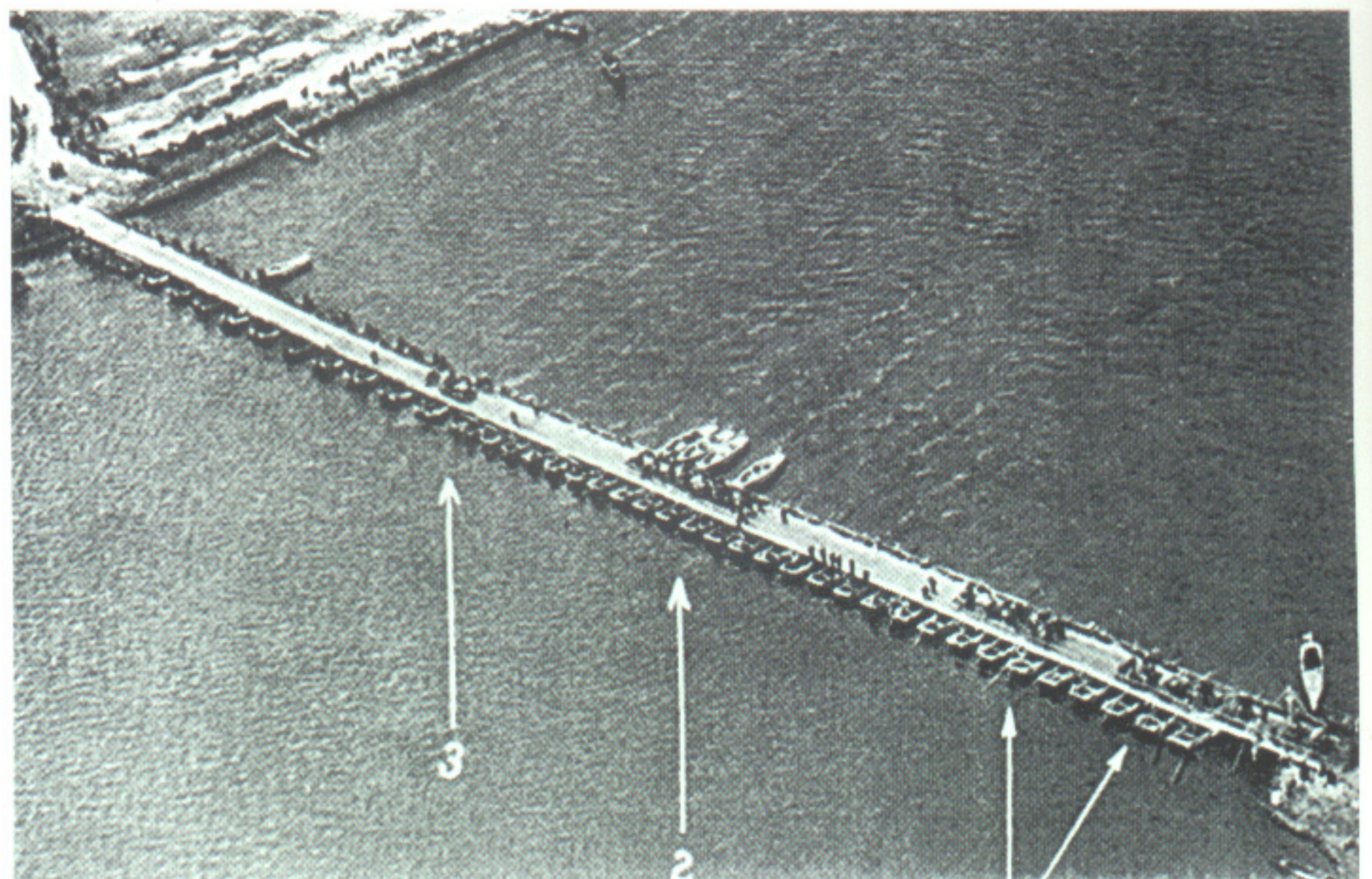
Rechts:
Letzte Arbeiten an der
Brücke vor der Freigabe
zur Überfahrt. Ein Lkw
wartet bereits am Ufer.
(RK)





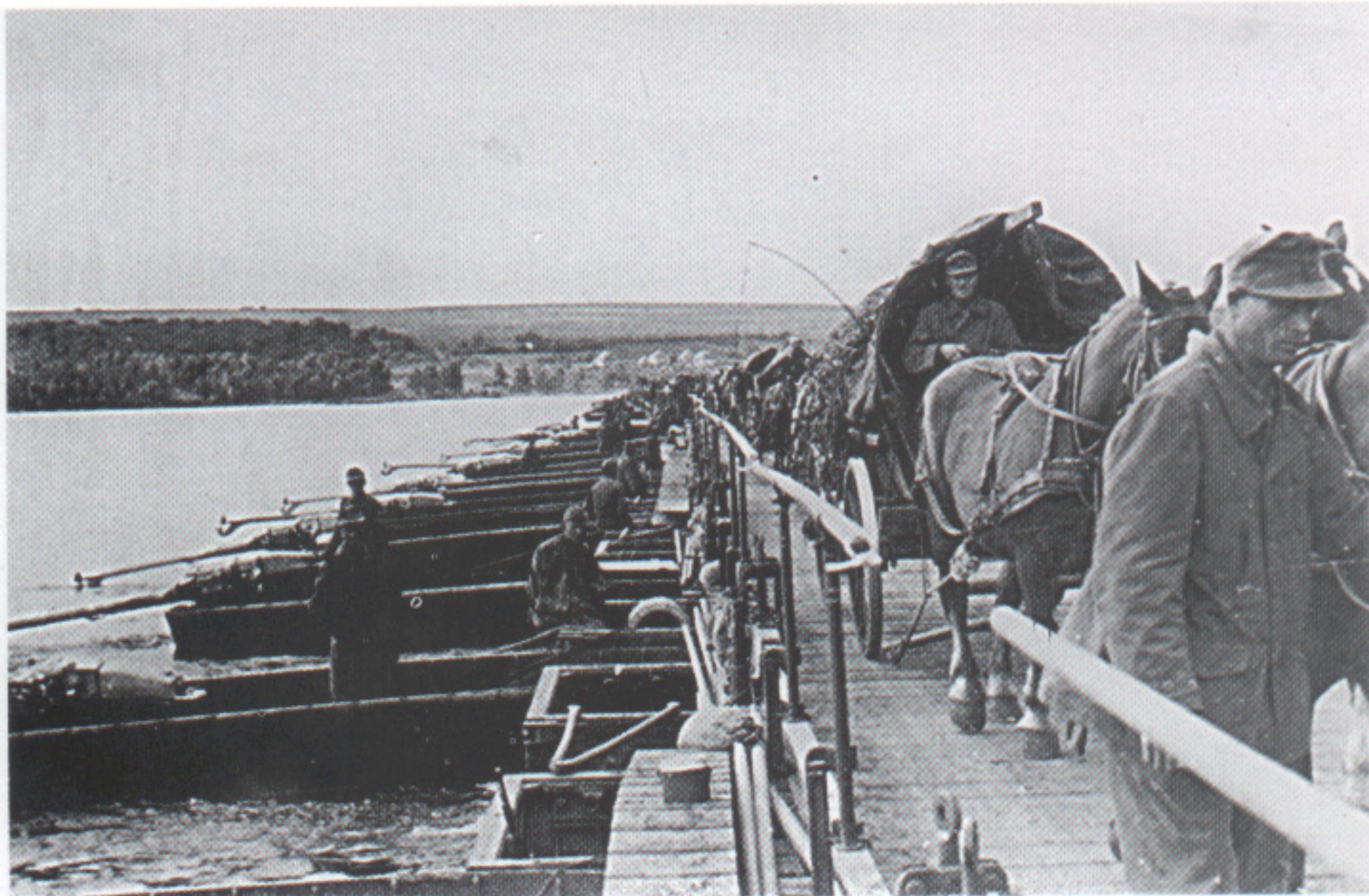
Die Brücke ist fertig und die Mannschaftstransportwagen fahren zum anderen Ufer. (RK)

*Rechts:
Diese 8 t-Brücke aus B-Gerät wurde vom Pfeil 3 nach links mit Zusatzgerät gebaut, daher der größere Abstand zwischen den Pontons. (RF)*



Frankreich-Feldzug. Der Nachschub rollt auf der Pontonbrücke über die Seine. Auf den Pontons sind Übergangsschienen abgelegt.

Boote des leichten
Sturmboot-Kommando
901 haben eine B-Brücke
über den Dnjepr bei
Schikalowka eingefahren
2. 9. 41. (RK)



Links:
8 t-Brücke über
den Dnjepr. Rechts
im Bild ist eine
Stoßkappe zu
sehen. Mit dieser
wurden die Fähren
zur Brücke ver-
bunden. (RF)

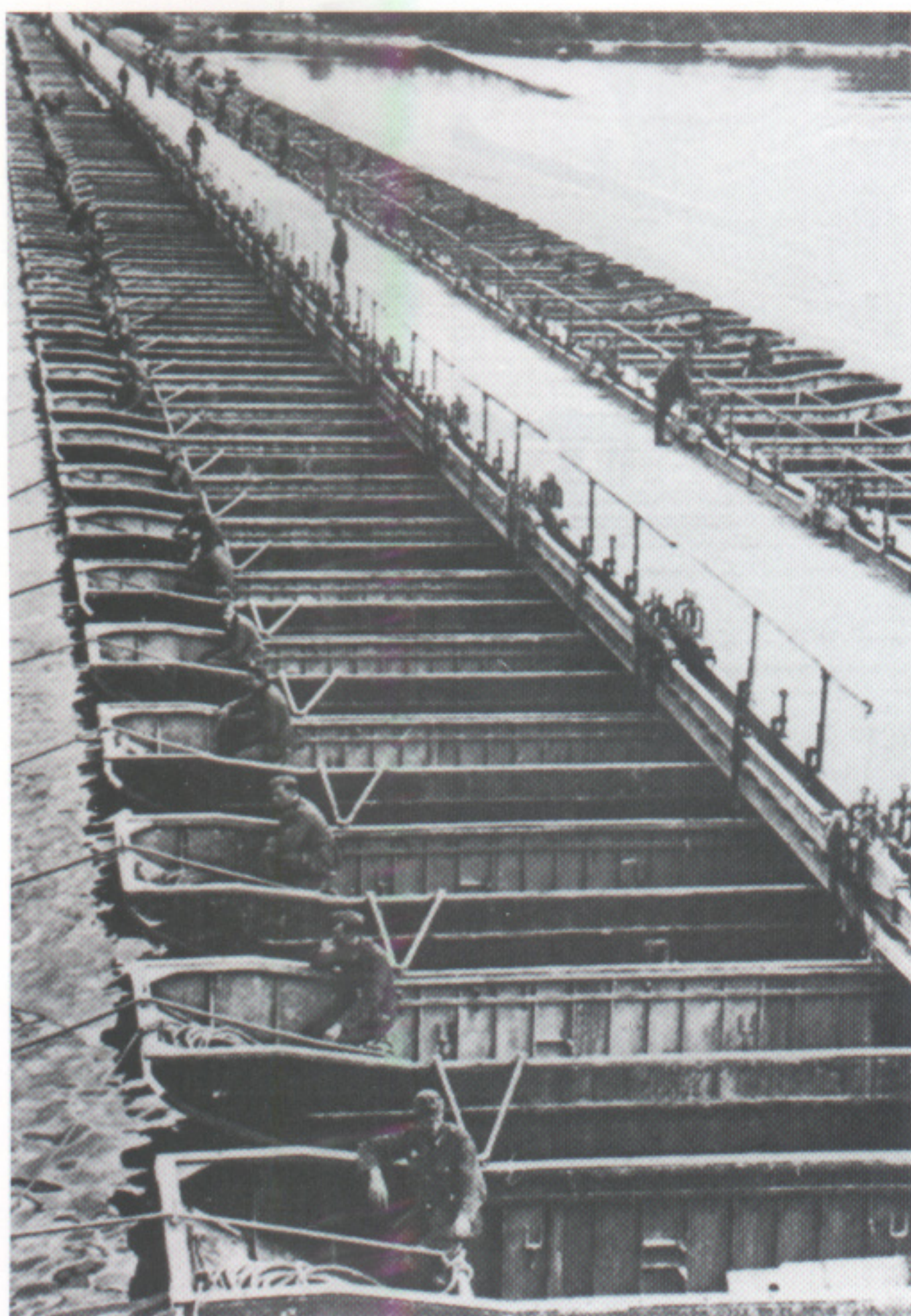
Pi-Btl. 80 baute eine
Pontonbrücke mit
Rampenstrecke über
die Weser bei Holz-
minden. Rechts
befindet sich die
Bockstrecke mit 2
Böcken. Der schwim-
mende Teil der Brücke
liegt tiefer, so daß
dazwischen eine
Rampenstrecke
(schräger Teil) gebaut
wurde. (PzP)





Oben:

Dnjepr-Übergang über eine 8 t-Pontonbrücke bei Bereslaw. Vom Ufer ist eine Bockstrecke mit 3 Böcken gesetzt. Die Pontonbrücke liegt tiefer und wurde mit der Bockstrecke durch eine Rampe verbunden. Die Rampenteile wurden bei der Brückenkolonne im Ergänzungszug auf dem Rampenwagen mitgeführt. (PzP)



Links:

Diese 375 m lange 16 t-Brücke wurde am 22./23. 6. 40 in 22 Stunden mit dem Gerät von 14 Brückenkolonnen B von 6 Pi-Kompanien (1., 2.+3. Pi-Btl. 45, 2.+3. Pi-Btl. 31, 3. Pi.-Btl. 2) über die Loire bei Ancenis gebaut. (PS)



Links:

Rohrwagen der s. F. H. 18 beim Übergang über die Marne auf einer 16 t-Pontonbrücke. (PzP)

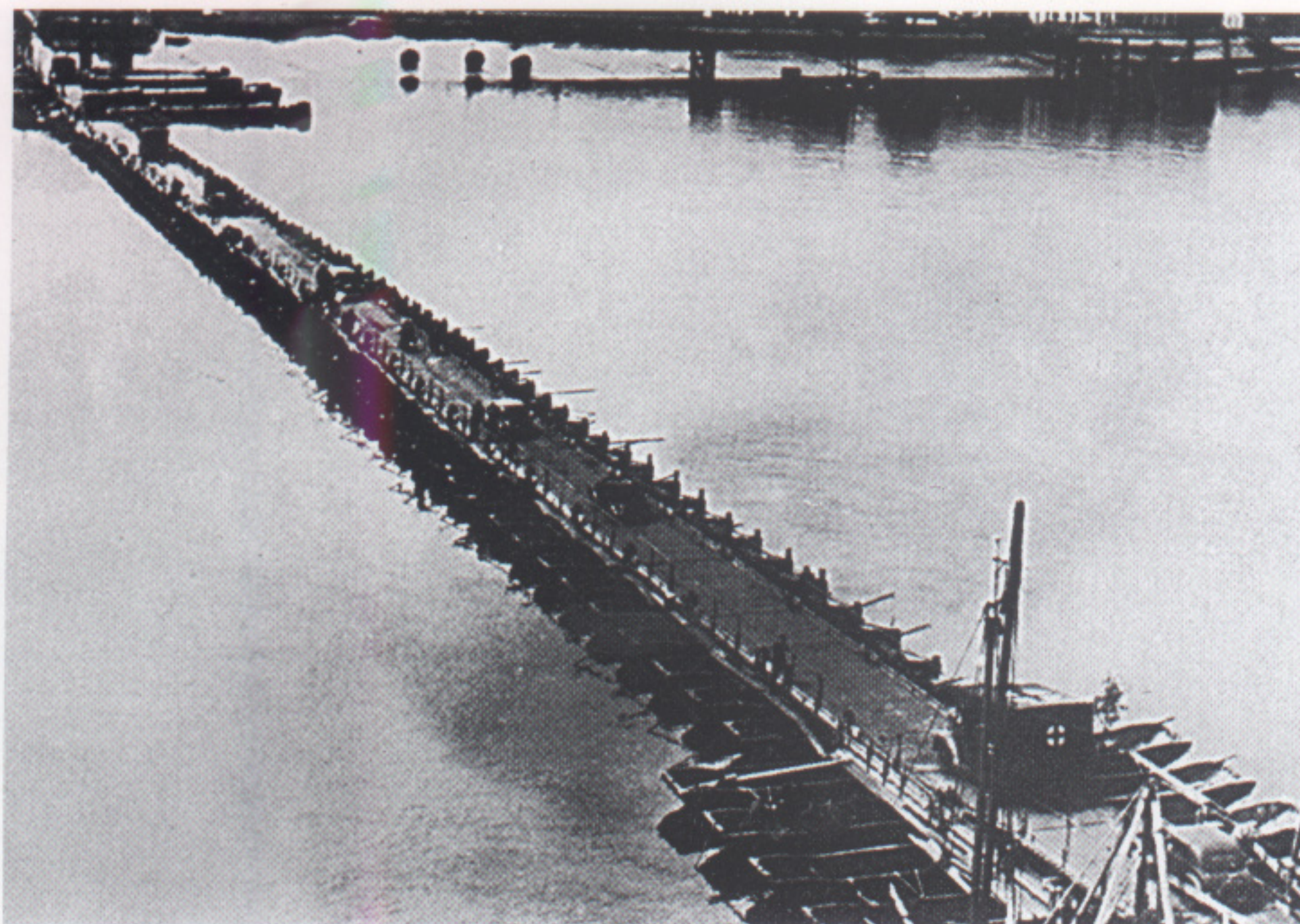
2./Pi. Lehr-Btl. 1 beim
Brückenschlag über die
Lys am 26. 5. 1940. (RK)



Links:
16 t B-Gerät-Brücke
oberstrom der zerstörten
Eisenbahnbrücke über
den Dnjepr bei
Kremenschug 1941.
(RK)

Eine motorisierte Kolon-
ne fährt über eine 16 t-
Pontonbrücke am Dnjepr
von Ost nach West. (RK)





"Gezeitenbrücke" über die Schelde bei Antwerpen (Pi. Rgt. 413). Die Brücke unterlag dem Gezeitengefälle. Der Höhenunterschied von 6-8 m mußte auf der behelfsmäßigen Landbrücke halbstündlich berichtigt werden. Die Hinterkaffe der Halbpontons erhielt behelfsmäßig Stromabweiser, da sonst die Stromgeschwindigkeit - bei Flut 4-5 m/s - die Brücke nach oberstrom abgedrückt hätte. (PS)

Rechts:
Kriegsbrücke aus B-Gerät über den Dnjepr. Wegen geringer Wassertiefe am Ostufer ruht die Landbrücke auf 32 Böcken. (PS)



Pontonbrücken wurden durch Behelfsbrücken ersetzt, die neben den Pontonbrücken gebaut wurden. Waren diese fertig, wurden die Pontonbrücken abgebaut und das Gerät für den neuen Einsatz verladen. Hier wird 1939 vom Pionier-Lehr-Btl. ein Ponton vom B-Gerät auf den Ponton-Anhänger (Pf. 11) verladen. (RF)

DAS BRÜCKENGERÄT C

(nach Dienstvorschrift D 516)

Das Brückengerät C ermöglichte den Bau von Brücken und Fähren für Lasten bis 4 t. Damit konnten gebaut werden

- Stege auf kleinen Floßsäcken
- Stege auf Halbpontons bis zu 70 m
- Laufbrücken auf Ganzpontons bis zu 140 m
- 2 t-Fähren
- 4 t-Fähren
- Einfache Sonderfähren
- Doppelte Sonderfähren
- 4 t-Brücken
- Sonderbrücken von 84 m, davon 42 m schwimmend.

Die Halbpontons bestanden aus Holz oder Leichtmetall, Länge 3,90 m, Breite oben 1,67 m, Seitenwandhöhe 0,72 m, größte Höhe 0,82 m. Gewicht bei Holzbau 232 kg. Sie konnten ineinandergeschachtelt werden.

Die Brückentafel bestand aus zwei Längsträgern aus Stahl mit einem Belag von 60 cm Breite, Länge 7 m.

Die Tragfähigkeit der Brücke war für

- Infanterie in Marschkolonne zu dreien,

- leichte Artillerie bespannt, Fahrer abgesessen,
 - Einzelfahrzeuge bis 4 t bei Achsdruck bis 2,6 t.
- Zum Fährenbau wurden 2 Ganzpontons nebeneinander gelegt und mit je 2 Mann besetzt. Das Gerät wurde in folgender Reihenfolge eingebaut: Vorbau der 2 mittleren Brückentafeln - Eindornen wasserwärts - Absetzen - Eindornen landwärts - Einbau der restlichen Brückentafeln - Einbau der Randträger - Einbau der Unterzüge.

Das Be- und Entladen der Fähren erfolgte über Landbrücken oder Übergangsschienen.

In der Brückenkolonne C wurden 2 Übergangsschienen für 5,3 t Belastung auf jedem Pontonwagen mitgeführt.

Die Landbrücke bestand aus dem am Ufer verlegten Uferbalken, der zum Bock führenden Bockstrecke, dem Bock und der Übergangsstrecke zum ersten Ponton. Bei Fährenbetrieb wurden zwischen Bock und Fähren Übergangsschienen verlegt.

Aus den mitgeführten 16 großen Floßsäcken konnten mit dem Gerät auch Floßsackfähren von 2 oder 4 t Belastung gebaut werden.



Ein Steg, gebaut aus kleinen Floßsäcken 34 und Brückentafeln des C-Gerätes, dient der Infanterie als Flußübergang. (RF)

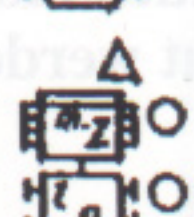
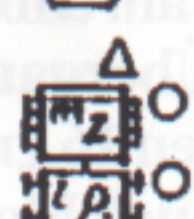
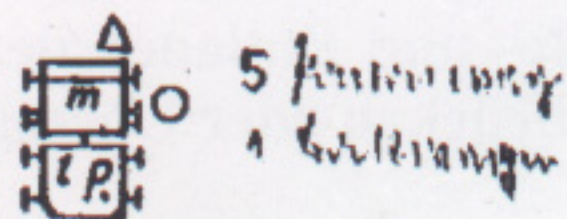
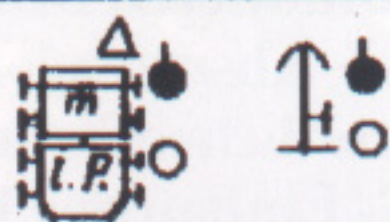


(734)

Br. Kol. C (mot).

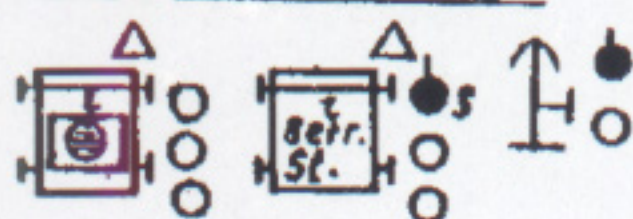
Gruppe
Führer:

1. u. 2. (Pont.) Zug je :

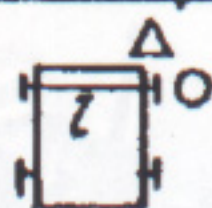


Farmer
1 Motor u. 3 Mörserbooten

Ergänzungszug:



V.-u. G.-Troß:



Gesamtstärke:

1 Offizier,
7 Unteroffiziere,
45 Pioniere (dav.
20 Kflf.),
11. Pkw.,
6 m. Zg. Kw.,
6 m. gl. Lkw.,
3 l. Lkw.,
5 Krad (dav. 3 m. Beiw.),
12 Anhänger (10 Ponton,
2 Bock.)

Marschlänge i. Halten:

Ganze Kolonne ohne V.-u. G. Tr.	rd.	260 m
Pontonzug	"	110 "
Erg. Zug	"	25 "
V.-u. G. = Troß	"	10 "

Nachr. Gerät u. Leist.-Fähigkeit:

1 Sprechstelle, 1000 m l. Feldkabel,
2 Satz Flußkabel (insg. 2000 m)

Gerät der Br. Kol. C (mot)
(neu)

Übersetzmittel:

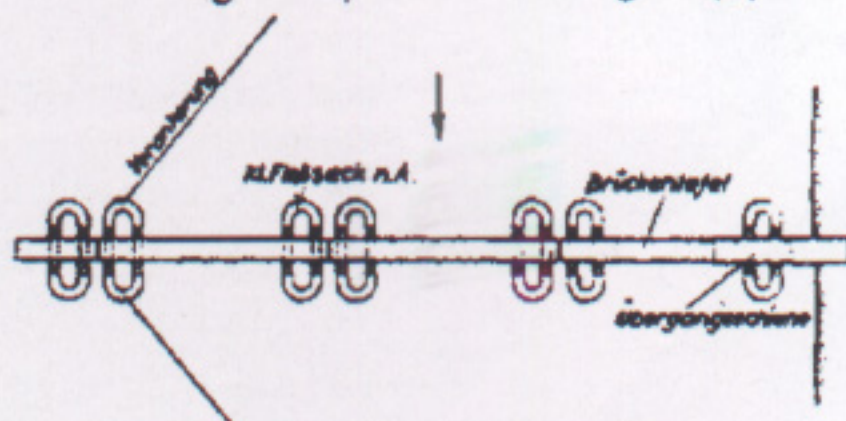
Kl. Floßsäcke	56	48
Gr. "	8	16

Sperrmittel:

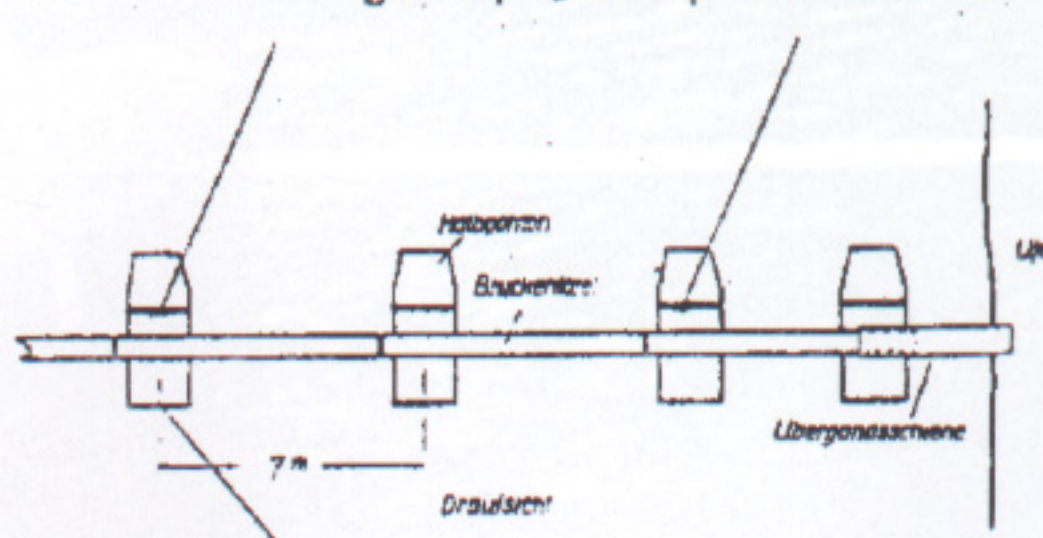
K.-Rolle	12
----------	----

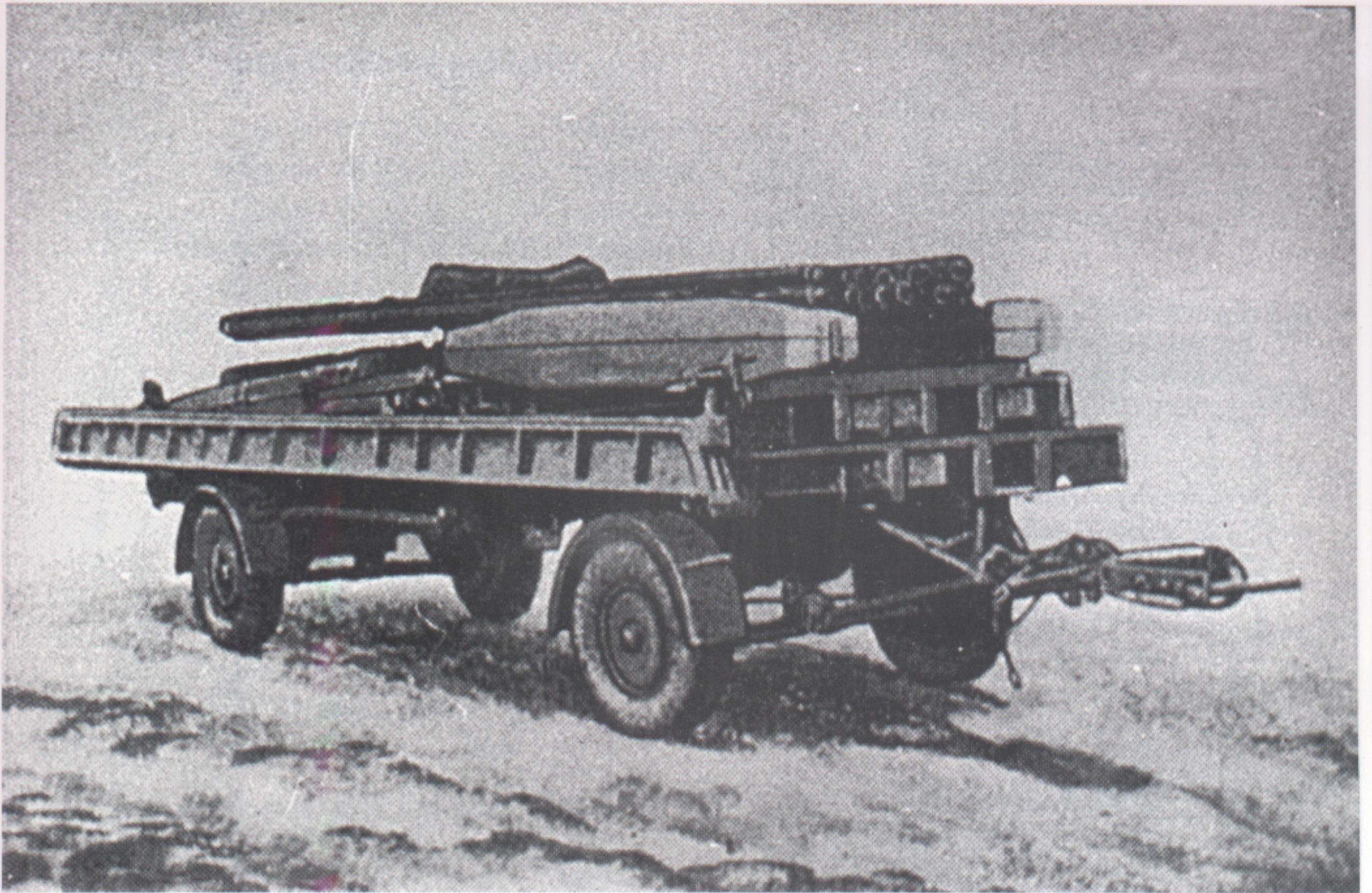
Personal nicht zum Bedienen, sondern zur
Pflege u. Verwaltung des Geräts. Im Frieden nur
Geräte-Einheit, kein Personal.

Steg auf kleinen Floßsäcken



Steg auf Halbpontons



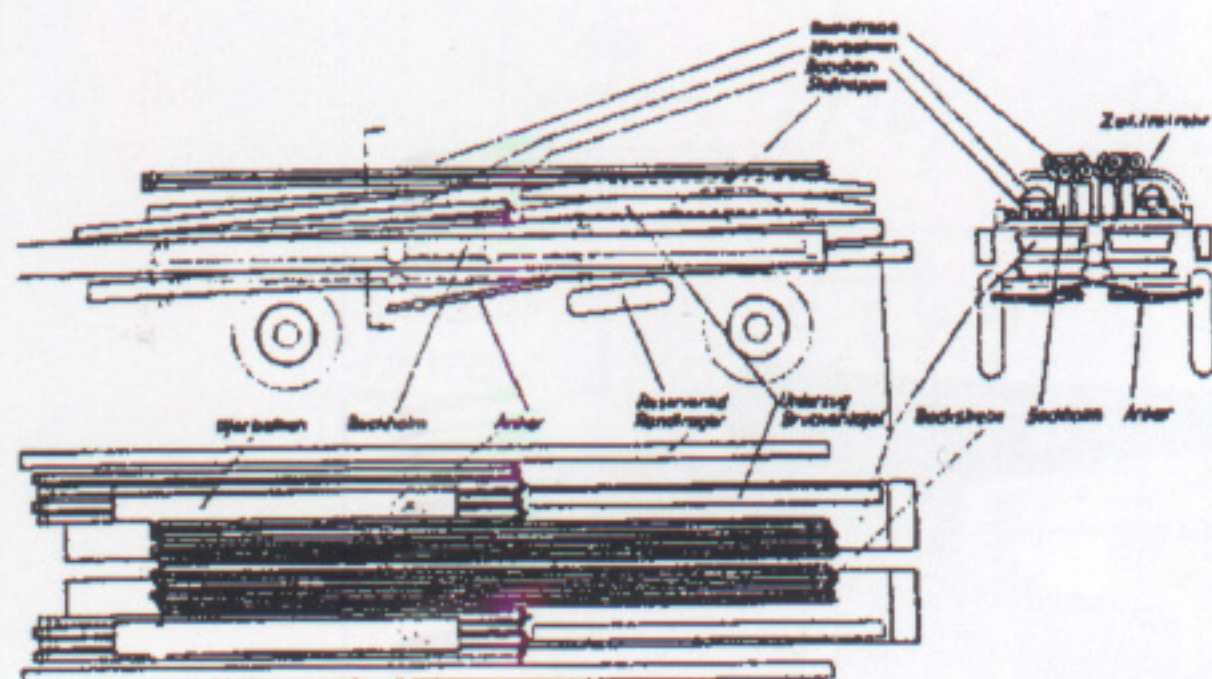


Oben: Leichter Bockwagen (Pf. 14) (D 600).

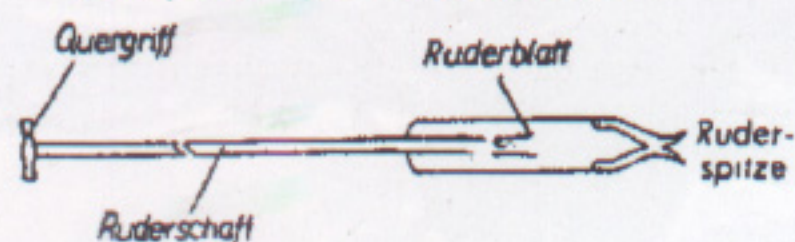
Unten: Leichter Pontonwagen (Pf. 15) (D 600).



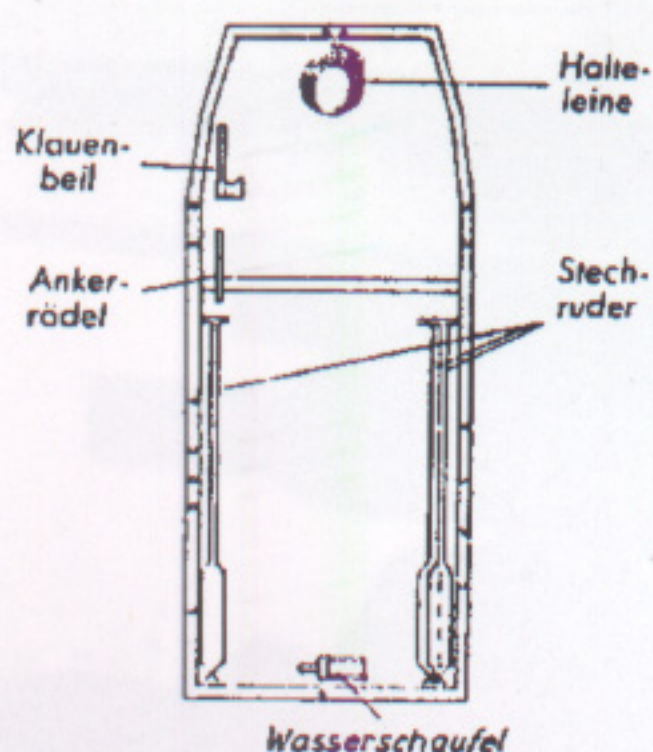
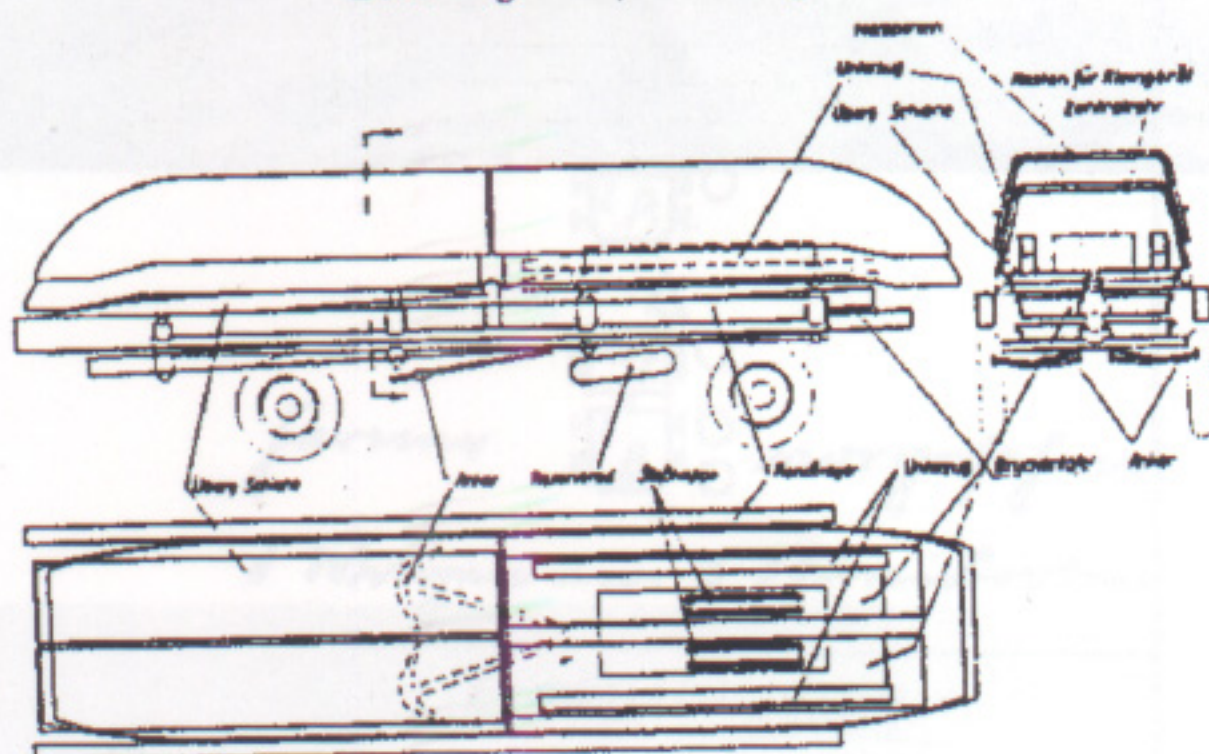
Beladung des Bodwagens.



Stechruder für Brückengerät C.



Beladung des Pontonwagens.



Ausrüstung des Halbpontons:

3 Stechruder,
1 Halbleine,
1 Dichtholz,
1 Ankerköbel,
1 Wasserschaukel,
außerdem für je 2 Halbpontons 1 Klauenbeil und
1 Rettungsring mit Leine.

Beladung des Bodwagens.

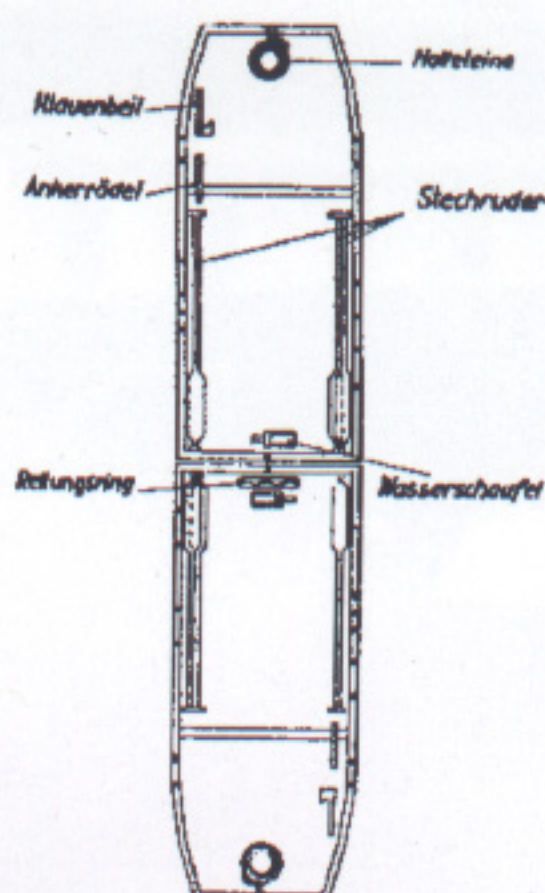
Brückentafel	4	Bindeleine	20
Randträger	2	Einfahrzeichen	1
Stoßkappe	2	Klauenbeil	2
Unterzug	4	lange Kreuzhache ..	1
Bodholm	4	Laternenkasten	2
Bodbein	8	Maßstab 2 m lang ..	2
Bodstrebe	16	Richtleine	1
Bodwinde	4	Schlegel	2
Fußscheibe	8	langer Spaten	1
Geländerholz	4	Wasserwaage	1
Handeisen	8	Aussteckflagge	8
Uferbalkenpfahl ...	20	Uferbalken	2
Ankerleine	2		

Gewicht unbeladen etwa 1400 kg,
" beladen etwa 4300 kg.

Beladung des Pontonwagens.

Halbponton	4	Bindeleine	20
Scherhaken	2	Beutel mit Dich-	
Brückentafel	4	tungsmaterial ..	2
Randträger	2	Klauenbeil	2
Stoßkappe	2	lange Kreuzhache...	1
Unterzug	4	Laternenkasten	2
Geländerholz	4	Stechruder	12
Handeisen	8	langer Spaten.....	1
Anker	2	Wasserschaukel	4
Unterbolzen	1	Übergangsschiene ..	2
Ankerköbel	4	Halbleine 30 m ...	4
Ankerleine	4	Rettungsring mit	
		Leine	2

Gewicht unbeladen etwa 1400 kg,
" beladen etwa 4300 kg.



Ausrüstung des Ganzpontons:

6 Stechruder,
2 Klauenbeile,
2 Halbleinen,
2 Dichtholzer,
2 Ankerköbel,
2 Wasserschaukeln,
1 Rettungsring mit Leine.

Baufrühe, Regelbau.

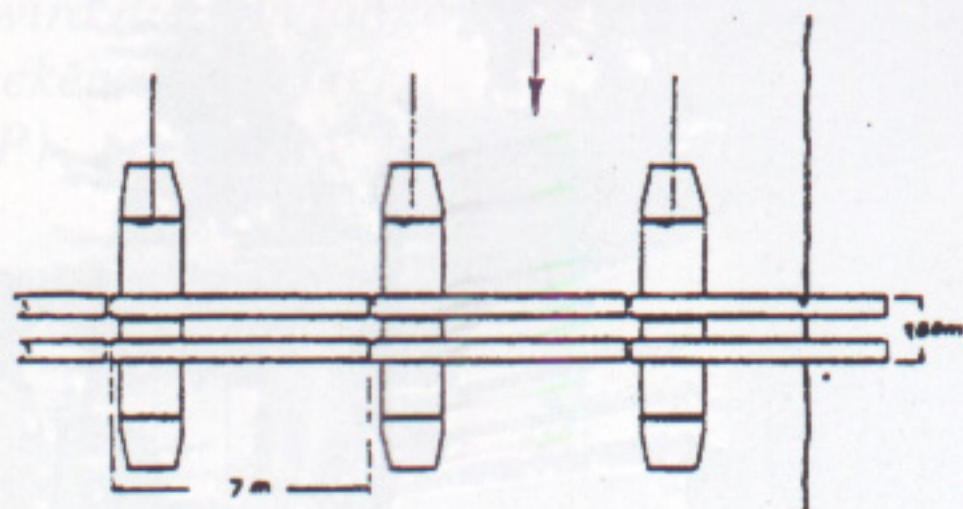


Bild 71.
2 t-Fähre.

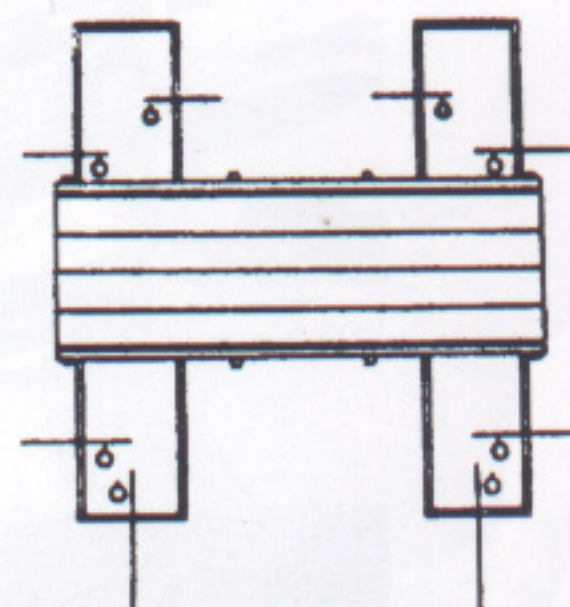
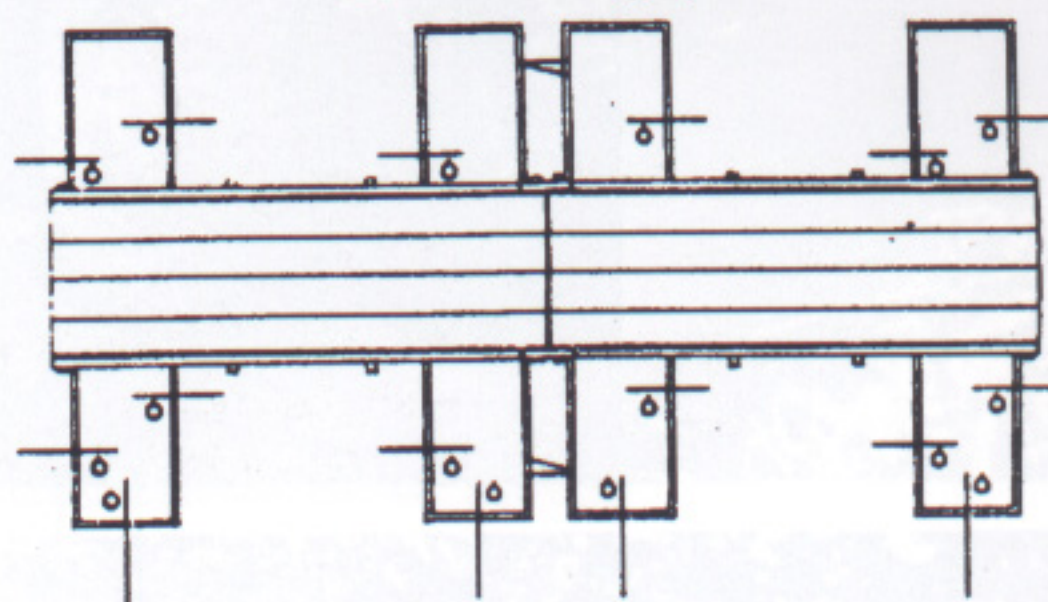


Bild 72. 4 t-Fähre.



2 t-Fähre, fertig zum Einfahren.

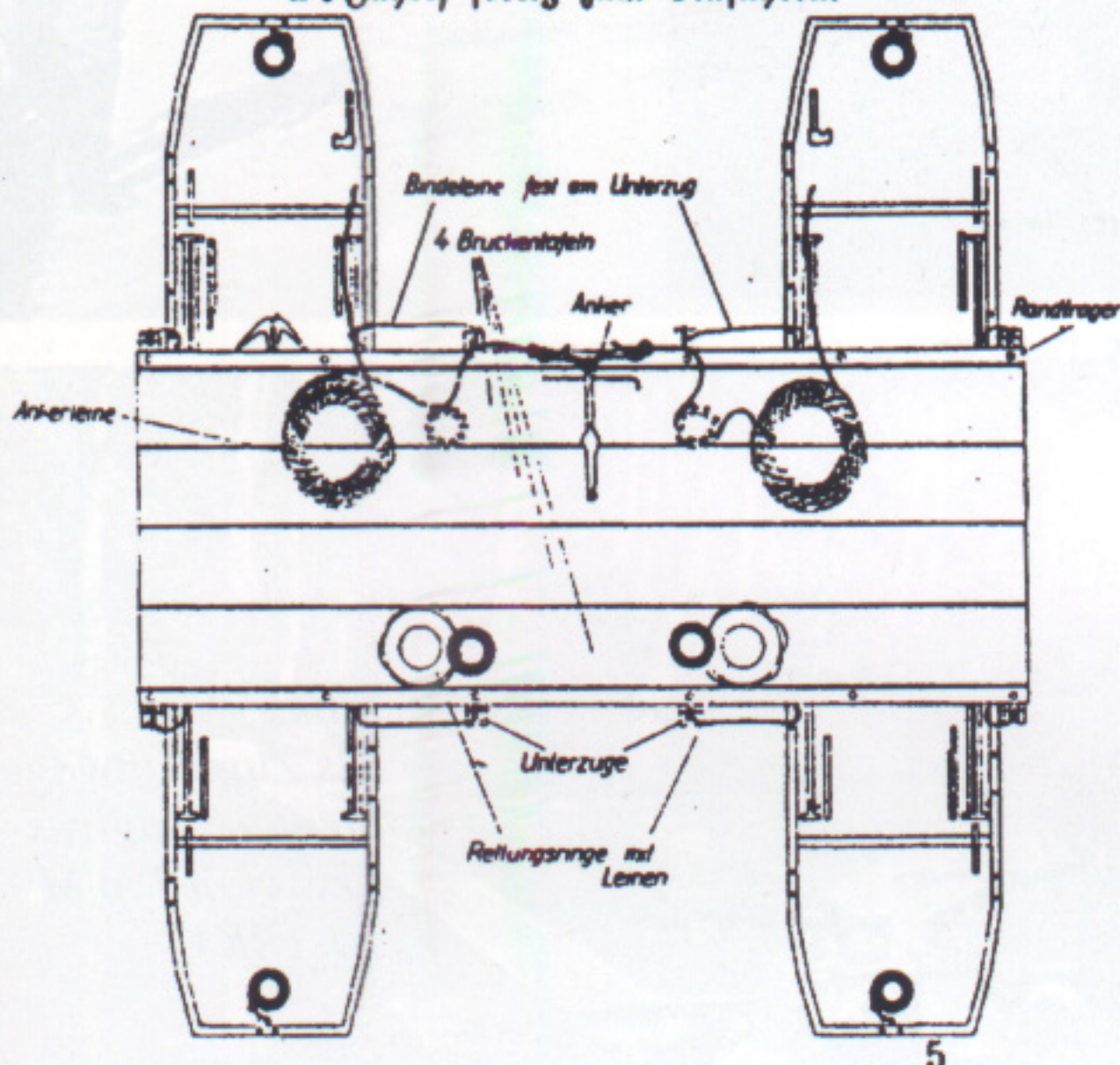
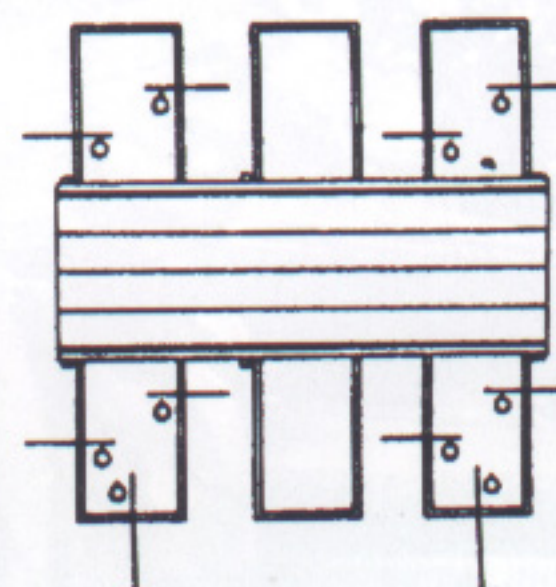
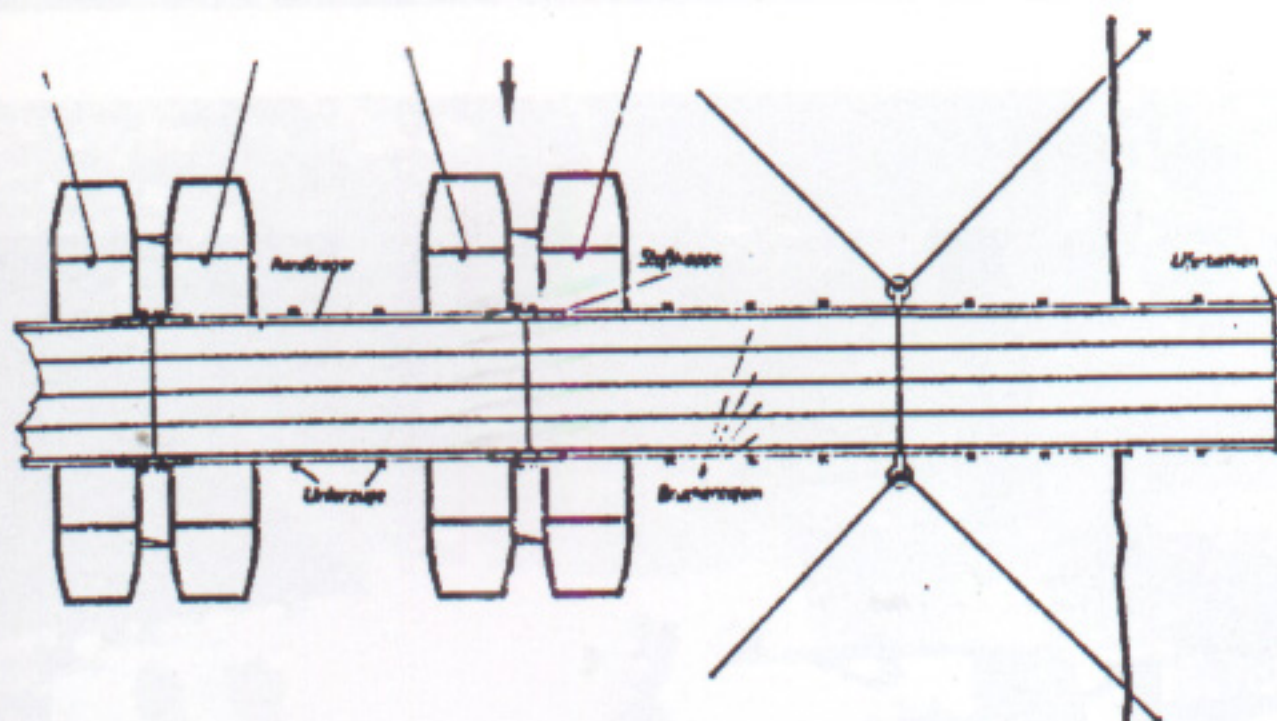


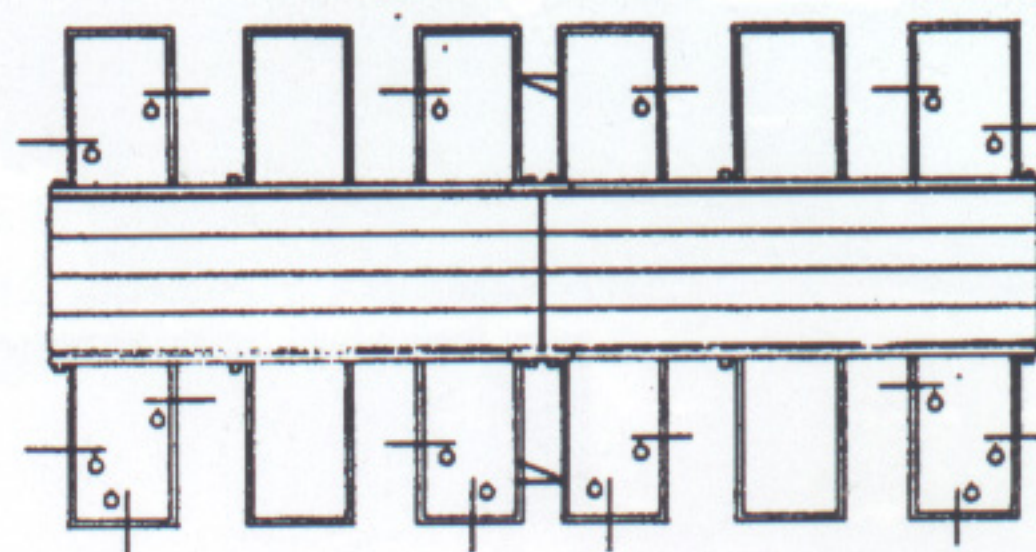
Bild 73.
Einfache
Sonderfähre.



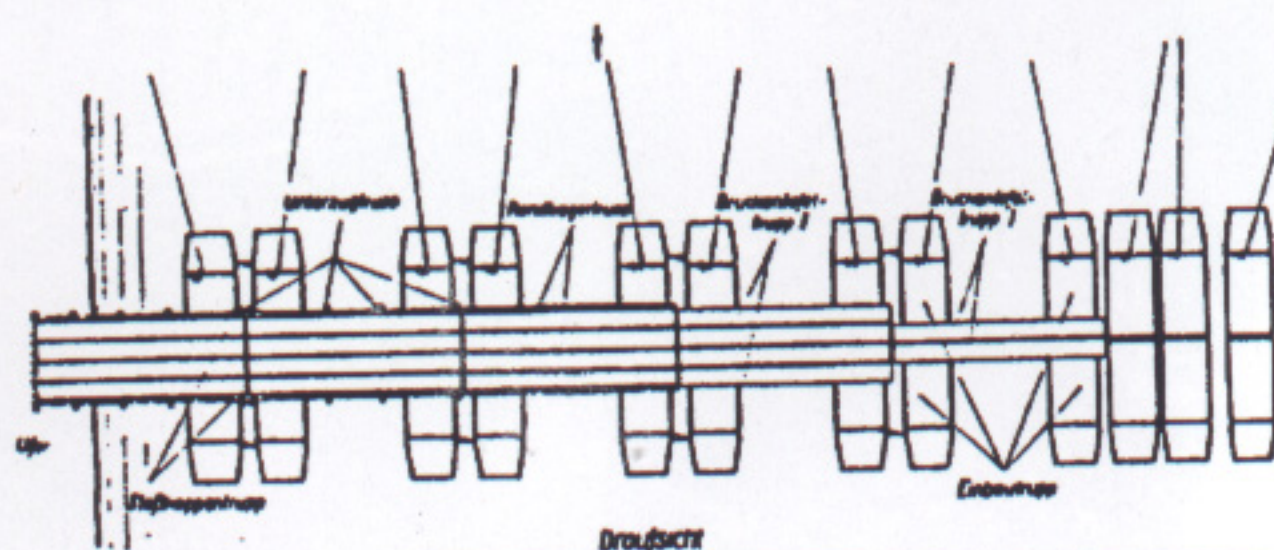
4 t-Brücke, Draufsicht.



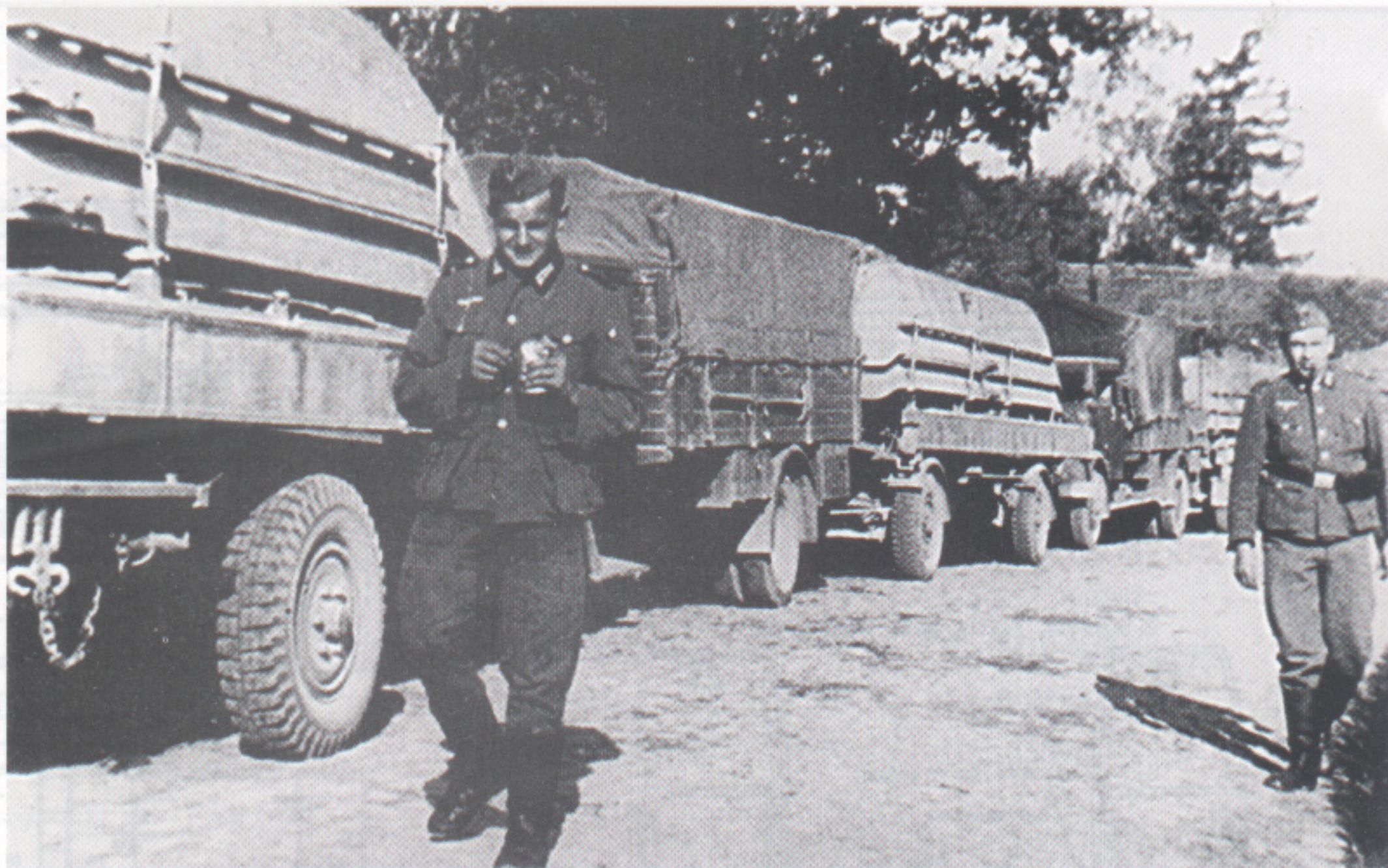
Doppelte Sonderfähre.



4 t-Brücke. Streckenweiser Bau mit Truppangabe.



Eine Brücken-
kolonne C wäh-
rend einer
Marschpause.
(RK)



Links:
Als Zugkraftwagen
dienten Magirus-
Lkw vom Typ M
30. (RK)

Der Brückenbau
beginnt. Die Halb-
pontons wurden vom
Pontonwagen (Pf. 15)
abgeladen. (RF)



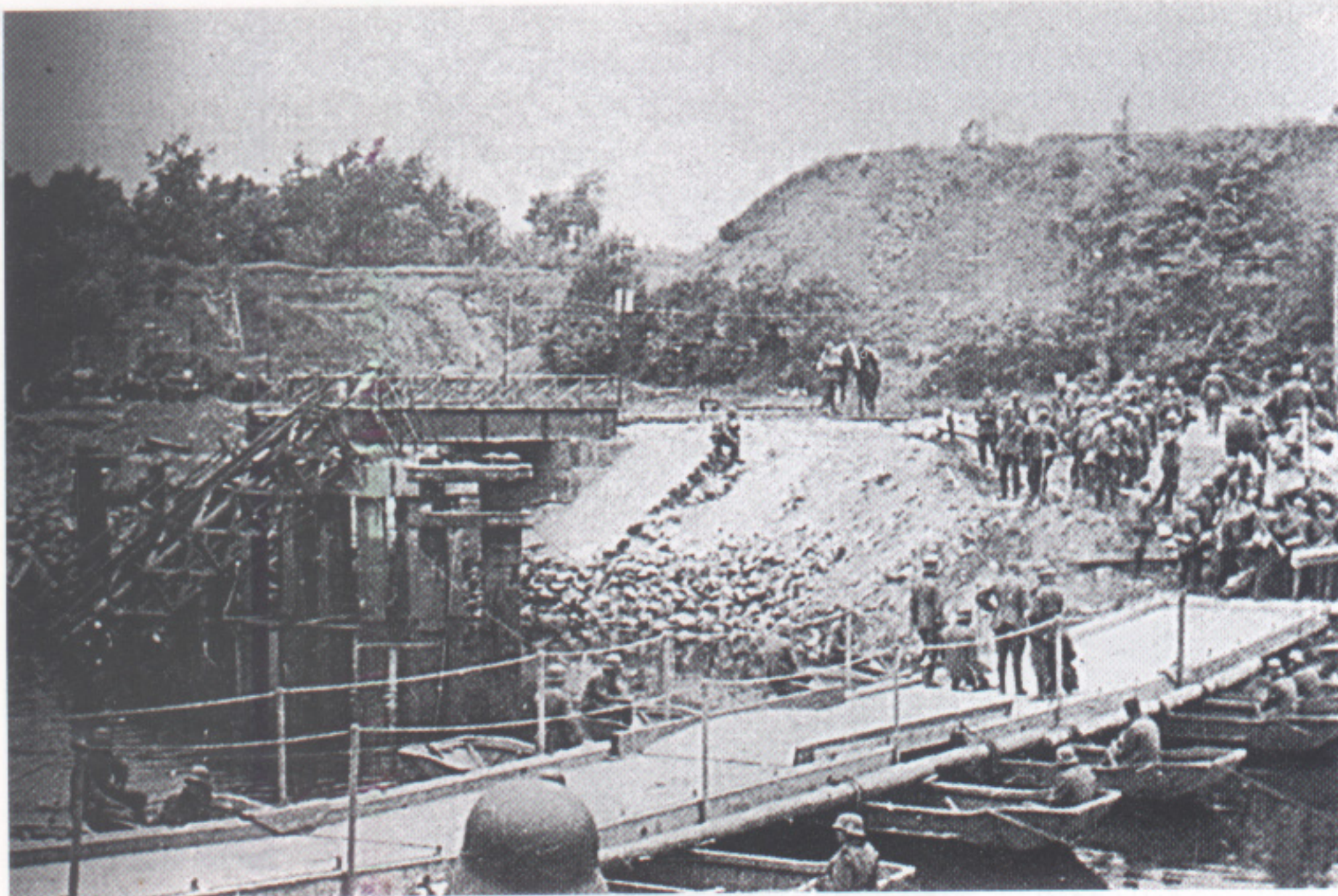
Auf ein Ganzponton des
C-Gerätes vom Pi-Btl.
35 wird die 7 m lange
Brückentafel gelegt.
(PzP)



Links:
Ein Steg auf Halb-Pontons
wird gebaut. (RF)



Eine einfache Sonderfähre des SS-Pionier-Btl. 7 "Prinz Eugen" auf der Drina (Jugoslawien) 1944. (RK)



Brücke über den Aisne-Oise-Kanal gebaut aus C-Gerät von der 3./Pi Btl. 72 Juni 1940. (PzP)

Rechts:
Brückenbau-Übung des
Pi. Btl. 35 zur Vorberei-
tung des Rußland-
feldzuges im Suwalki
Zipfel. (PzP)



Pontonbrücke aus C-Gerät über den Bug im Abschnitt der 252. Inf. Div. (PzP)

DAS BRÜCKENGERÄT K n. A.

(nach H.Dv. 220/3c)

Das Brückengerät K n. A. war ein vorbereitetes Kastenträgergerät für schwere Lasten bis 16 t einschließlich Gleiskettenfahrzeuge von 20 t.

Das Kastenträgergerät bestand aus Fachwerkträgern. Das Endstück war 5,02 m lang, 48 cm breit und an einem Ende 1 m und dem anderen Ende 27 cm hoch. Gewicht 418 kg. Das Trägermittelstück war 5 m lang, 1 m hoch und 48 cm breit. Gewicht 498 kg.

Es diente hauptsächlich zum raschen Überbrücken von schmalen Wasserläufen, tiefen Gräben, Einsenkungen im Gelände und zerstörten Brückenöffnungen, zum Übersetzen schwerer Einzelfahrzeuge im Fährbetrieb und zum Überwinden schwieriger Uferverhältnisse in Verbindung mit Brückengerät B.

Mit dem Gerät eines Halbzuges konnte gebaut werden:

- eine 16 t-Brücke von 19,20 m Stützweite oder
- eine 16 t-Brücke von 14,40 m Stützweite oder
- eine 16 t-Brücke von 9,60 m Stützweite.

Mit dem Gerät eines Zuges konnte gebaut werden:

- eine 16 t-Brücke auf schwimmenden Zwischenstützen mit
- 38,40 m Brückenlänge oder
- 33,60 m Brückenlänge oder
- 28,80 m Brückenlänge oder
- 24,00 m Brückenlänge.

Mit dem Gerät der ganzen Kolonne konnte gebaut werden

- eine 16 t-Brücke auf schwimmenden Zwischenstützen unter Einbau eines Doppelblockes von
- 78,80 m Brückenlänge.

Das K-Gerät konnte auch als Landbrücke bei einer Brücke aus B-Gerät verwendet werden.

Die nutzbare Brückenbreite betrug 3,50 m.

PONTONS

Das Endponton war aus Leichtmetall, etwa 5,50 m lang, 2,20 m breit und hatte im waagerechten Teil 1 m lichte Höhe. Das Bugteil hatte eine Erhöhung von 10 cm (Sprung) und war eingezogen.

Gewicht 380 kg.

Das Mittelponton war aus Leichtmetall, etwa 4 m lang, 2,20 m breit und 1 m hoch. Es hatte senkrechte Bugwände mit Kupplung.

Gewicht 480 kg.

Zwei Endpontons und ein Mittelponton wurden zu einem Ponton zusammengekuppelt. Diese 3 Teile wurden auf einem Pontonwagen verladen.

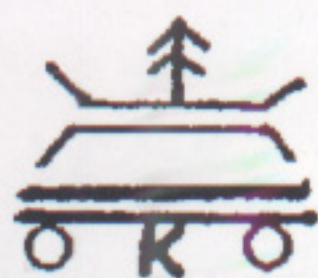
FÄHRENBAU

Das Kastenträgergerät war für Übersetzfähren nur ausnahmsweise zu verwenden. Übersetzfähren wurden stets als kurze Fähren gebaut, wenn nicht die Wahrscheinlichkeit bestand, daß sie später in Brücken verwendet wurden und lange Bauart dabei erforderlich war. Es gab kurze, mittlere und lange 16 t-Fähren.



Eine kurze 16 t-Fähre wird zusammengebaut. 3 Pontons, bestehend aus 2 End- und 1 Mittelstück, sind fertig. Die Trägerendstücke liegen auf dem Pontonmittelstück. (RF)

16

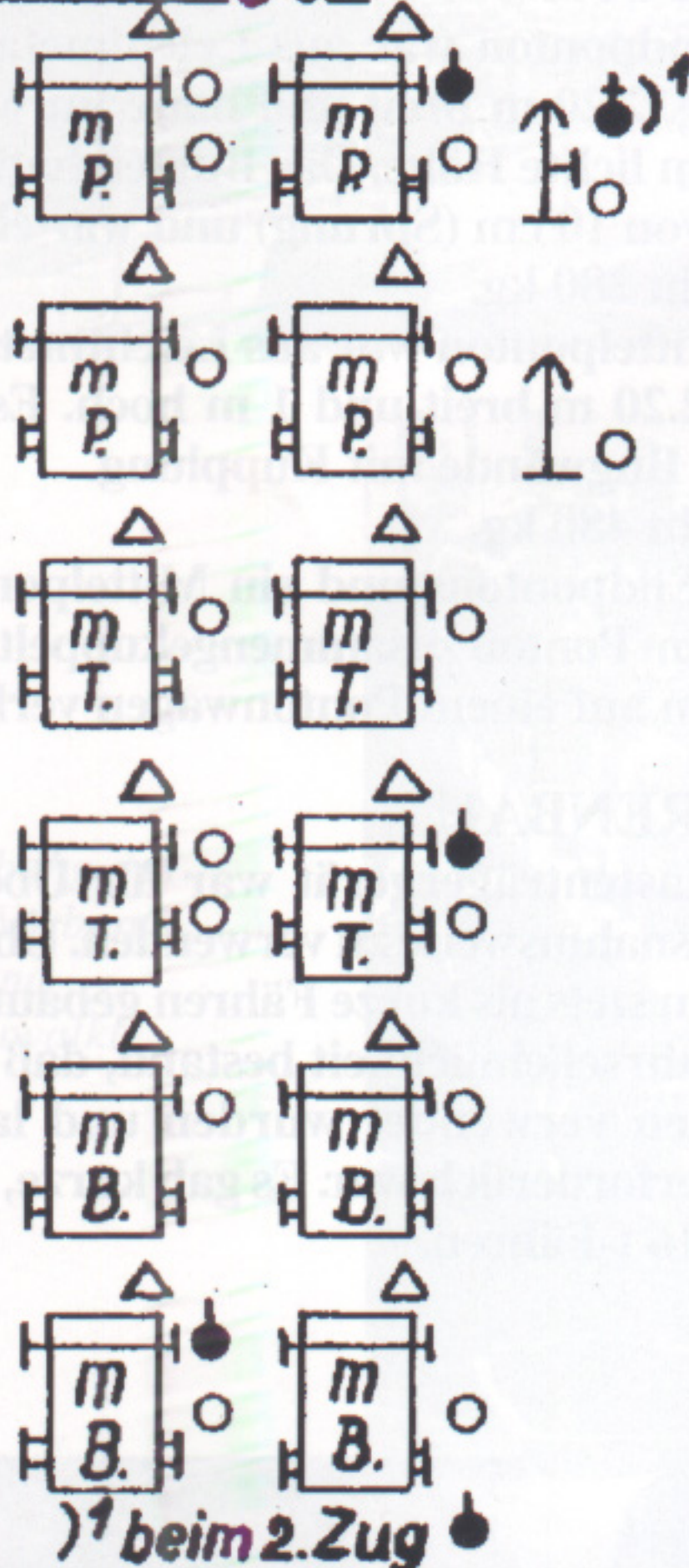


(737) Br.Kol.K (mot)

Gruppe

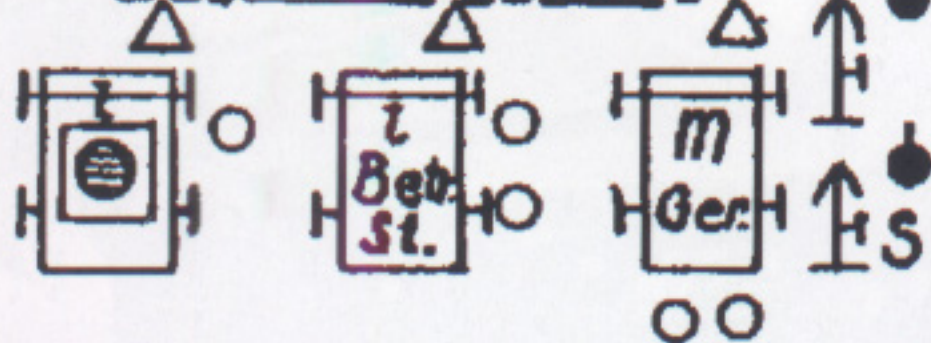
Führer:

1. u. 2. Zug je:

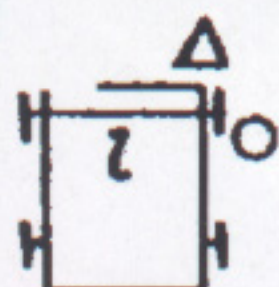


)¹ beim 2. Zug

Ergänzungszug:



V.-u.G.-Tr.



Gesamtstärke:

2 Offiziere, 1 L.Pkw.
11 Unteroffiziere, 24 mgl. Lkw.
69 Pioniere (dav. 35 Kraftf.) 3 L.Lkw.
1 m. Lkw.
9 Krad
(dav. 4 m. Beiw.)

Marschlänge Ganze Kolonne ohne

im Halten: V.=u.G.=Troß= rd. 350 m

Pontonzug " 140 m

Erg.Zug " 40 "

V.=u.G.=Tr. " 10 "

Nachr. Gerät u. Leist.Fähigkeit:

1 Sprechstelle, 1000 m l. Feldkabel.

Gerät der Br.Kol.K (mot)
(neu)

Übersetzmittel:

Kl. Floßsäcke, —

Gr. " —

Sperrmittel:

K.-Rolle 12

Personal nicht zum Bedienen sondern zur Pflege und Verwaltung des Geräts. Im Frieden nur Geräteeinheit, kein Personal.

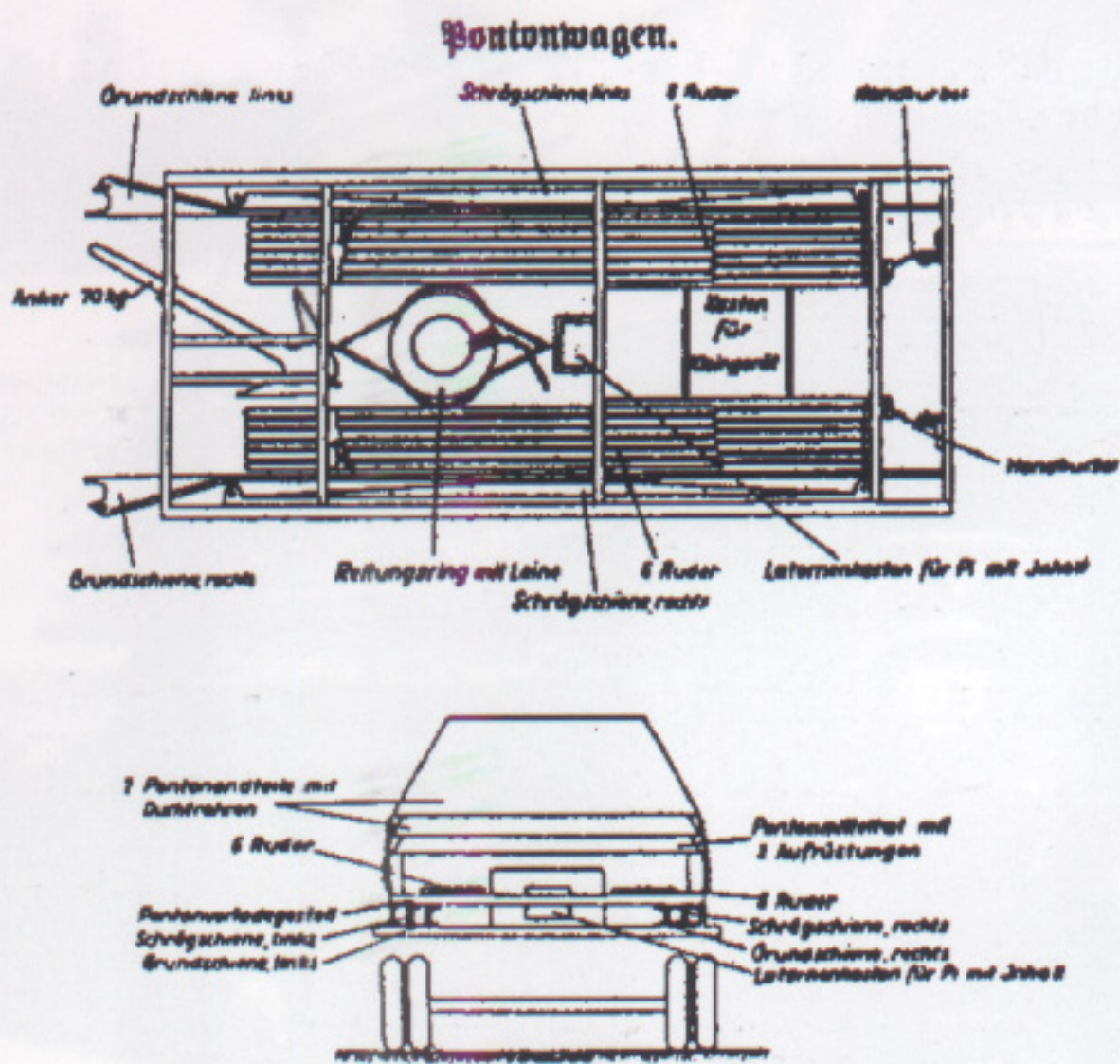
Diese Gliederung aus dem Jahr 1937 ist hier noch ohne den Bockwagen 39, der Bestandteil jedes Halbzuges wurde, angegeben. Außerdem fehlen 1 m. Lkw. als Gerätewagen, 2 Motorboot-Anhänger und 3 m. Lkw. für Floßsäcke. Mit dieser Ausstattung lautete die Bezeichnung Brückenkolonne K (mot) n. A.



Ein Pontonwagen vom K-Gerät Mercedes L 4500 A der Fallschirm-Panzer-Division "H.G." (PzP)

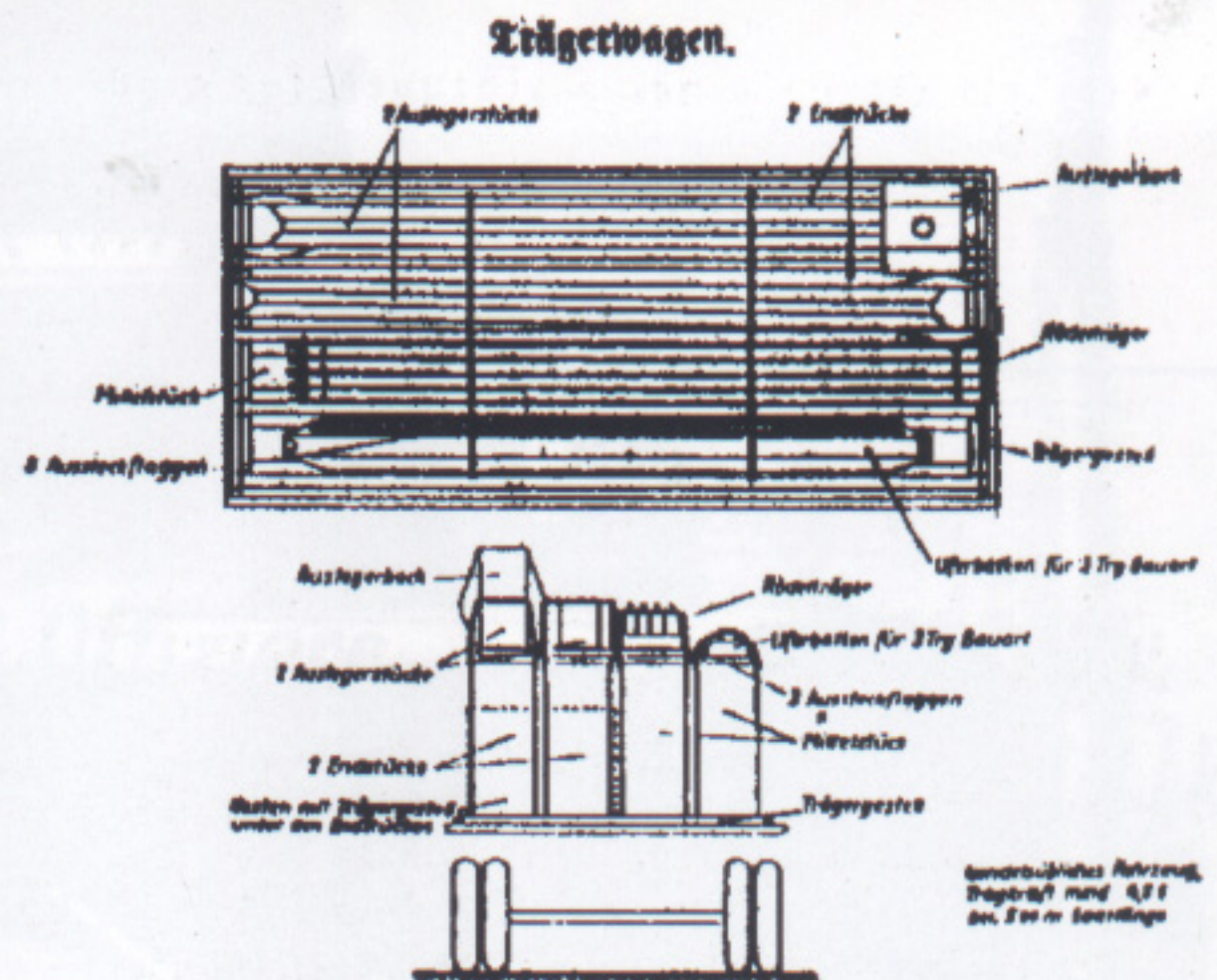


Fährenbau beim Pz.Pi.Btl. 49. Ein Endstück des Brückengerätes K wird von 18 Pionieren zu Wasser getragen (RF).



BELADUNG:

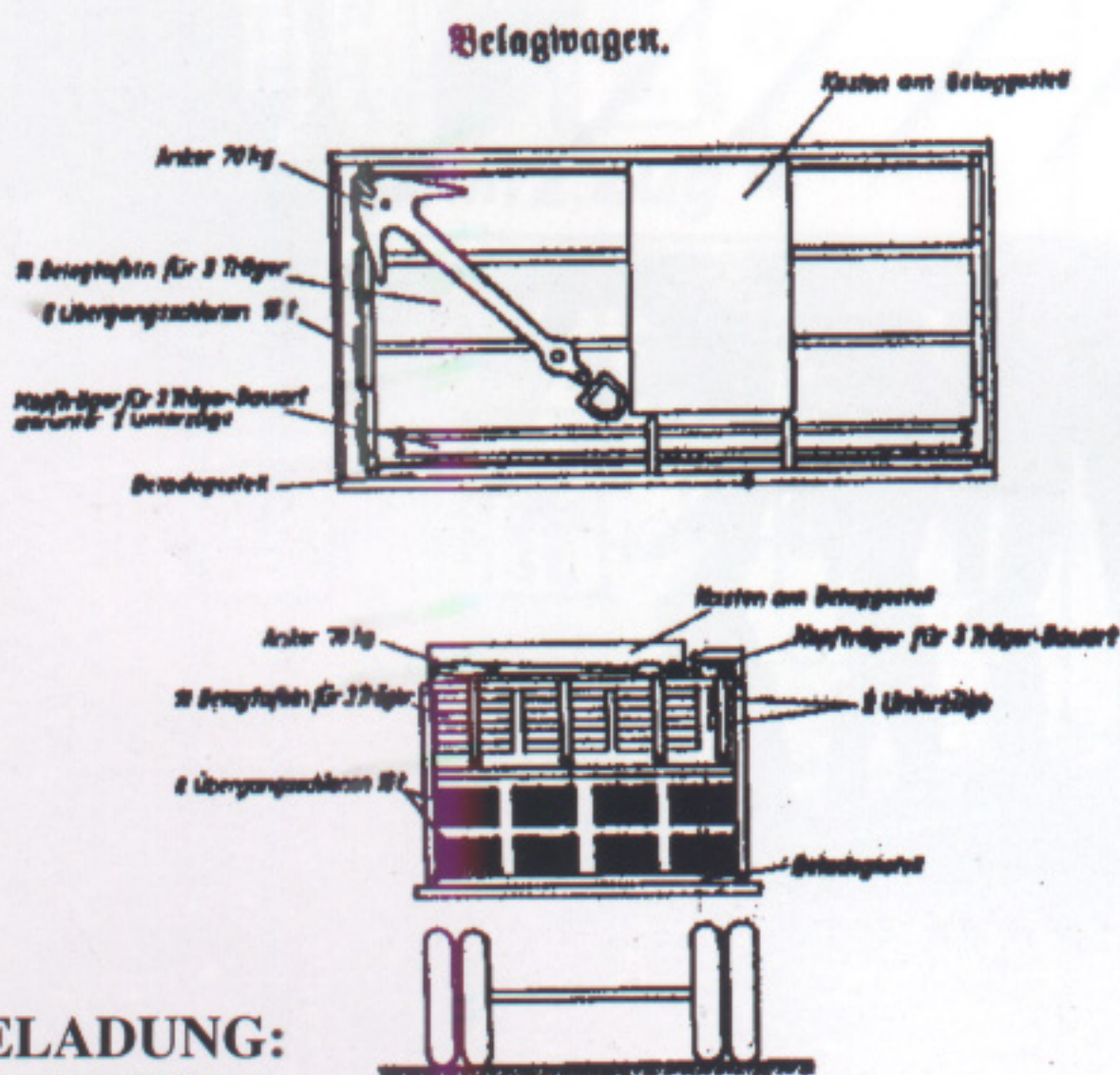
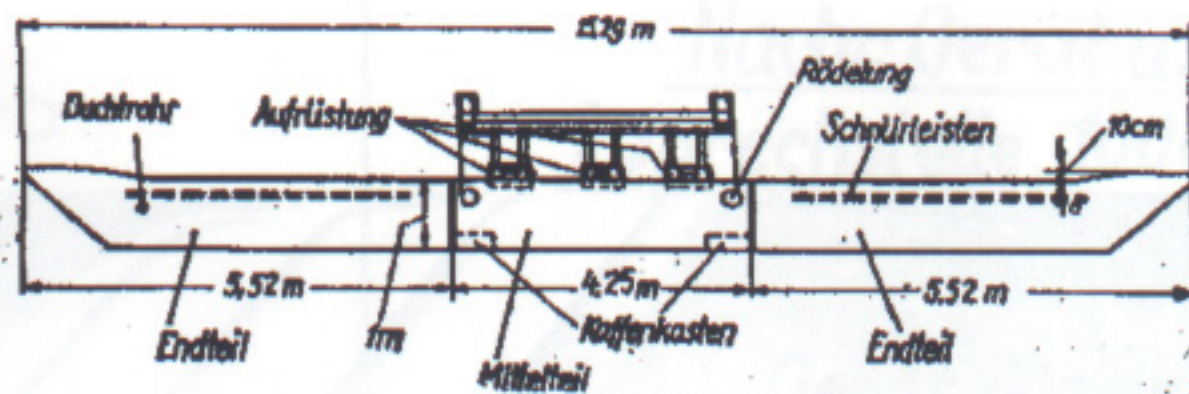
- 1 Anker 70 kg
- 2 Pontonendteile
- 1 Pontonmittelteil
- 1 Pontonverladegestell
- 1 Rettungsring mit Leine
- 12 Ruder



BELADUNG:

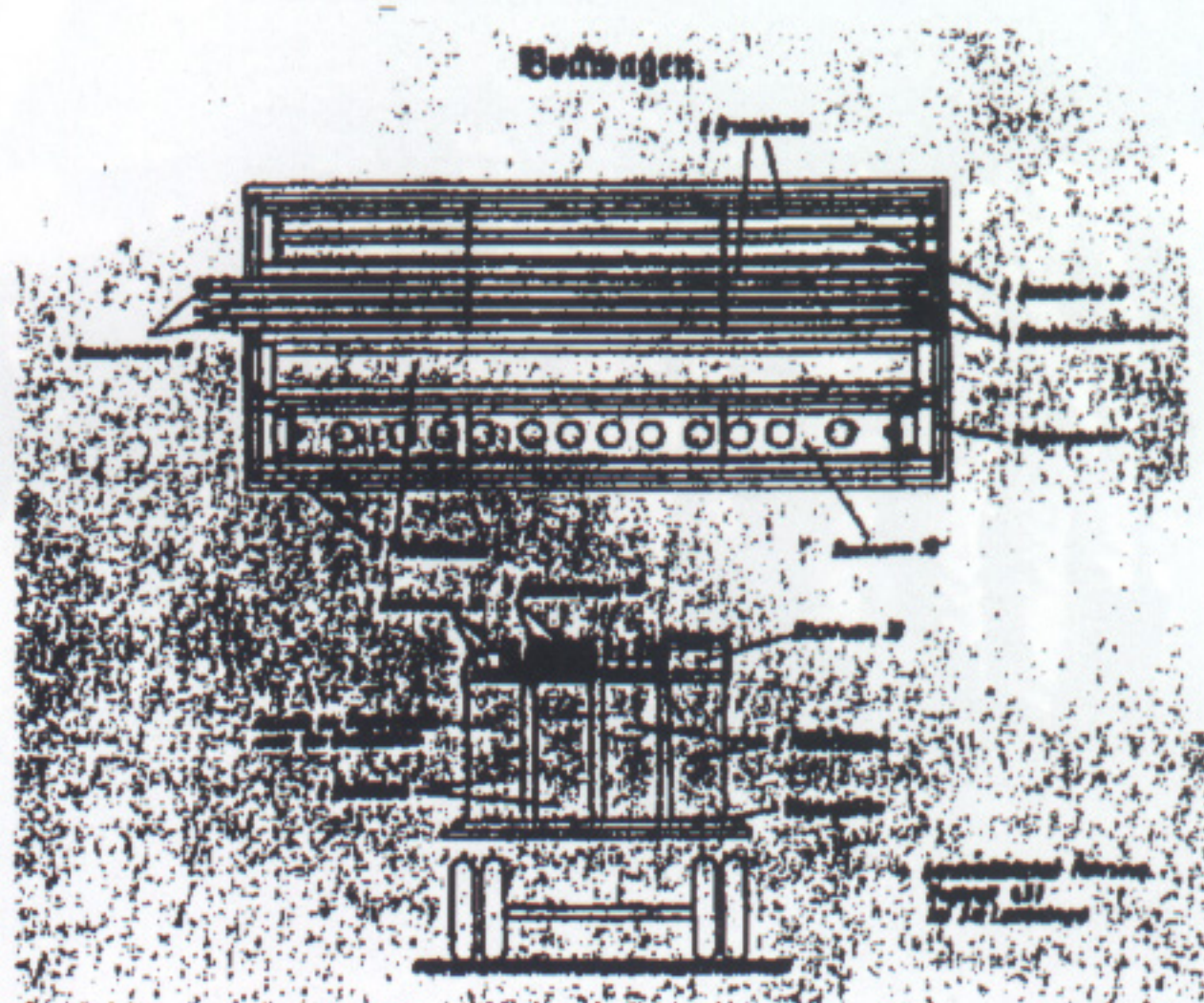
- 2 Auslegerböcke
- 1 Auslegerrolle
- 2 Auslegerstücke
- 2 Endstücke
- 2 Mittelstücke
- 2 Rollenböcke
- 1 Trägergestell
- 1 Uferbalken

Ganzponton des Brückengeräts K.



BELADUNG:

- 1 Anker 70 kg
- 18 Belagtafeln für 3 Träger
- 5 Geländerstützen
- 1 Kopfträger
- 8 Übergangsschienen 16 t
- 2 Unterzüge

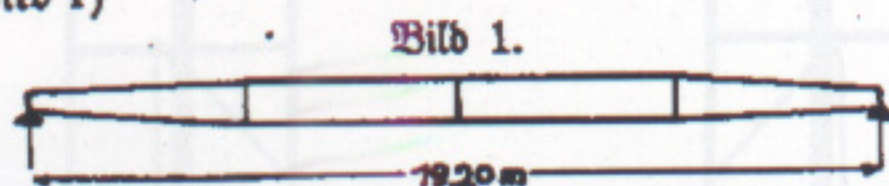


BELADUNG:

- 2 Bockbeine 39
- 1 Bockholm 39
- 4 Bockstreben 39
- 2 Bockwinden
- 2 Endstücke
- 2 Fußscheiben 39
- 2 Mittelstücke
- 1 Trägergestell

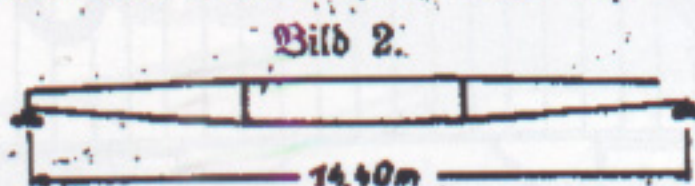
Mit dem Gerät eines Halbzeuges kann gebaut werden²⁾:

- a) Eine 16 t-Brücke von 19,20 m Stützweite mit Einbau von 2 Endstücken und 2 Mittelstücken in jeden Träger (Bild 1)



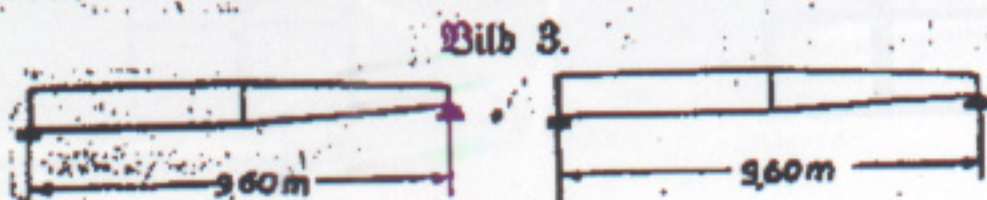
oder

- b) eine 16 t-Brücke von 14,40 m Stützweite bei Einbau von 2 Endstücken und 1 Mittelstück in jeden Träger. (Bild 2)



oder

- c) zwei 16 t-Brücken von 9,60 m Stützweite bei Einbau von 1 End- und 1 Mittelstück in jeden Träger (Bild 3)¹⁾



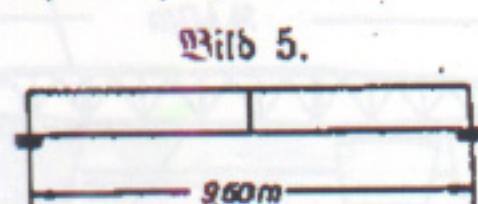
oder

- d) eine 16 t-Brücke von 9,60 m Stützweite bei Einbau von 2 Endstücken in jeden Träger (Bild 4)²⁾



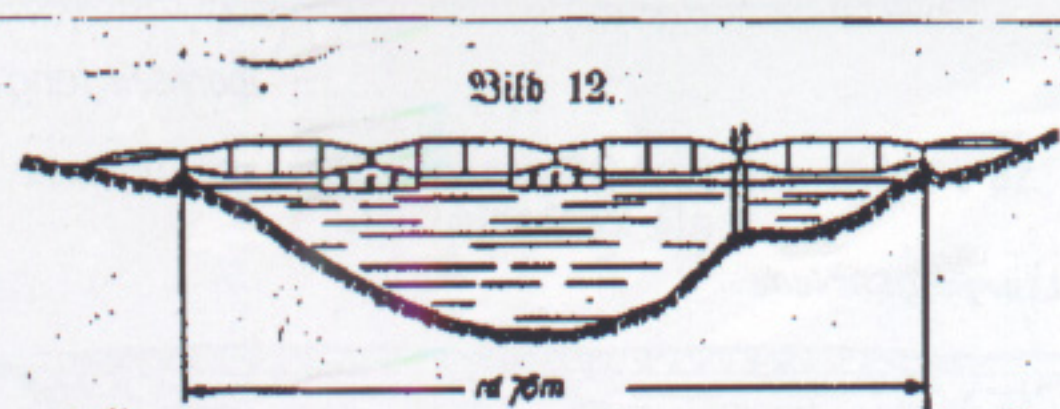
und

eine 16 t-Brücke von 9,60 m Stützweite bei Einbau von 2 Mittelstücken in jeden Träger, wobei das Festlegen der Mittelstücke gegen Verschieben auf Behelfsaufbalken besonders zu beachten ist (Bild 5)²⁾.



Mit dem Gerät der ganzen Kolonne können gebaut werden¹⁾:

Eine 16 t-Brücke auf schwimmenden Zwischenstützen unter Einbau eines Doppelbodens von 76,80 m Brückenlänge (Bild 12)



oder

- b) zwei 16 t-Brücken auf schwimmenden Zwischenstützen mit 38,40 m Brückenlänge (Bild 7)

oder

- c) unter Weglassen einzelner Mittel- und Endstücke zwei 16 t-Brücken mit Brückenlängen von 33,60 m (Bild 8)

oder

- zwei 16 t-Brücken mit Brückenlängen von 28,80 m (Bild 9)

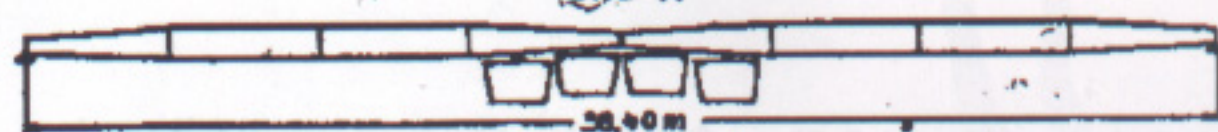
oder

- zwei 16 t-Brücken mit Brückenlängen von 24,00 m (Bild 10)

Mit dem Gerät eines Zuges kann gebaut werden¹⁾:

- a) Eine 16 t-Brücke auf schwimmenden Zwischenstützen mit 38,40 m Brückenlänge (Bild 7)

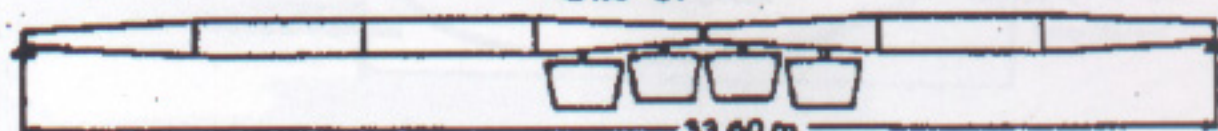
Bild 7.



oder

- b) — unter Weglassen einzelner Mittel- und Endstücke — eine 16 t-Brücke auf schwimmenden Zwischenstützen mit einer Brückenlänge von 33,60 m (Bild 8)

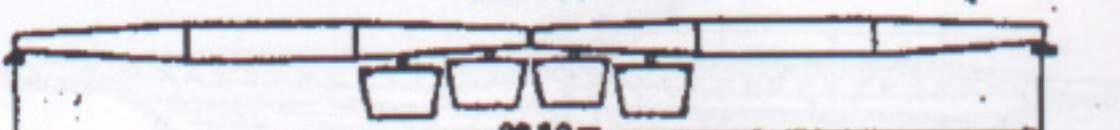
Bild 8.



oder

- eine 16 t-Brücke auf schwimmenden Zwischenstützen mit einer Brückenlänge von 28,80 m (Bild 9)

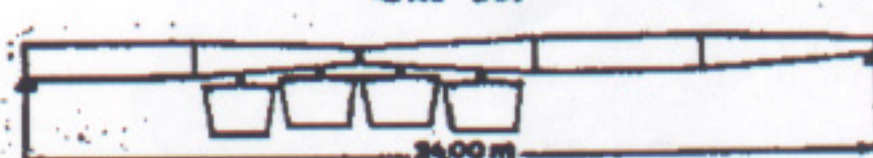
Bild 9.



oder

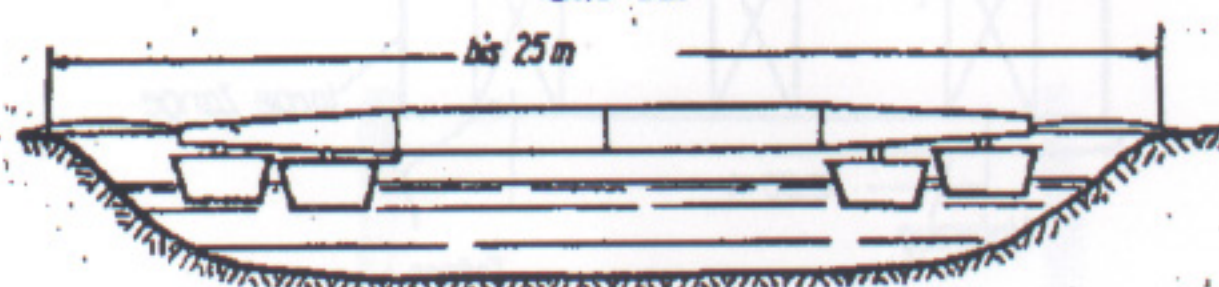
- eine 16 t-Brücke auf schwimmenden Zwischenstützen mit einer Brückenlänge von 24,00 m (Bild 10)

Bild 10.

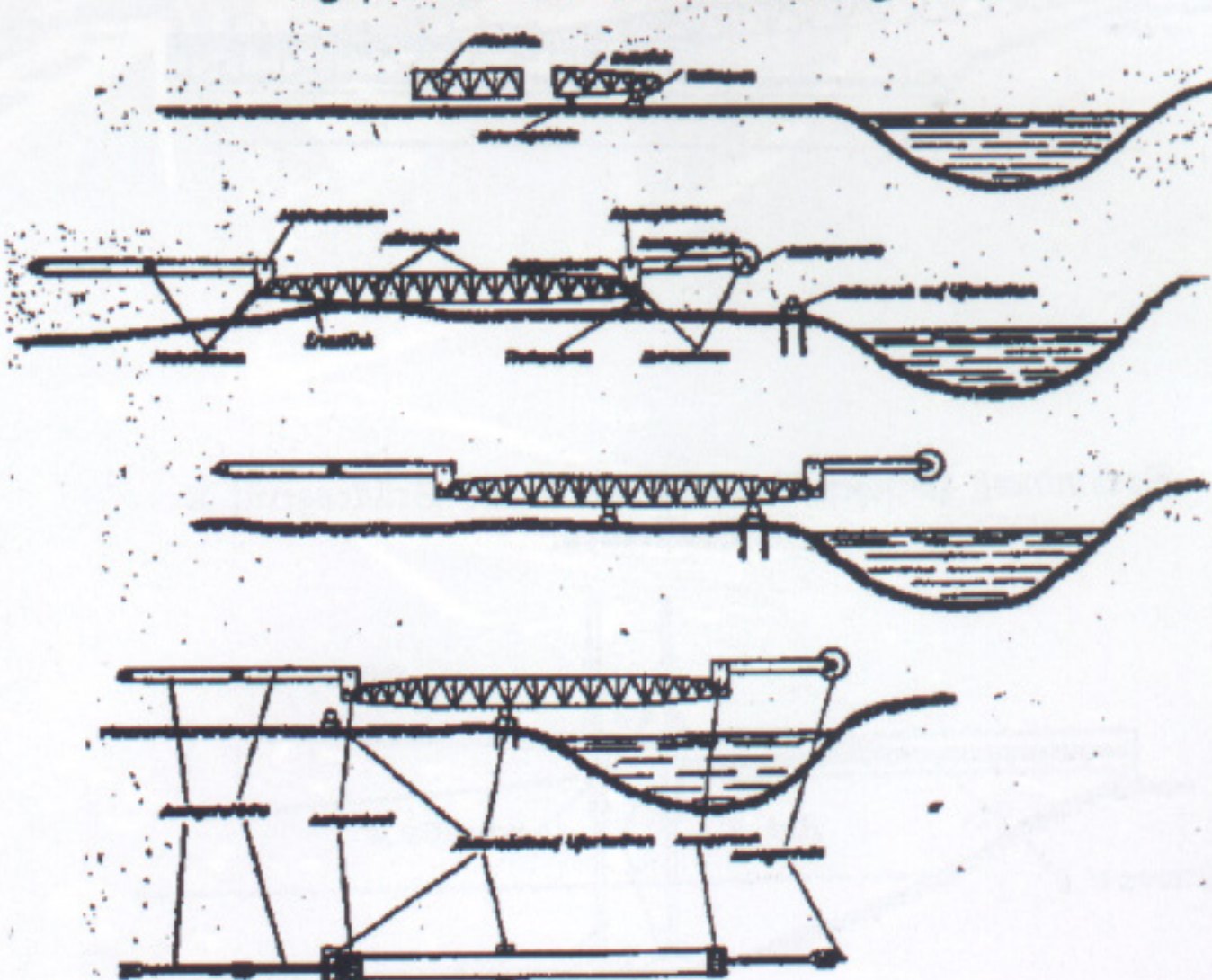


Wenn in der Nähe der Ufer eine Wassertiefe von mindestens 0,80 m vorhanden ist, können durch eine lange 16 t-Fähre unter Verwendung der 16 t-Übergangsschienen als Landbrücken Wasserläufe bis etwa 25 m Breite überbrückt werden (Bild 11).

Bild 11.



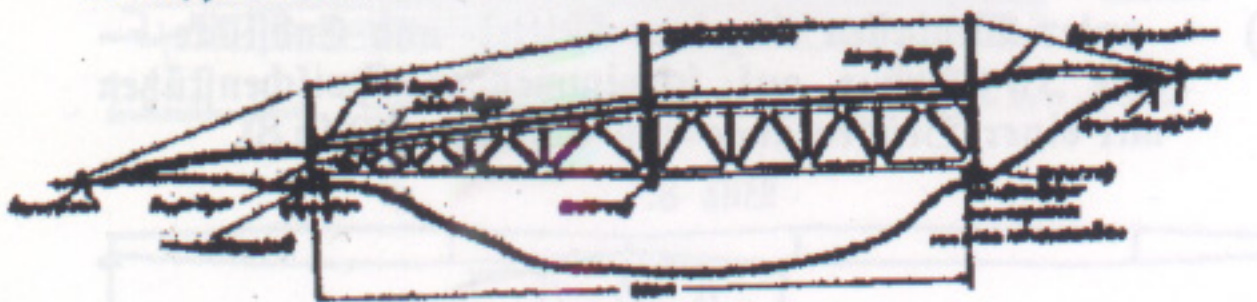
Zusammen- und Vorbau der Träger.



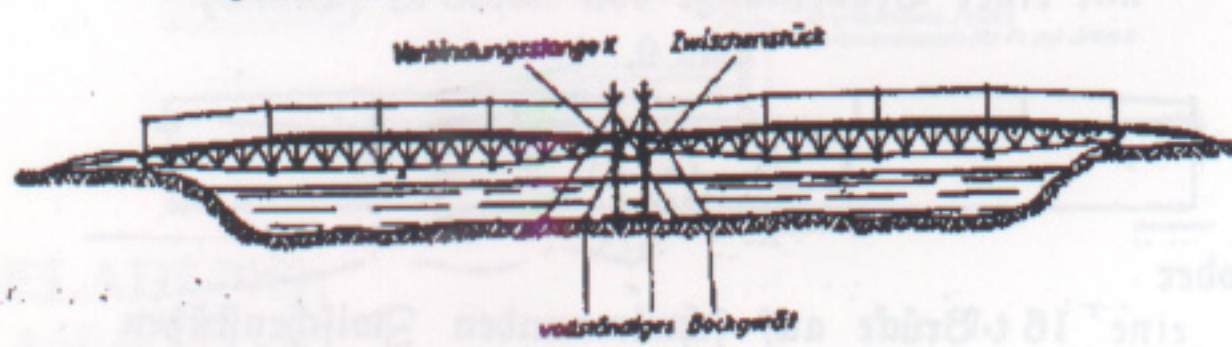
16 t-Uferbrücke mit 19,20 m Stützweite.



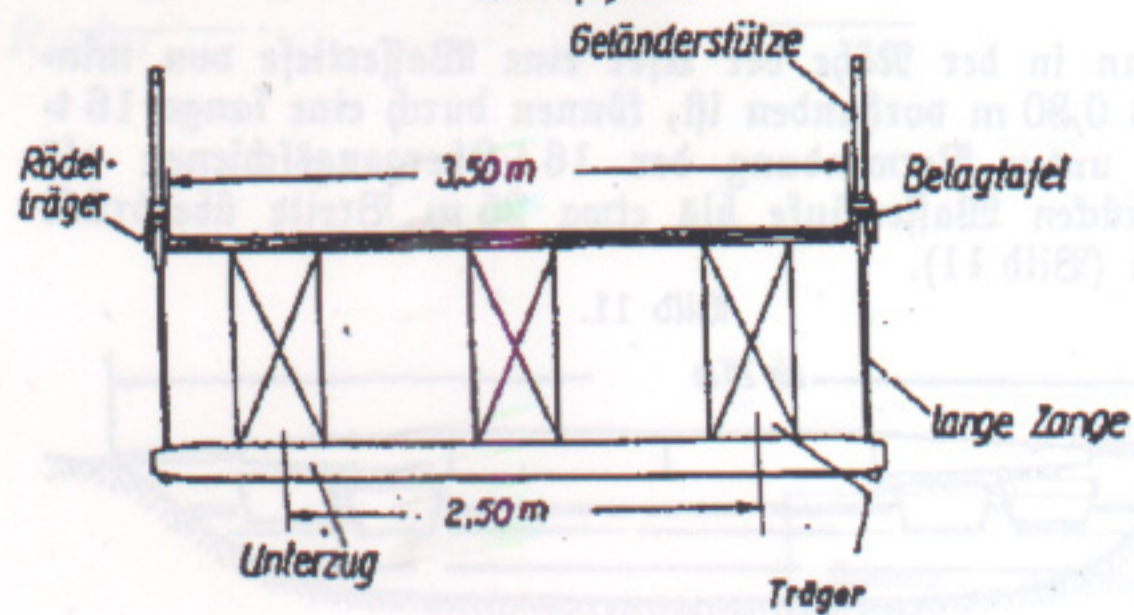
16 t-Uferbrücke mit 9,60 m Stützweite (Ausnahmehauart).



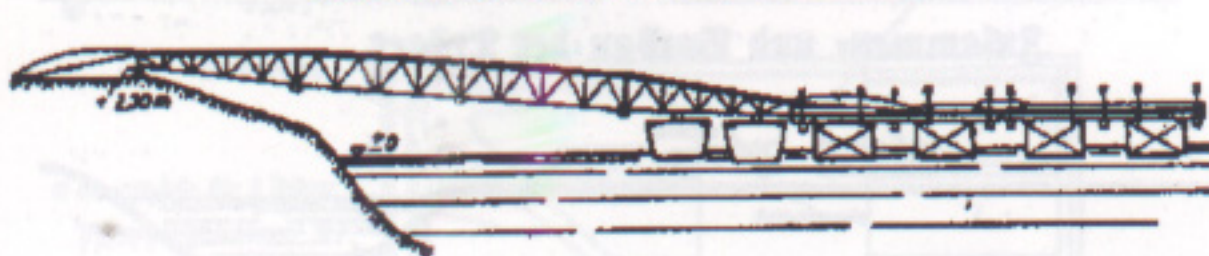
Brücke mit Doppelbock als Zwischenstütze.



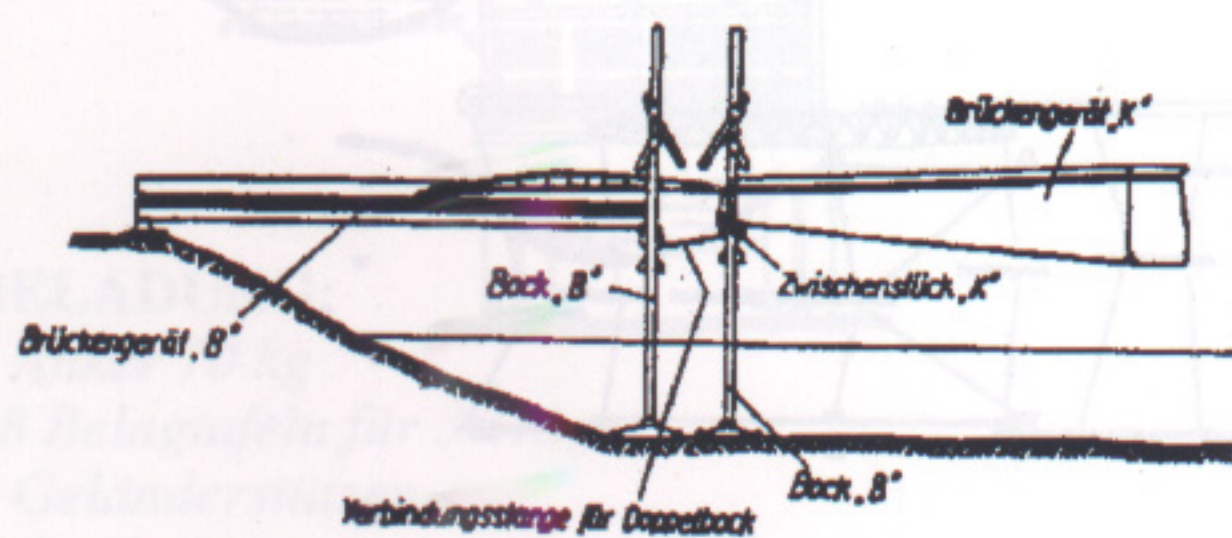
Querschnitt.



Verwendung einer A-Strecke als Landbrücke bei einer Brücke aus B-Gerät.

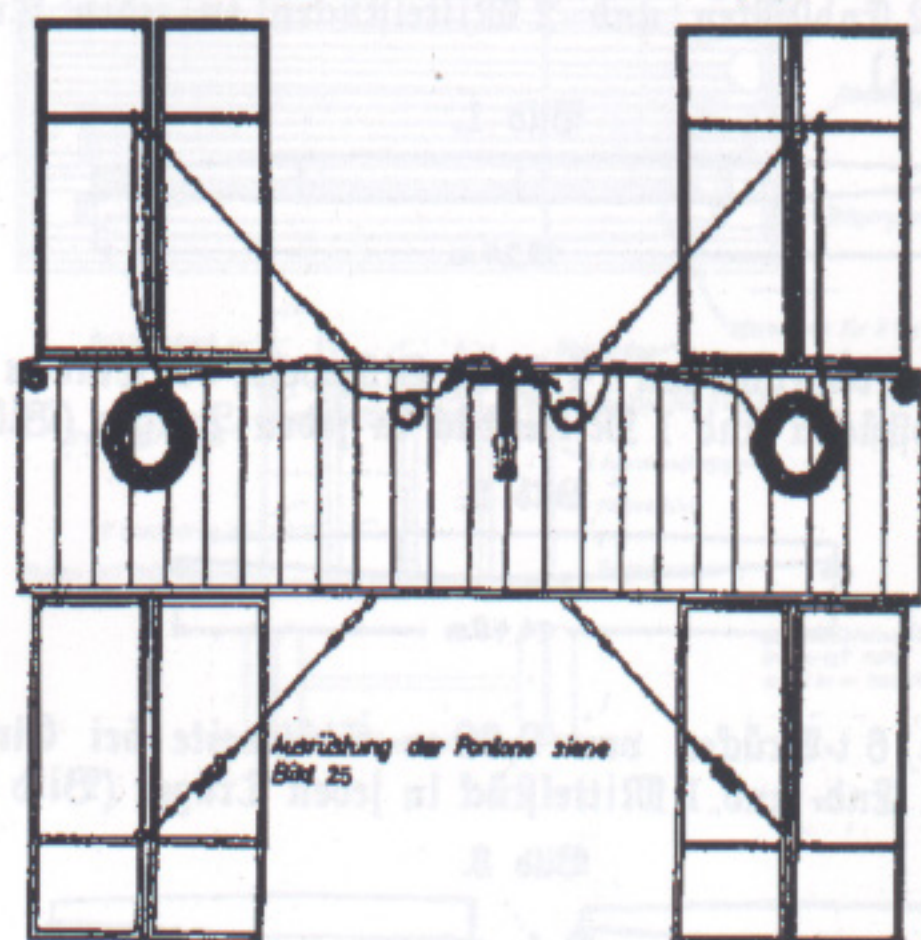


Verbindung zwischen Brückengerät B und Brückengerät K in Bodfäden.

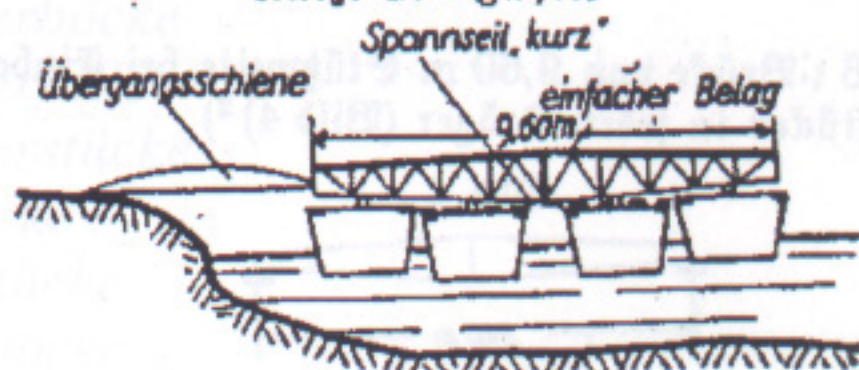


Fährenbau.

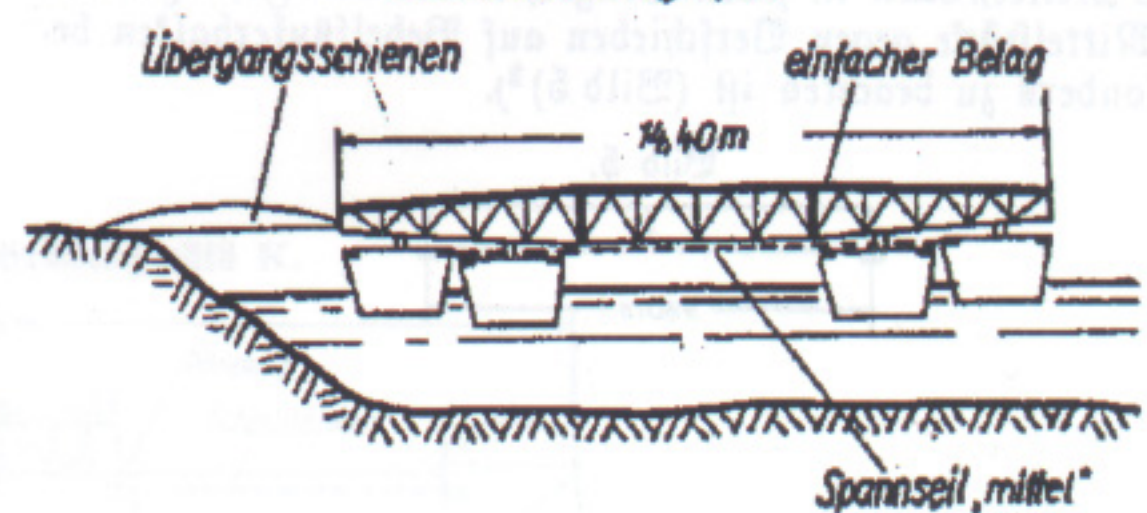
Ausrüstung einer mittleren 16 t-Fähre.



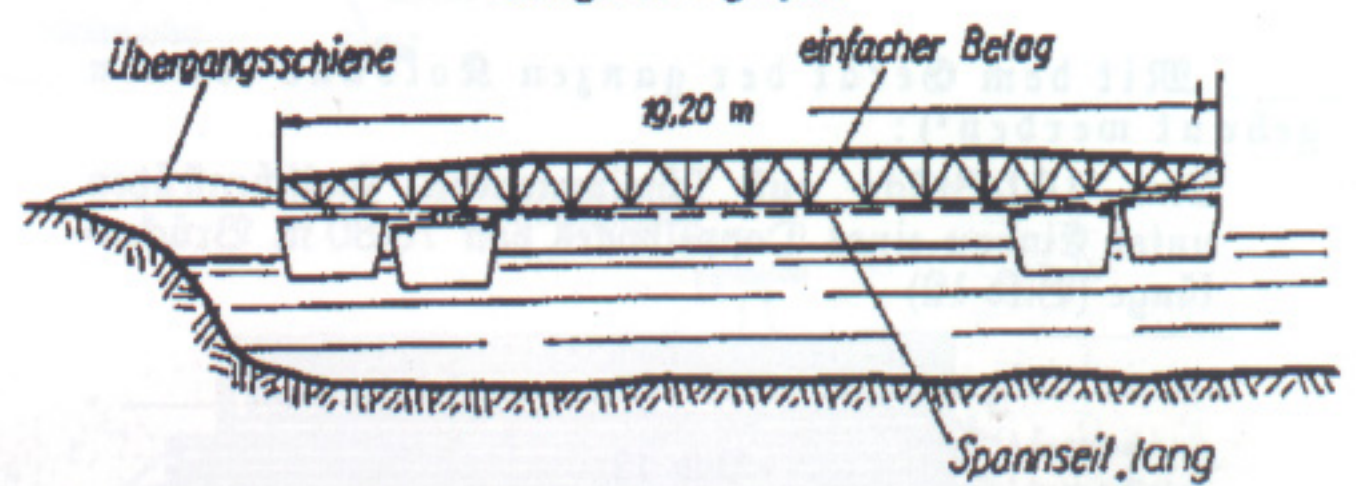
Kurze 16 t-Fähre.



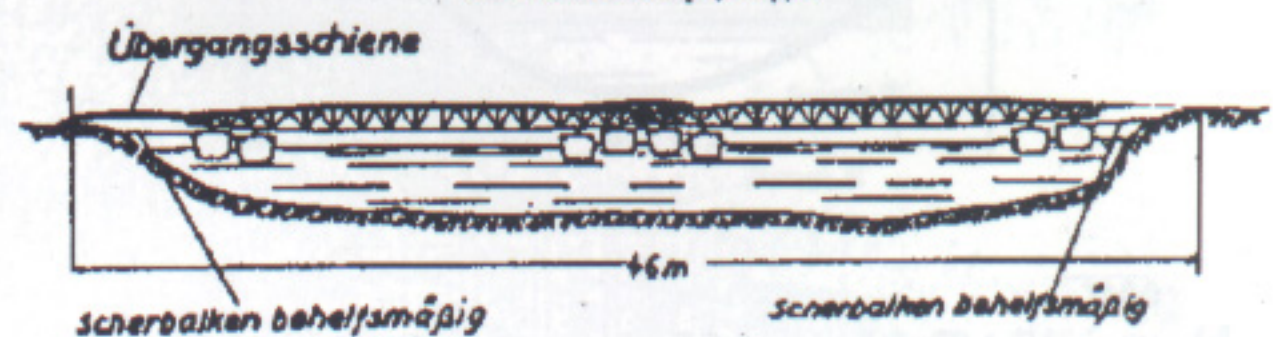
Mittlere 16 t-Fähre.



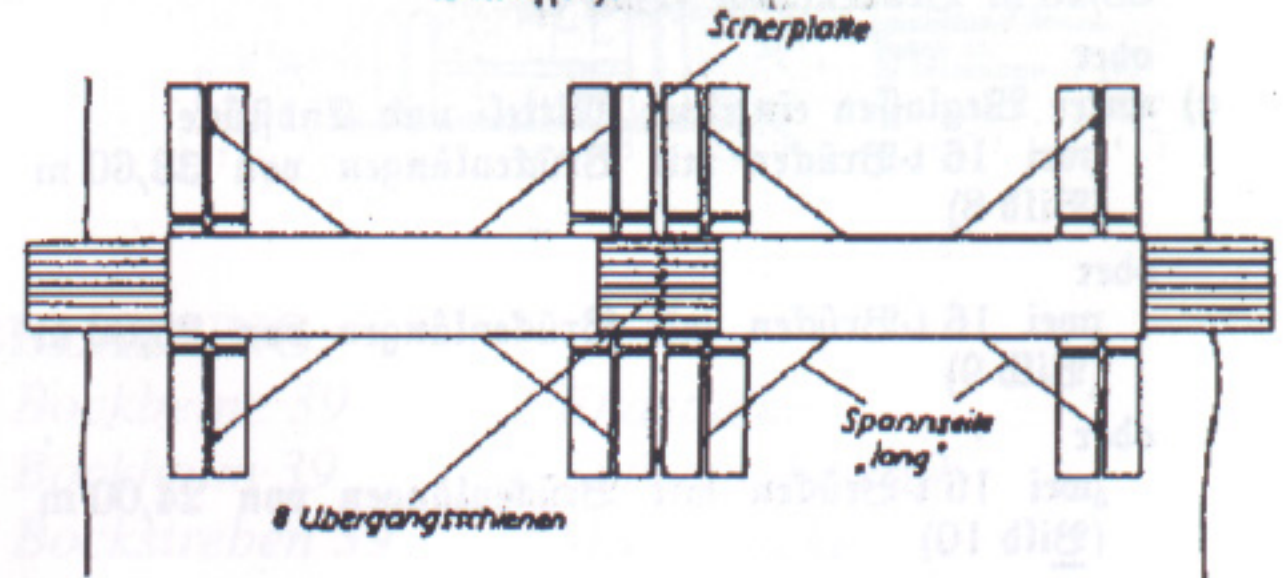
Lange 16 t-Fähre.



16 t-Brücke aus zwei Fähren mit Übergangsschienen als Landanschlüsse.



Draufsicht





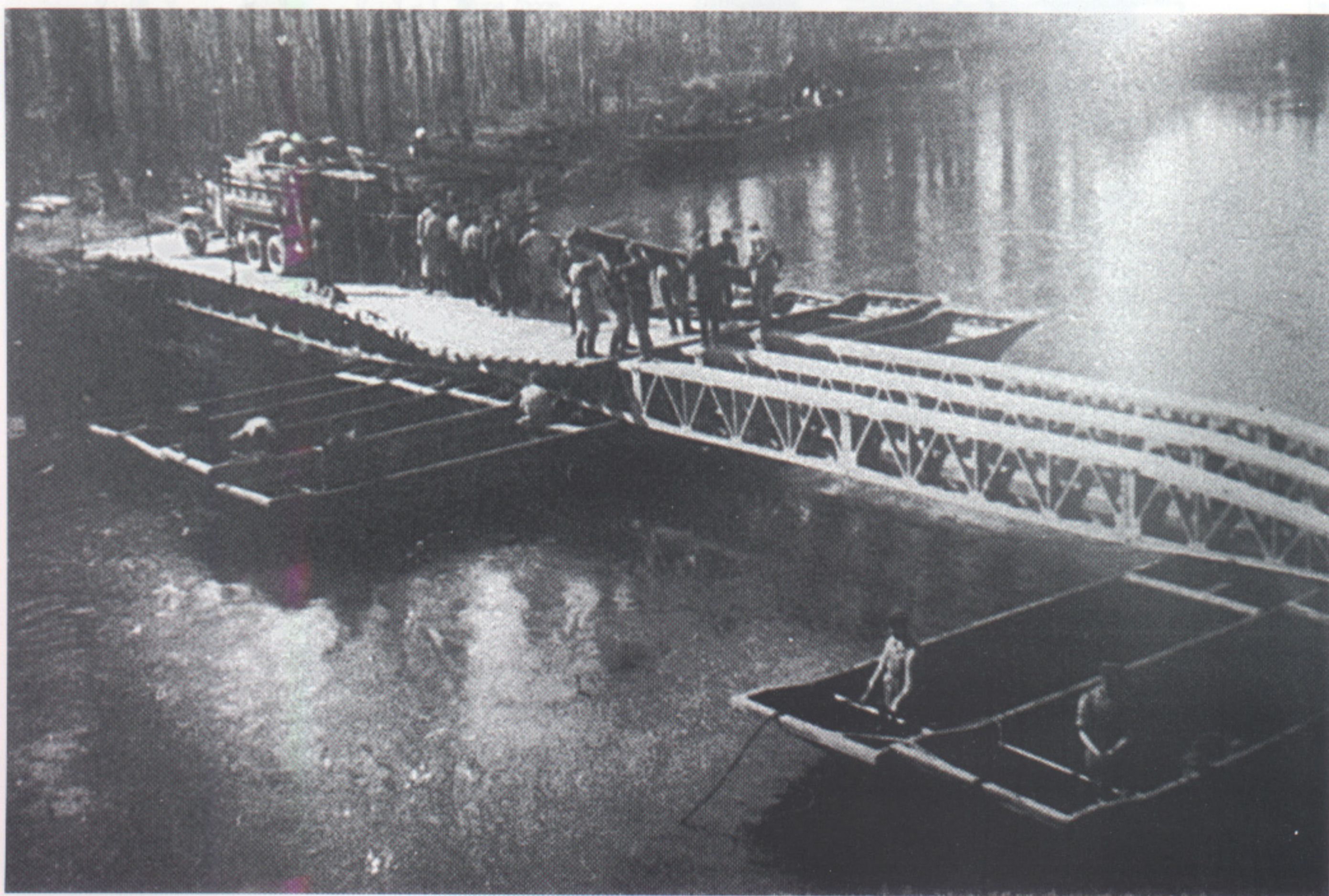
Das 4. Ponton ist angebaut und die Fähre ist fertig zum Einsatz. (RF)



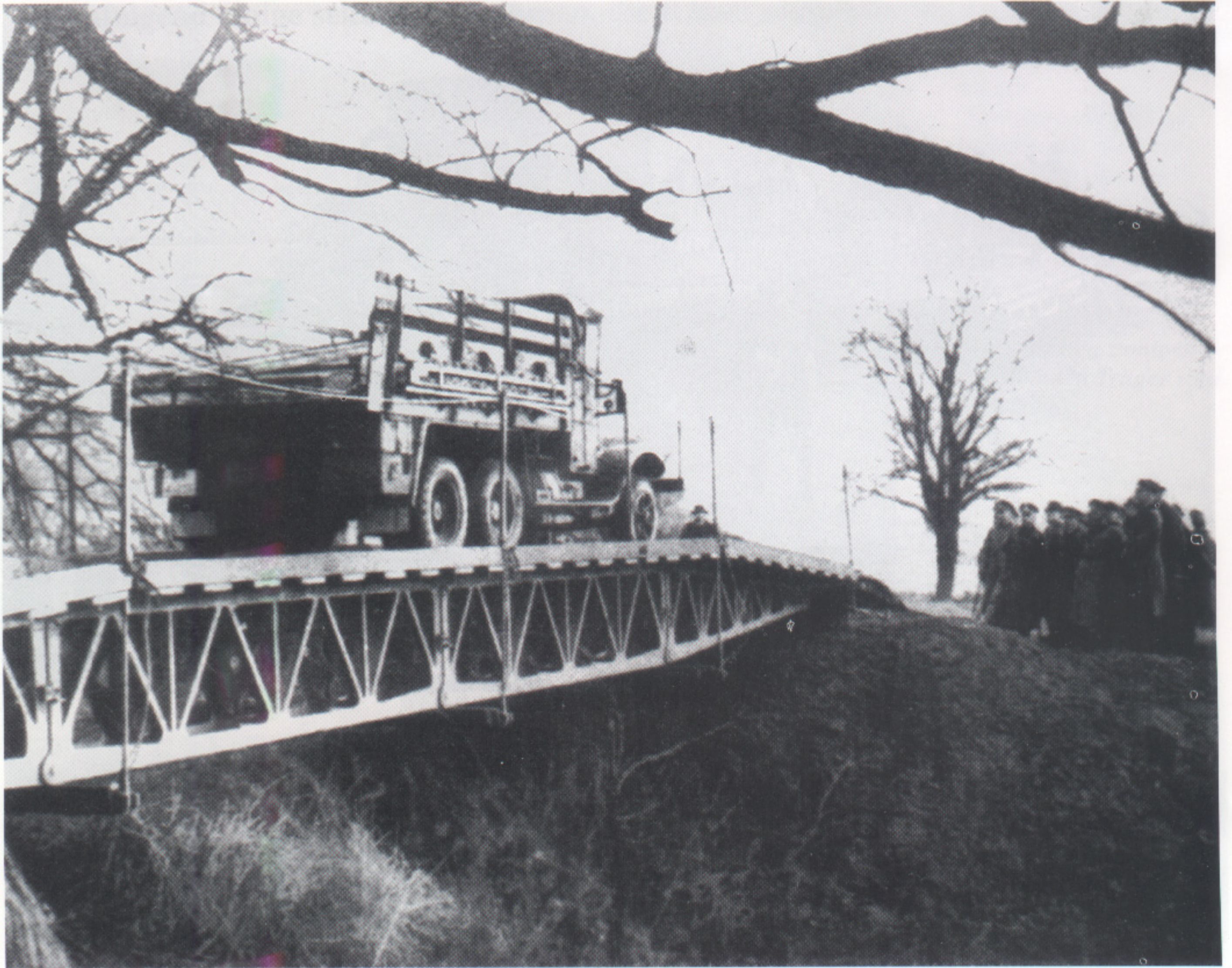
Pz. Pi. Btl. 1 der SS-Leibstandarte "A. H." bei der Ausbildung am K-Gerät durch Heerespioniere. August 1940. Gut zu erkennen sind Auslegerbock, Auslegerstück und Auslegerrolle am Trägerendstück. (RK)



Brückenbau-Übung des SS-Pz. Pi. Btl.1 bei Metz im Spätherbst 1940. (RK)



Panzer-Pioniere der Division "H.G." beim Brückenschlag. Rechts sind die 3 Fachwerkträger zu sehen und von links werden die Belagbohlen aufgebracht. (PzP)



Die Brücke ist fertig. Mit einem m. gl. Lkw. wird die Belastungsprobe durchgeführt.



Die Ingulez-Brücke bei Kriwoi-Rog wurde von den Russen gesprengt. Vom Pz. Pi. Btl. 86 wurde die gesprengte Stelle mit K-Gerät überbrückt. (PzP)



Oben:
Eine Landbrücke aus K-
Gerät als Anleger für B-
Gerät-Fähren. (RK)



Rechts:
Eine 16 t-Brücke auf
schwimmenden Zwischen-
stützen und Böcken. Die
Stoßstellen der Kasten-
träger wurden mit Über-
gangsschienen überbrückt.
(PzP)

Nachfolgend einige seltene Aufnahmen, die Rätsel aufgeben. Wer kann sie lösen?

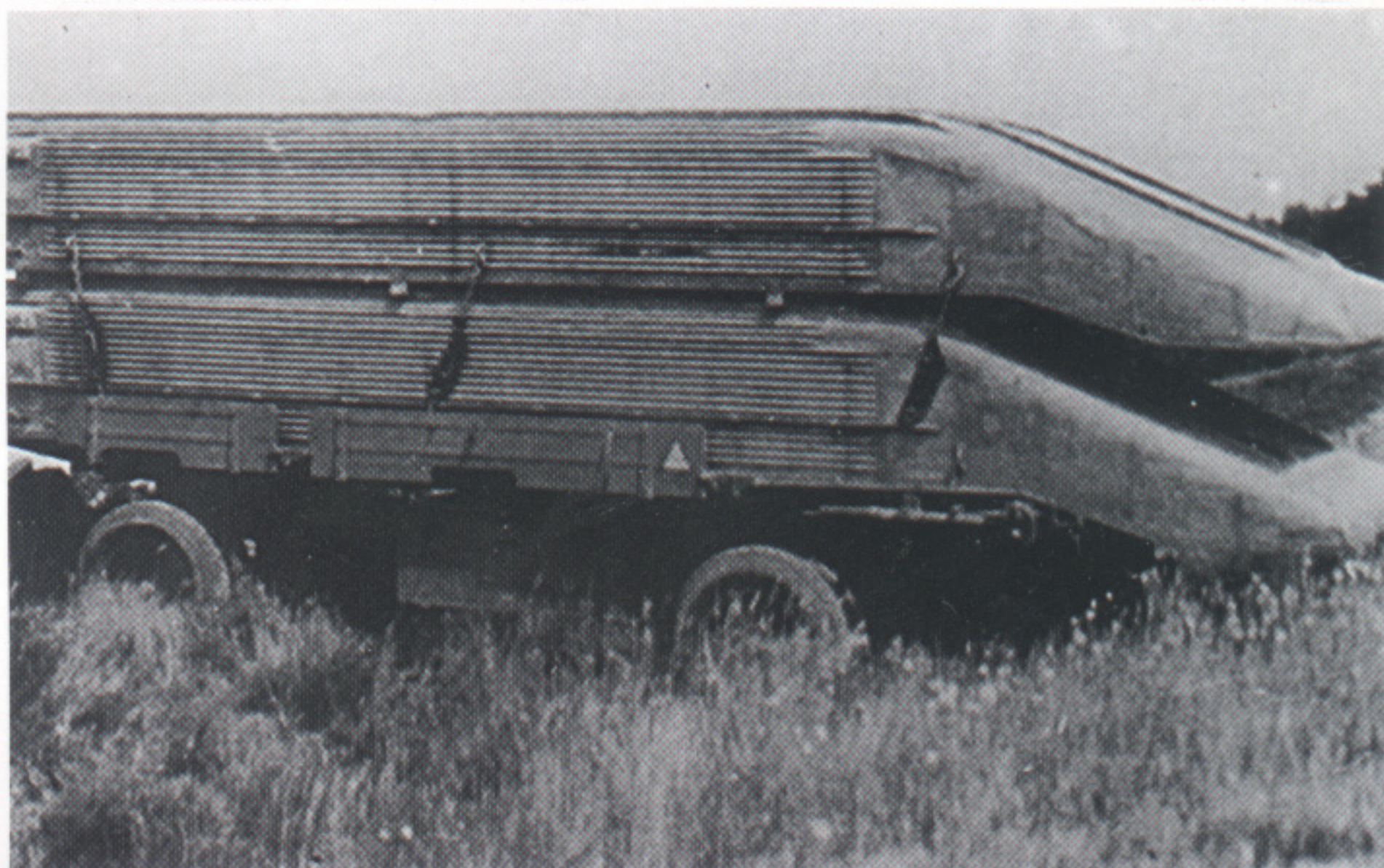


Die Bildbeschreibung lautet:

"Kremenchug Eisenbahnbrücke nach der Sprengung. Darunter unsere Pontonbrücke". (RF) Die Pontons im Vordergrund sind weder dem A- noch dem T-Gerät zuzuordnen. Die zwischen den Pontons eingebauten Träger sind unbekannt.

Die Bildbeschreibung lautet:

"Sonder-Anhänger der Pioniere mit Pontons des K-Gerätes für Gebirgs-Pioniere". (RF)



Die Bildbeschreibung lautet:

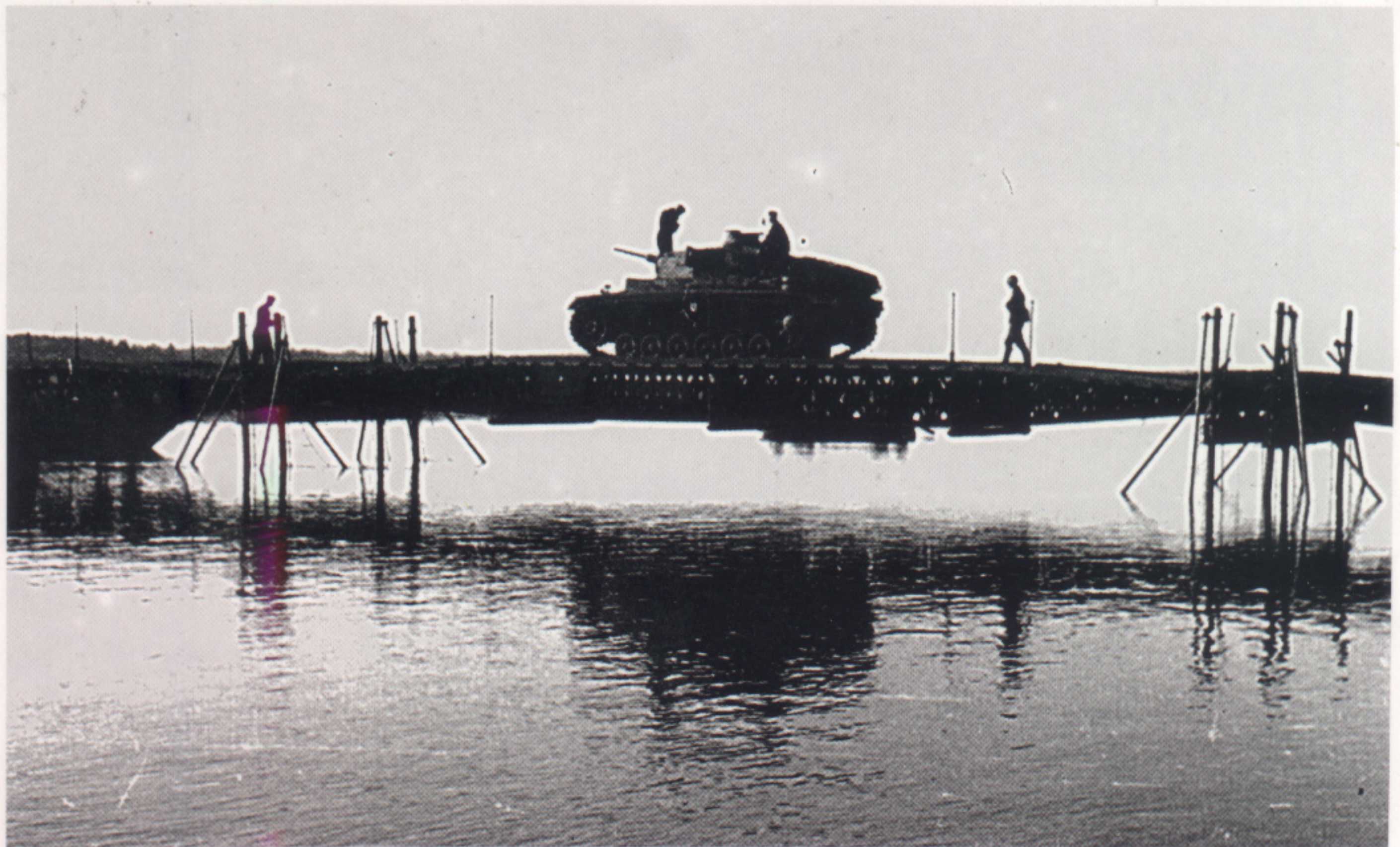
"2./Eis.Pi.Btl. 4 30.07.40" (RF) Auf dem Bild ist die Einteilung des Fahrtrupps dargestellt. Das Ponton besteht aus 2 Halbpontons und entspricht weder dem C- noch dem K-Gerät.

Waffen-Arsenal Sonderband S-41

Verkaufspreis: DM 16,80 /öS 131.-- /sfr 17,80



Die Bildbeschreibung lautet: "Tag der Wehrmacht" beim Pi. Btl. 19 an der Weser bei Holzminden 1939. (RK) Welches Brückengerät wurde gezeigt?



Vom Pz. Pi. Btl. 49 wurde eine Brücke mit doppeltem Bock über die Beresina aus K-Gerät gebaut. (RF)

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt