

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Unsere Pioniere. Von Oberstleutnant a. D. H. Frobenius †

[urn:nbn:de:bsz:31-337598](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-337598)

◆ ◆ ◆ ◆ ◆

Unsere Pioniere.

Von Oberstleutnant a. D. G. Frobenius †.

Wenn man sich dessen erinnert, daß unsere Pioniere im Kriege von 1866 eigentlich auf dem Gefechtsfelde niemals eine Verwendung fanden, daß sie zu Gefangenentransporten, Bedeckung von Munitionskolonnen und Bagagen, Brückenschutz und dergleichen abkommandiert wurden, weil die Truppenkommandöre sie mehr als eine Last betrachteten denn als nutzbare Hilfe, — wenn man sie auch noch im Kriege von 1870/71 wohl vor den französischen Festungen in emsiger und ruhmreicher Tätigkeit sieht, aber auf den Schlachtfeldern ebenfalls fast vollständig vermißt, so muß man sich wundern, in welcher umfangreicher Weise ihre Tätigkeit als eine dringend notwendige und erwünschte sich im gegenwärtigen Kriege in die Operationen und Handlungen der Armeen und Truppen einschaltet. Das kaiserliche Wort: „Ohne die Pioniere kämen wir nicht vorwärts“, bestätigt dies in anerkanntester und bemerkenswertester Weise. Man fragt sich: wie hat diese Wandlung sich vollziehen können, daß jetzt die Truppenkommandöre die Pioniere heranziehen und verwenden, daß diese selbst sich überall und immer gerade dort einzusetzen wissen, wo ihre Unterstützung den anderen Waffen nottut? Es ist der Waffe selbst, ihren Chefs, dem Freiherrn von der Goltz, von Beseler und von Mudra, zu danken, daß die Pioniere zum Verständnis der taktischen Situation, zu wirklich der Gefechtslage sich anpassenden Soldaten erzogen wurden, und daß den Truppenkommandören durch ihre Beteiligung an den großen Pionierübungen die Augen geöffnet wurden für die Vorteile, die sie aus dieser Waffe ziehen könnten. Zu guter Letzt aber ist es die Not, die den Wunsch nach der technischen Unterstützung aufdrängt. Man kommt eben ohne die Pioniere nicht vorwärts. Wenig beachtet vollzieht sich noch die erste Tätigkeit der Pioniere, wenn sie, häufig noch vor vollendeter Mobilmachung, an die Grenze eilen, um dort für den Aufmarsch der Armeen Vorbereitungen zu treffen. Da sind Sicherungsmaßregeln in Form von leichten Befestigungen zu treffen, Ausladestationen an den Eisenbahnen neu herzustellen oder auszubauen, Verkehrswege zu ergänzen und dergleichen. Sofort aber wer-

den ihre Leistungen jedermann vor Augen geführt, sobald die Armee die Grenze überschreitet und feindliches Gebiet betritt. Dem Grundsatz folgend, daß dem Gegner möglichst Hindernisse in den Weg zu legen sind, hat der Feind keine Marschstraße, keine Eisenbahn in gebrauchsfähigem Zustand gelassen. Dort sind die gefällten Bäume quer über die Straßen geworfen, tiefe Gräben darüber ausgehoben und Barrikaden gebaut, hier sind nicht nur die Schienen aufgerissen, sondern alle Kunstbauten zerstört, namentlich bei Straßen und Bahnen die Brücken gesprengt, so daß für jeden Uebergang über ein Gewässer erst ein Neubau herzustellen ist. So war es bei dem Einmarsch in Belgien, wo selbst der heilste Vormarsch die Zerstörung der Maasbrücke bei Visé nicht hindern konnte. Und so gab es an der ganzen Maas entlang bis zur französischen Grenze nicht einen einzigen brauchbaren Uebergang mehr. Mit einer geradezu wunderbaren Schnelligkeit haben da die Pioniere die Straßen gangbar gemacht, die Eisenbahnen hergestellt und Uebergänge über den Fluß geschaffen.

Man bedenke, daß es sich nicht nur darum handelte, den fechtenden Truppen den Uferwechsel zu ermöglichen, sondern daß außer dem vielfach recht schweren Fuhrwerk der Kolonnen auch den zu enormen Gewichten gesteigerten Geschützen und ihrer Munition der Weg gebahnt werden mußte, um den vorrückenden Truppen auf dem Fuß folgend, den Festungen gegenüber, die Eisenbahn und Vormarsch sperren, möglichst rasch mit den wirksamsten, schwersten Kalibern aufzutreten zu können. Daß Lüttichs Forts so schnell überwältigt wurden, ist nicht allein dem kühnen Vorgehen der Infanterie, sondern in erster Linie der Arbeit der Pioniere zu danken, die der dazu erforderlichen Artillerie die Bahn freimachte; und daß Namur schon wenige Tage, nachdem der Vormarsch der Armee von Lüttich angetreten wurde, mit unseren schweren Geschützen angegriffen und zu Fall gebracht werden konnte, ist nur durch die fabelhafte Geschwindigkeit zu ermöglichen gewesen, mit der die Pioniere die Eisenbahn und ihre Brücken wieder fahrbar machten. Denn nur

mittelf
und S
So g
des M
rasch
mit
ten gr
anders
benutzt,
verlegt

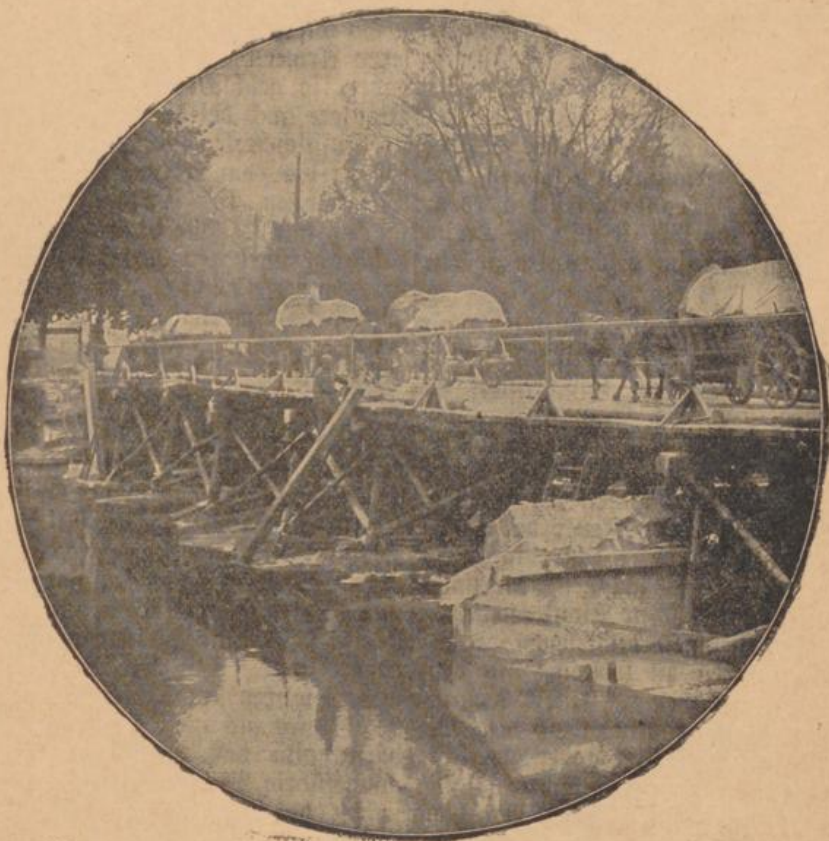
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○
○

breiter
befestigt
Brücken
tragfähige
und wer
der Bel
Bau ein
testen.
aufstreng
Soche, d
den Fl

mittelt dieser waren die Geschütze an Ort und Stelle zu bringen.

So gründlich die Belgier auch den „Pont des Arches“ in Lüttich zerstört hatten, so rasch wurde doch dahinter eine neue Brücke mit von den Pionieren zusammengebrachten großen Frachtkähnen geschlagen. Nicht anders als Pontons werden solche Schiffe benutzt, indem die Tragbalken auf die Borde verlegt und befestigt, quer darüber Belag-

sechs in einer Reihe. Die Pioniere führen den dazu unentbehrlichen Kammbären bei ihrem Gerät, müssen aber immer erst ein dazu brauchbares Schiff auftreiben oder ein Floß zimmern, um darauf das Gerüst aufzubauen, an dem der Kammbär hinaufgezogen und wieder zum Niederfallen gebracht wird, um die Pfähle durch seinen Schlag in den Boden zu treiben. Nur im Notfall und bei kleineren Brücken kann man sich



bretter gestreckt und diese mit Langhölzern befestigt werden, die man beiderseits der Brückenbahn verlegt. Nicht immer stehen so tragfähige Schiffsgefäße zur Verfügung; und wenn es sich um starke Beanspruchung der Behelfsbrücke handelt, ist immer der Bau einer Pfahljochbrücke am vorteilhaftesten. Es ist freilich eine zeitraubende und anstrengende Arbeit, die Pfähle für die Höhe, die als Unterstützungen dienen, in den Flußgrund einzutreiben, je vier bis

der Handramme bedienen, eines schweren, mit Handhaben versehenen Holzfloßes, der durch mehrere Pioniere gehandhabt wird. Die Pfähle erhalten Kreuzverstrebrungen und werden mit einem Holm verbunden, der den Tragbalken als Auflager dient.

Besonders wird der Brückenbau bei Talüberführungen erschwert, die sehr hohe Unterstützungen erhalten müssen. Die einfachen Pfahljochbrücken sind dann schon deshalb nicht anwendbar, weil die erforderliche Höhe nicht

mit zu erreichen ist. Auch ist mit der zunehmenden Höhe mehr und mehr für Sicherung gegen Seiten- und Längenschub zu sorgen. Deshalb müssen in solchem Fall richtige Holztürme errichtet werden, deren lotrechte Stützen durch schräg gestellte Streben und durch Diagonalverbände in jeder Richtung größeren Halt bekommen. Da man solche kunstreicheren Unterstüzungen mit größeren Abständen errichtet, müssen die auf größere Länge freiliegenden Tragbalken verdoppelt und besonders verstärkt werden. Andererseits kann man auch mit weniger schwierigen und zeitraubenden Konstruktionen auskommen, wenn die Verhältnisse günstiger liegen. So können die Unterstüzungen der Straßenbrücke (s. Abb. S. 61) ebensogut mit eingerammten Pfählen wie mit gezimmerten Böcken hergestellt werden, wenn der Flußgrund fest ist und die Breite der Brückenbahn nur eine beschränkte zu sein braucht.

Doch alle solche Brückenbauten, wird man sagen, erfordern doch nur technische Ausbildung, richtige Disposition und Findigkeit in der Beschaffung des Baustoffes. Die Pioniere arbeiten sozusagen fern vom Schuß und können sich ihrer Aufgabe mit Gemütsruhe widmen. Haben dagegen die Engländer nicht bei Soissons im Feuer der Deutschen eine Pontonbrücke — allerdings bei Tage ohne Erfolg — zu schlagen unternommen? Ohne den britischen Pionieren ihren bei diesen Unternehmen bewiesenen großen Mut streitig machen zu wollen, sind dem doch Beispiele gegenüber zu stellen, wo unsere deutschen Pioniere mindestens dasselbe, aber deshalb mehr geleistet haben, weil sie ihren Zweck vollkommen erreichten. Die Franzosen haben selbst in ihren Berichten der Bewunderung Ausdruck gegeben, die sie dem Bau einer Bockbrücke über die Maas zollen, wobei unsere Pioniere im heftigsten Infanterie- und Geschützfeuer einundeneinhalb Tag gearbeitet haben, um der Armee den Uebergang und die Verfolgung des geschlagenen Feindes zu ermöglichen. Besondere Erwähnung verdienen aber die Brückenschläge über die Nethe bei dem Angriff auf Antwerpen, die angesichts der Stellung der Belgier am andern Ufer vorgenommen werden mußten. Es genügte nicht die Herstellung einer leichten Tonnenfloßbrücke bei Vierre, da zur Bekämpfung der innern

Fortlinie der Festung doch die schweren Geschütze über den über seine Ufer getretenen Fluß geschafft werden mußten. Und so mußte bei Waelhem trotz des feindlichen Feuers eine schwere Behelßbrücke erbaut werden. Ungeheure Verluste erlitten die Pioniere bei dem ersten Versuch bei Vierre, aber sie ließen nicht locker, und mit erstaunlicher Bravour und Energie schufen sie den Uebergang, mit dessen Hilfe allein das Weitertragen des Angriffs gegen die starke Festung zu ermöglichen war.

So unermüdetlich sie bei dem Vorgehen unserer Armeen alle Hindernisse überwunden haben, so geschickt und gründlich haben die Pioniere auch bei dem strategischen Rückzug in Rußisch-Polen die Zerstörungen ausgeführt, die dem Feinde die Benutzung der Eisenbahnen auf geraume Zeit unmöglich machen mußte. Sie begnügten sich nicht mit rasch ausführbaren Sprengungen von Brücken, sondern wußten auch durch Anhäufen von zertrümmerten Lokomotiven, Straßenbahnwagen und dergleichen der Aufräumarbeit außerordentliche Schwierigkeiten in den Weg zu legen.

Bei allen diesen Arbeiten ist ein zweckmäßiges und rechtzeitiges Einschalten in die Kriegslage nur dadurch zu erreichen, daß die Pionieroffiziere offenen Blicks und Verständnis den Bewegungen folgen, die ihnen obliegenden Erfindungen rechtzeitig und sachgemäß ausführen und die erforderlichen Kräfte und Hilfsmittel beschaffen und vorbereiten. Mit welchen Schwierigkeiten und Gefahren solche Erfindungen und Aufträge durchaus nicht selten verbunden sind, dafür gibt das durch Leutnant Nobiling ausgeführte Wagnis, über das er selbst berichtet hat, ein glänzendes Beispiel. Als der Angriff der Fortkette zwischen Verdun und Toul geplant wurde, war es von Wichtigkeit, die Eisenbahn zu unterbrechen, die den Forts von den Festungen aus Munition und Unterstüzung zuführte. Diese Bahn war aber durch die von sumpfigen Wiesen begleitete Maas geschützt. Nobiling mußte sich also mit seinen Pionieren nicht nur durch die feindliche Vorpostenstellung durchschleichen, sondern auch die sumpfige Talsohle und den Fluß überschreiten, dessen Bewachung mit Schlinggewächsen das Durchschwimmen äußerst gefährlich machte. Der Offizier machte deshalb zuerst den Versuch allein

bevor
gehen
Erfolg

Bege
lig dur
angeneh

bevor er auch seine Mannschaft ins Wasser gehen ließ, führte seinen Auftrag mit bestem Erfolg aus und kehrte dann auf demselben stehen derartige Unternehmungen der Vio- nieroffiziere durchaus nicht vereinzelt da, und mancher, der dafür mit dem Eisernen



Ein von den Franzosen zur Führung unseeres Truppen- und Proviantwagens gestörter Eisenbahntunnel, an dessen Wiederherstellung Hunderte unserer Pioniere und Eisenbahner Tag und Nacht ununterbrochen arbeiten.

Woge zurück, wobei der Rückweg in den völ- Kreuz erster Klasse geschmückt wurde, könnte lig durchnässten Kleidern sich besonders un- viel Derartiges erzählen. Aber im allge- angenehm fühlbar machte. Wie gesagt, meinen entzieht sich ja die Tätigkeit der

Pioniere der Doffentlichkeit, und wenn die Truppen für ein glückliches Unternehmen sich des öffentlichen Beifalls erfreuen, erfährt niemand etwas von der vielleicht sehr gefährlichen und wichtigen Erfindung eines Pionieroffiziers, die den Erfolg ermöglicht hat. Die Truppen werden der wesentlichen Hilfe, die ihren Operationen die Pioniere leisten, erst dann recht gewahr, wenn sie im Gefecht, im Schützengraben Schulter an Schulter mit ihnen mit Erfolg sich betätigen. Was im Kriege von 1870/71 bei dem Kampf in Le Bourget zum ersten Male in die Erscheinung trat, daß die Art und Kreuzhache des Pioniers dem Infanteristen die Mauern zertrümmerte, die Einfriedigungen zerschlug, die ihn hinderten, an den Gegner heranzukommen, das wird heute bei den zahllosen Straßen- und Häuserkämpfen, zu denen die Hinterlist belgischer und französischer Franktireurs die Veranlassung gab, beinahe täglich vorgekommen sein. Und wo bei dem Angriff fester Stellungen, besonders im Vorfeld der Festungen und auf den Glacis der Forts breite Drahthindernisse die Infanterie aufhielten, da gewährte der Pionier seine Hilfe, sei es, daß er in nächstlicher Weile an das Hindernis herankroch, ohne des feindlichen im Licht des Scheinwerfers wirksamen Feuers zu achten, oder daß er den stürmenden Truppen voranging, um mit der Schere, besser mit Sprengstoffladungen die notwendigen Sturmgassen herzustellen. Aus dem russisch-japanischen Kriege haben wir ja genug gehört, welche Riesopfer diese Arbeit vor Port Arthur von der technischen Waffe gefordert hat; und wir werden ähnliches auch später aus dem jetzigen Kriege zu melden haben.

Vergebens ist die Infanterie durch Vorschriften angewiesen worden, sich im Frieden mit den Arbeiten der Feldbefestigung vertraut zu machen. Noch immer konnte die Abneigung gegen Spatenarbeit nicht überall überwunden werden und die Folge hat sich jetzt gezeigt, da sich ein Stellungskampf entwickelte, wie ihn die Welt noch nicht gesehen hat. Einen Schützengraben auszuheben, das bekam man ja allenfalls fertig, und die Not lehrte auch, sich durch Eindeckungen gegen das feindliche Feuer

und gegen die Witterung zu schützen. Aber mit Anstürmen über das freie Feld gegen die gegnerischen Stellungen war meist nichts anderes als ungeheure Verluste zu erreichen, die Truppe sah sich genötigt, sprungweise einen Schützengraben vor den anderen zu legen und sich so mit Deckungen an den Feind heranzuarbeiten, und damit ward die Notwendigkeit erkannt, diese Gräben untereinander und mit dem Hinterlande ebenfalls durch gedeckte Verkehrswege zu verbinden, da die Besatzung des vordersten Grabens verhungern konnte, wenn es durch das Tag und Nacht, womöglich bei Scheinwerferbeleuchtung, unterhaltene feindliche Feuer den Kameraden unmöglich gemacht wurde, ihn die in der Feldküche bereitete Mahlzeit zuzutragen. Und wie sollten die Krankenträger Verwundete zurück, Munitionsträger ihre Last nach vorn bringen? Der Schützengrabenangriff ward selbstverständlich zum Laufgrabenangriff des Festungskampfes, und da mußte wohl oder übel der Pionier der Infanterie Unterweisung geben, wie die unentbehrlichen Verbindungsgräben geführt werden mußten, um dem feindlichen Feuer entzogen zu sein.

War man nun schon hierdurch gezwungen, die Formen des Festungskampfes für den Angriff heranzuziehen, so sollte auch dessen zweite Form, die des unterirdischen Angriffs, bald in die Erscheinung treten. Dieselbe Erfahrung, die bei dem Vorgehen auf dem Glacis einer Festung in Berücksichtigung der unmäßigen Verluste, die der oberirdische Angriff veranlaßt, zur Anwendung der Minenstollen zwingt, hat auch im jetzigen Stellungskampf den Pionier in die Schützengräben geführt, von wo er unterirdisch sich dem Feinde nähert, mit Sprengladungen seine Stellung zerstört. Bereit steht die Infanterie, um nach erfolgter Explosion sofort vorzustürzen und dem erschütterten Gegner seine so lange hartnäckig verteidigte Stellung zu entreißen. Damit ist der Pionier zum unentbehrlichen und unermüdbaren Kameraden des Musketiers im heutigen Stellungskampf geworden und überträgt seine Kunst, wenn er sie nicht verfehlen findet, in die zum Stellungskampf gewordene Feldschlacht.



Zu d
Kompa
auch d
war i
zusamm
nier = V
hatte n
so muß
Leiferli
Es n
die Fro
lung de
fürchtb
frachen
chen un
besetzte
Mauer
von ein
galt es
weibel
fast un
sen. I
Granat
Straße.
ein r
Straßen
Strecke
zu den
unterge
hand,

Am 2
das alte
tärverei
wohl a
litärver
merad
Schall
der letz
1848 i
gekämpf
Schall
Erhebung
freins
folge d
den Kör
8. Juli
chen S
Union d
des in E
rechtes,

Illustr