

Friktionen beim Pioniereinsatz, Ursachen, Folgen, Massnahmen zur Überwindung

Autor(en): **Ahlfen, Hans von**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **120 (1954)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-25215>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Kampfstoffe im nächsten Kriege gleich wahrscheinlich sei, wie das Ausbleiben von Einsätzen, wird kein vernünftiger Mensch die Forderung stellen, daß nur jeder zweite Mann mit der Gasmaske auszurüsten sei. Ganz analog liegen die Verhältnisse bei den andern Abwehrvorbereitungen.

Friktionen beim Pioniereinsatz, Ursachen, Folgen, Maßnahmen zur Überwindung

Von Hans von Ahlfen, Generalmajor a. D.

Friktionen wird es immer geben. Sie sind eine Eigenart des Krieges. Sie zu vermeiden oder zu vermindern, ist eine Angelegenheit der Erziehung und Ausbildung sowie richtig angewandter Dienst- und Kriegserfahrung – und auch des Glücks. Sie zu überwinden, ist Sache der Tatkraft.

Eine bemerkenswerte Eigenart deutscher Pionierausbildung und -Erziehung bestand darin, daß der Leitende – bereits im Frieden bei der Kleinausbildung beginnend – Friktionen schuf, um die Truppe daran zu gewöhnen, sie zur Tatkraft zu erziehen und im Finden von Aushilfen taktischer oder technischer Art zu schulen.

Aus manchen Friktionen des Zweiten Weltkrieges sind einige ausgewählt worden, die einer Schilderung und Betrachtung wert erscheinen.

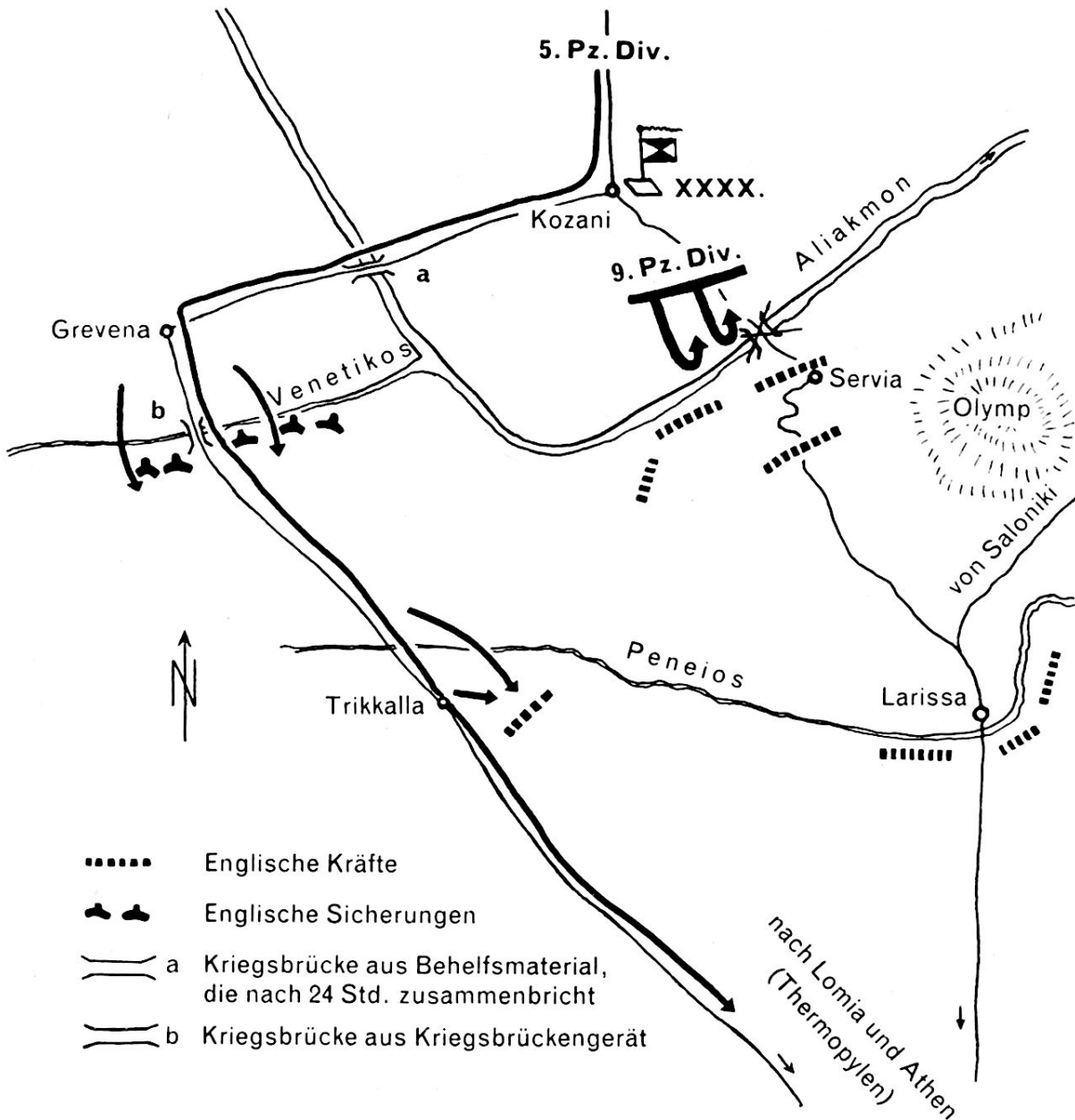
1. Balkanfeldzug 1941

Nachdem der Angriff der *9. Panzerdivision* über den *Aliakmon* Mitte April mißlungen war, entschloß sich das *XXXX. Panzerkorps* zur Umfassung rechts herum durch wegearmes Bergland mit der Korpsreserve: *5. Panzerdivision* und weitere motorisierte Kräfte.

- Wichtige Aufgaben für die Pioniere des Korps nach der Dringlichkeit:
- Bau einer Kriegsbrücke a mit 20 t Tragkraft aus Behelfsbaustoffen über den *Aliakmon* südwestlich *Kozani*, um das wertvolle Kriegsbrückengerät für die bei der Umfassungsbewegung zu erwartenden späteren Flußhindernisse rasch zur Hand zu haben.
 - Bau einer 20-t-Kriegsbrücke b aus Kriegsbrückengerät über den *Venetikos* südlich *Grevena*.

Rasche Lösung der ersten Aufgabe war Voraussetzung für die Erfüllung der zweiten.

Verlauf. Ab 16.4. abends überschritten vorderste Teile der *5. Panzerdivision* und die nötigen Pioniere mit Gerät den *Aliakmon*. Am 17.4.



Skizze I

gegen 20.00 Uhr war auch die Brücke über den *Venetikos* fertig, so daß eine starke Vorausabteilung noch am Abend den für die Umfassung entscheidenden Vormarsch antrat. Infolge des schnellen Brückenbaus über den *Aliakmon* war man also rasch genug an und über den *Venetikos* gelangt, wo bisher nur schwache englische Kräfte sicherten und rasch geworfen wurden.

Friktion. Als der Korps-Pionierführer spät abends von *Grevena* nach *Kozani* zurückfuhr, hielt ihn der von der *Aliakmon*-Brücke kommende Kommandeur einer schweren Panzerabteilung an mit der Meldung: «Die Brücke über den *Aliakmon* ist beim Befahren durch die ersten schweren Panzer zusammengebrochen. Einige Panzer liegen im Fluß. Übergang völlig gesperrt. Dunkelheit und Mangel an Pioniergerät verhindern jede Hilfe.»

Das allerdings war eine Friktion, die eine peinliche Lage für die Korpsführung und die 5. Panzerdivision schaffen konnte.

Ursache. Infolge des Zeitdrucks waren zweifellos Fehler beim Bau der nur aus Behelfsmaterial bestehenden Brücke entstanden.

Taktische Folgen. Zunächst konnten sie noch nicht in Erscheinung treten, denn alle Teile der 5. Panzerdivision, die den *Aliakmon* bereits überschritten hatten, rollten über den *Venetikos* nach Südosten: Aufklärungsabteilung, 1 leichte Panzerabteilung, 1 Schützenregiment, 1 leichte Artillerieabteilung, Pioniere.

Unangenehm aber konnte sich die Brückenpanne am 18.4. auswirken, wenn die Lage den Einsatz der nun nördlich des *Aliakmon* haltenden Kräfte zum Brechen englischen Widerstandes erforderten: das waren mehr als die Hälfte der 5. Panzerdivision und 1 weitere Schützenbrigade mit Artillerie.

Aushilfe. Der Korps-Pionierführer fährt zurück nach *Grevena* zum Gefechtsstand der 5. Panzerdivision und befiehlt Herausziehen eines Pionierbataillons und Rückmarsch mit in Reserve befindlichem Kriegsbrückengerät an den *Aliakmon*. Infolge der örtlichen Lage dieser Teile und wegen des sehr schlechten, meist nur einbahnigen Gebirgswegenetzes ist Eintreffen am *Aliakmon* nicht vor 6.00 Uhr möglich.

Als der Pionierführer beim Morgengrauen *Grevena* verlassen will, Richtung *Aliakmon*, stellt er zu seiner Überraschung eine weitere Friktion fest: weder Pioniere noch Brückengerät haben *Grevena* Richtung *Aliakmon* durchschritten. Die Pioniere sind noch bei Wegearbeiten an der Brücke über den *Venetikos* und haben keinen Befehl vom Bataillon erhalten.

Ursache. Pannen innerhalb der Bataillonsführung, deren Hauptursachen Fehler beim Funkverkehr und Übermüdung waren.

Folgen. Vor 10.00 Uhr wird die Masse des Pionierbataillons nicht am *Aliakmon* einsatzbereit sein.

Aushilfen. Der Korps-Pionierführer alarmiert nun persönlich die Brücken-Kolonnen in und um *Grevena* und führt sie an den *Aliakmon* zurück, wo das Gerät «paketweise» eintrifft, da wegen zum Teil handelsüblicher Schleppfahrzeuge (z. B. einfache Bulldoggs) die Marschgeschwindigkeiten bei den vielen Steigungen sehr unterschiedlich sind und oft umgespannt werden muß. Mit den besten Schleppfahrzeugen – planmäßige Heeres-Raupenschlepper – wird das zunächst wichtigste Gerät an den Anfang genommen und kommt zu einem passenden Zeitpunkt an: die nachts am jenseitigen Ufer eingetroffene Panzer-Pionierkompanie hatte mit Beginn der Helligkeit anfangend die Trümmer so beseitigt, daß man nun mit dem Einbau von Kriegsbrückengerät beginnen kann. Diese Vorarbeit ist

eine gute Vorbedingung für die Wiederherstellung der Brücke durch das ab 10.00 Uhr von Grevena her eintreffende Pionierbataillon.

Ab 15.00 Uhr tritt die Masse der 5. Panzerdivision, voraus die dringend erwarteten schweren Panzer und Artillerie, den unterbrochenen Marsch wieder an und gewinnt noch rechtzeitig genug den Anschluß nach vorn.

Diese Umfassung hat dann den englischen Widerstand zwischen *Servia*, *Larissa* und *Lamia* aus den Angeln gehoben. Die gerade noch rechtzeitig genug überwundenen Friktionen brachten letzten Endes keine taktischen Nachteile.

Die Ursachen der Friktionen waren zunächst pioniertechnischer, weiterhin befehls- und funktechnischer sowie auch menschlicher Natur.

Abschließend ist wohl noch folgende kurze Betrachtung von Interesse. Der Zeitdruck zum *sehr raschen Behelfsbrückenbau* über den *Aliakmon* enthielt zwar die Ursache für das Zusammenbrechen der Brücke. Andererseits aber brachte dieser sehr rasche Bau den großen Gewinn, die Voraussetzung für den Erfolg: das *frühzeitige* Überschreiten des *Venetikos* mit vordersten Teilkraften nach Südosten, bevor der Feind dort eine organisierte Abwehr aufbauen konnte, wozu er bei mehr Zeit in der Lage gewesen wäre.

2. Balkanfeldzug 1941

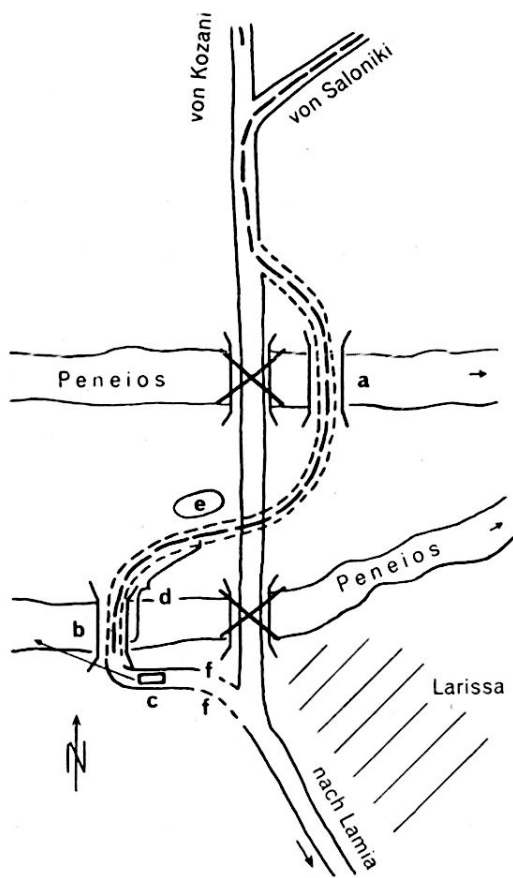
Brücke bei Larissa

Eine auf den ersten Blick lächerlich erscheinende Friktion (Skizze 2).

Die Engländer sind unter dem Druck der Umfassung gemäß Skizze 1 Richtung *Lamia* ausgewichen. Am 21.4. früh sind endlich 2 hintereinander liegende Kriegsbrücken a und b über den dort zweiarmigen *Peneios* bei *Larissa* fertig. Die nach Süden strebenden Schnellen Truppen können nach 36stündigem Halt wieder antreten. Nach längerem flottem Marsch stockt die Kolonne nördlich des *Peneios*.

Ursache. Auf dem von der Brücke b wegführenden Abmarschweg, der aus technischen Gründen in einer fast rechtwinklig zur Brückennachse führenden steilen Rampe c hergestellt werden mußte, kommt ein Troßfahrzeug (schwerer handelsüblicher Lastkraftwagen) nicht weiter und versperrt den Weg. Schiebehilfe der Brückenbesatzung müht sich zeitraubend und erfolglos ab. Und entgegen der Pionier-Dienstvorschrift über «Brückendienst» hat der Brückenkommandant folgendes unterlassen: er hat am südlichen Ufer bei f keine Raupenschlepper bereitgestellt, die die Aufgabe haben, liegen bleibende Fahrzeuge unverzüglich anzuschleppen, wie es die Vorschrift für steile oder sonstwie schlechte Abmarschwege ausdrücklich bestimmt, und wie es sich in den bisherigen Feldzügen stets bewährt hat.

Aushilfe. Da die bisherige Schiebehilfe keinen Erfolg verspricht, wird der Lkw. entladen. Anschließend läßt man ihn rückwärts in den Fluß rollen.



Skizze 2

Dann treten die Fahrzeuge Gruppe d an, nachdem bei c und f die gesamte Brückenbesatzung mit Ankertauen zur Schlepphilfe vorsorglich bereitgestellt ist. Nach Abfließen dieser Fahrzeuge ist nun Platz zum Hinüberfahren der bei e stehenden und bisher blockierten Raupenschlepper geschaffen, die dann bei f bereitgestellt werden.

Nun endlich kann der flüssige Marsch wieder beginnen. (Nach Abfließen des Hauptverkehrs wurde der Lkw. wieder flott gemacht.)

Betrachtung. Mehr als eine Stunde hat diese «lächerliche» Friktion den Vormarsch gestoppt. Im Gefecht traten ungünstige Folgen nicht ein, da der Feind in vollem Rückzug war, und seine Nachtruppen nur geringen Widerstand leisteten. Dagegen war es für die Gesamtbewegung nach Süden – zum Kampf um

die *Thermopylen* – nachteilig, daß die für die von *Kozani* und *Saloniki* kommenden Truppen *einzig*e Straße so lange nicht voll belegt war.

3. Rußlandfeldzug 1941

Brücke über den Pruth bei Stefanesti

Am ersten Tage des Rußlandfeldzuges wurde über den *Pruth* – Grenze zwischen *Rumänien* und der *Sowjetunion* – noch nicht angegriffen, nur an einer Stelle wurde am 22.6. ein Brückenkopf gebildet, dessen Pontonbrücke durch russische Tiefflieger rasch versenkt wurde.

Ursache. Nach Gründen etwa mangelnder Luftabwehr soll hier nicht gefragt werden. Daß schwimmende Kriegsbrücken gegenüber feindlicher Waffenwirkung – vor allem durch leichte Bomben und Bordwaffen schneidiger Tiefflieger – mehr gefährdet sind als Brücken mit stehenden Stützen, war und ist bekannt. Aber Brücken mit stehenden Stützen kosten mehr Zeit und Vorbereitungen, oder sie sind wegen der Wassertiefe gar nicht möglich.

Aushilfe. Die Nutzanwendung dieser Friktion – und zwar als Aushilfe bei dem (XI.) Nachbarkorps – wird hier geschildert.

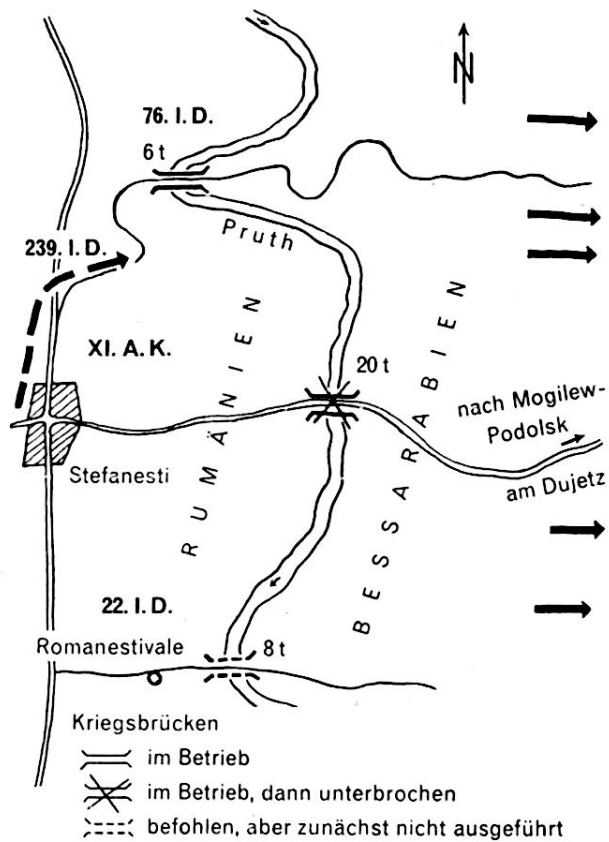
Vom 22.6. bis 2.7. (allgemeiner Angriff über den *Pruth*) waren noch 10 Tage Zeit. Die Pioniere des XI. AK, denen außer dieser Friktion mitgeteilt wurde, daß Jagdschutz gar nicht, Flakschutz nur in geringem Maße möglich sei, bereiteten daher für ihren Angriff am 2.7. eine 20-t-Kriegsbrücke (Korpsbrücke) vor, die nur an der tiefsten *Pruth*-Stelle aus Pontons, in Masse aus stehenden Säulen bestehen sollte. Da die stehenden Stützen des Kriegsbrückengeräts (Böcke) nicht ausreichten, wurden stehende, rasch einzubauende Holzstützen bereitgestellt und eine entsprechende Brückenkonstruktion entworfen, organisiert und daran ausgebildet.

Der Gefechtsverlauf am 2.7. gab dieser Aushilfe recht: Zahlreiche russische Bombenangriffe auf die im Bau befindliche und dann fertig gestellte Brücke brachten zwar Verluste an Pionieren, die Brücke aber blieb – wenn auch nicht ganz unversehrt – betriebsfähig.

Folgen. Die motorisierte Vorausabteilung des Korps konnte am Nachmittag des 1. Angriffstages rechtzeitig zur Verfolgung antreten. Durch diese Bauweise war außerdem die Ersparnis an Kriegsbrückengerät so groß, daß der 22. Inf.Div. am 2.7. mittags Gerät für eine eigene 8-t-Divisionsbrücke unterstellt werden konnte, deren Bau bei *Romanesti-Vale* das XI. AK befahl.

Friktion. In der Nacht vom 2./3. Juli gegen 2.00 Uhr überfuhr ein Sturmgeschütz die Fahrbahngrenzung, stieß gegen die Stütze eines Brückenbocks und stürzte mit dem umkippenden Brückenbock in den Fluß. Dabei wurden 2 anschließende Bockstrecken mit in den Fluß gerissen. So entstand eine Lücke von 25 Metern mit einem Gewirr verbogener und ineinander verklemmter im Fluß liegender Trümmer von Stahlträgern.

Ursache. Als der Brückenkommandant eine *Sturmgeschütz*batterie über das nächtliche Überschreiten der Brücke unterrichtete, meldete ein Fahrer, er könne ohne Licht



Skizze 3

nicht fahren und befürchte, aus der Fahrbahn zu kommen (Sturmgeschütze haben das Fahrgestell schwerer Panzer). Der Batteriechef entschied, daß er trotzdem ohne Licht zu fahren habe. Und der Brückenkommandant griff entgegen seiner Dienstanweisung, welche ihm allein die hohe Verantwortung für die Sicherheit der Brücke vorschreibt, und entgegen seinen Vollmachten nicht ein. Sein Befehl hätte etwa lauten müssen: «Das Sturmgeschütz überschreitet die Brücke erst ab Morgengrauen!»

Folgen. Marschstopp für alle Lasten über 6 t. Umleitung geringerer Lasten mit einem großen Umweg über die Brücke der 76. Inf.Div. Denn es stellte sich nun eine *weitere Friktion* heraus: die 22. Inf.Div. hatte den Korpsbefehl zum Bau ihrer Divisionsbrücke nicht befolgt, da sie ihre Pioniere beim Angriff ostwärts des Pruth für wichtiger hielt. Diese «Führungsfriktion» machte die Folgen der «Pionierfriktion» noch ernster. Denn es war eine Nervenspannung für die Korpsführung, für die 2 nebeneinander nach Osten angreifenden Divisionen und die als Korpsreserve folgende 239. Inf.Div. nun nur die *eine* 6-t-Brücke – noch dazu am äußersten linken Korpsflügel mit sehr schlechten Wegen – zu haben. Der am 2.7. rasch geworfene Feind war inzwischen zu zähem Widerstand mit Gegenangriffen übergegangen, was nicht nur wendiges und rasches Nachführen von Reserven, sondern auch rechtzeitigen Munitionsnachschub über den Pruth erforderte.

Aushilfen. Sofortige Umgruppierung von Pionieren zum Bau der Brücke bei *Romanesti - Vale*. Fertigstellung: 3.7., 13.00 Uhr.

Erhebliche und sehr schwierige Arbeiten an der Korpsbrücke, wobei bewußt Verluste von Gerät, das nur schwer aus dem Fluß zu bergen war, in Kauf genommen wurde. Fertigstellung: 17.00 Uhr.

Betrachtung. Was den feindlichen Luftangriffen am 2.7. nicht gelungen war, die Unterbrechung der wichtigen Korpsbrücke sowie eine Verzögerung des Angriffs nach *Bessarabien* hinein, war durch zwei selbst verschuldete Friktionen entstanden. Die «Führungsfriktion» bezüglich der Brücke von *Romanesti - Vale* wäre eher und damit noch rechtzeitig erkannt worden, wenn der Korps-Pionierführer es im Laufe des 2.7. nicht versäumt hätte, die Ausführung des Korpsbefehls zum dortigen Brückenbau nachzuprüfen. Aber er und seine Führungsorgane waren infolge der Luftangriffe an der Korpsbrücke gebunden.

Als vorbildlich in seiner Haltung gegenüber Friktionen wird abschließend über Kommandierenden General des XI. AK folgendes erwähnt. Ihm wurde am 3.7. früh an der unterbrochenen Korpsbrücke gemeldet: «Zeitbedarf ist aus den ihm an Ort und Stelle gezeigten schwierigen technischen Gründen noch nicht genau zu übersehen. Vermutliche Frist: 3.7. spät-

nachmittags, falls nicht russische Luftangriffe – wie am 2.7. – die Arbeiten verzögern.»

Ohne nach Schuldigen zu fragen oder zu rügen versprach er die – nur in seiner Macht stehende – entscheidende Hilfe: baldigen *Jagdschutz*, der auch rasch einsetzte und russische Luftangriffe verhinderte oder so störte, daß die Brücke bis 17.00 Uhr wiederhergestellt werden konnte.

Das war das Wesentliche seiner Hilfe als *Truppenführer* zum Überwinden dieser Friktionen.

4. Rußlandfeldzug 1941

Angriff über den Dnjestr

XI. AK greift am 17.7., 3.00 Uhr, unterhalb *Mogilew - Podolsk* über den *Dnjestr* an, mit 22. Inf.Div. rechts, mit 76. Inf.Div. links. 239. Inf.Div. ist Korps-Reserve.

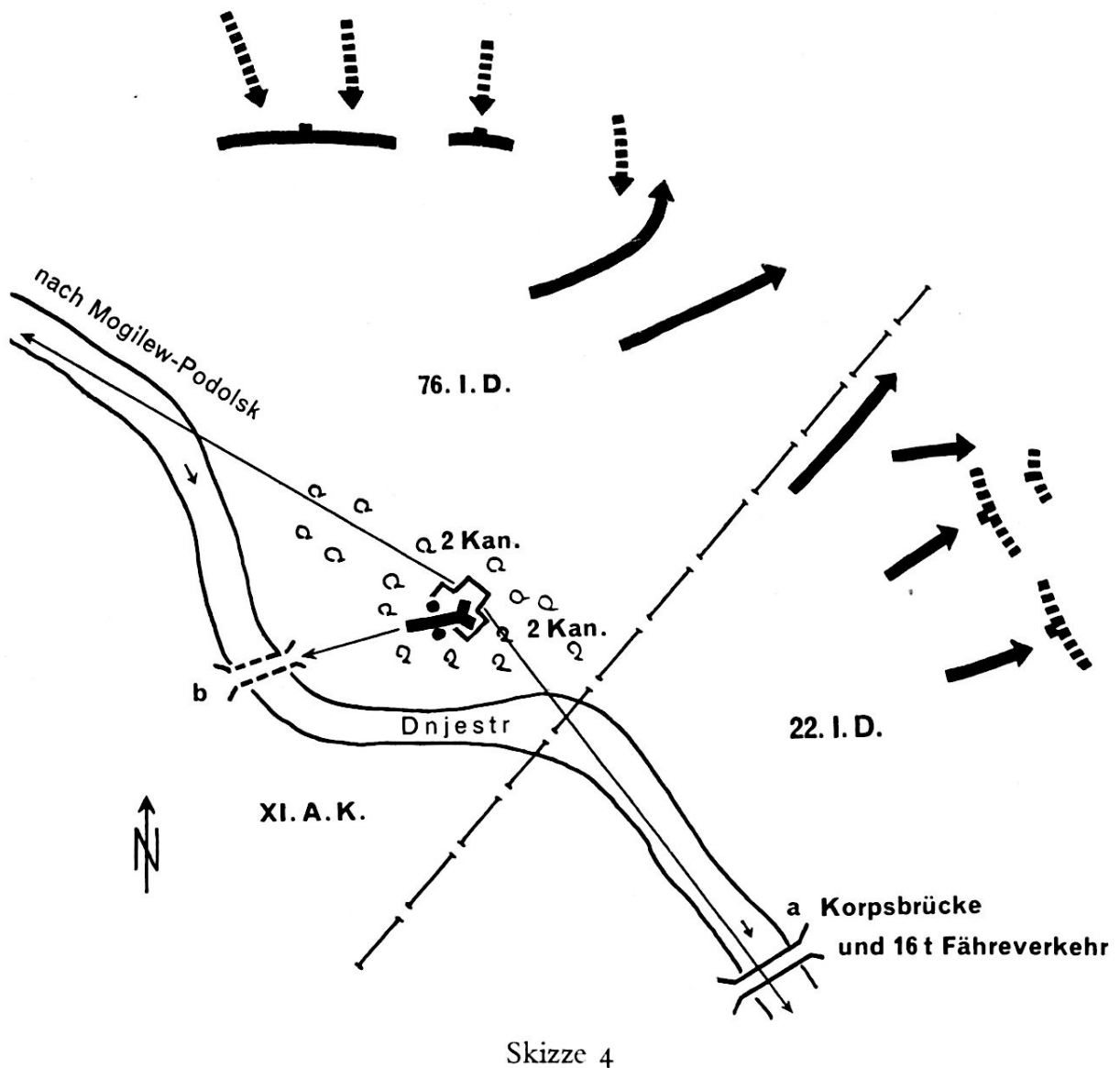
Im Streifen der 22. Division soll die Korpsbrücke a gebaut werden, während die 76. Division mit ihrem Brückengerät gegen 10.00 Uhr den Bau einer 6 t Divisionsbrücke b beginnt, nachdem um diese Zeit kein planmäßig geleitetes Feuer mehr auf dem Fluß liegt.

Gerade als der Uferbalken gelegt wird, und die ersten Pontons zu Wasser gebracht werden, schlägt überraschend aus einem etwa 400 Meter jenseits gelegenen Akaziengehölz Maschinengewehr-Feuer und außerdem Feuer von 2 Batterien an der Brückenstelle ein. Das Feuer auch der Artillerie liegt sehr genau und verursacht derartige Verluste an Pionieren und Gerät, daß der Brückenbau eingestellt werden muß. Ferner schießen aus dem Gehölz 2 Kanonen Schnellfeuer auf die künftige Stelle der Brücke a, so daß die dortigen Vorarbeiten unter Verlusten abgebrochen werden. Flankierendes Feuer von 2 weiteren Kanonen nach oberstrom stoppt den dortigen Übersetzverkehr.

Ursachen. Sofortige Aufklärung der Pioniere stellt fest: In dem Gehölz liegt gut getarnt ein bisher nicht erkanntes Festungswerk mit 1 frontal schießenden Mg. und je 2 nach ober- und unterstrom schießenden Kanonen (7,62 Kal.). Das Feuer der 2 Batterien wird zweifellos von diesem Werk aus geleitet.

Bei dem auch durch künstlichen und den morgendlichen Frühnebel unterstützten Angriff war die eigene Infanterie, die rasch Raum gewonnen hatte, an dem durch das Gehölz gedeckten Festungswerk, das wohl mit voller Absicht geschwiegen hatte, vorbeigestoßen. Auch nach Lichten des Nebels war das Gehölz zufällig weder durchschritten worden noch sonstwie aufgefallen.

Diese Zufälle und die gute Feuerdisziplin des Feindes, der erst auf das ihm am besten lohnende Ziel – Brückenbau – das Feuer eröffnete, waren Ursache für dieses zweifellos mangelnde Aufklärungsergebnis und die sich daraus ergebende Friktion.



Die *taktischen Folgen* waren mehrfacher Art: Erhebliche Störung des Übersetzbetriebes in einem Gefechtsmoment, in dem gerade das Nähren des Angriffs aus der Tiefe – durch Übersetzen schwerer Waffen und Artillerie – wichtig geworden war.

Einstellen von 2 Brückenschlägen, für die bisher die Voraussetzungen so günstig gewesen waren, daß mit sehr frühzeitiger Fertigstellung gerechnet worden war.

Es kam darauf an, daß diese Friktion rasch überwunden wurde.

Maßnahmen. Ohne auf Hilfe der Führung oder von Nachbarn zu warten,

setzte der Kompagniechef der zum Bau der Brücke b eingesetzten Pionierkompagnie sofort 1 Zug seiner Kompagnie zum Angriff auf das Festungswerk an. Dabei unterstellte er sich in der Nähe befindliche schwere Waffen, die auf Übersetzen warteten.

Im Pionier-Stoßtruppenangriff und mit Pionier-Nahkampfmitteln gelang es diesem Zug in mehrstündigem Kampf, das Werk zwar noch nicht zur Übergabe, aber zum Schweigen zu bringen: die Rohrmündungen aller 4 Kanonen wurden gesprengt, die Öffnungen der Kasematten anschließend mit Erde zugeschüttet.

Das flankierende Kanonenfeuer und das Mg.-Feuer auf den Fluß hörte auf, so daß der Übersetzbetrieb wieder voll aufgenommen und die Brücke a ohne Verluste gebaut werden konnte.

Das Feuer der vom Festungswerk aus geleiteten 2 Batterien auf die Stelle der Brücke b – Nachrichtenverbindung mit unterirdischem Erdkabel – schwieg erst, nachdem bis zum späten Abend das Werk mit mehreren sehr starken Sprengladungen aufgesprengt war, und in die Breschen weitere Ladungen angebracht worden waren. Dieser Angriff mit viel Sprengmunition war nötig, da das erste Eindringen in das mehrere Stockwerke tiefe Werk mit etwa 60 Mann Besatzung, unter Verlusten auf verbissenen Widerstand gestoßen war.

Betrachtung. Die Ursache der Friktion war ungenügende Aufklärung. Ihre rasche Überwindung ist dem schnellen Entschluß und dem schneidigen und gewandt geführten Nahkampf-Angriff der Pioniere zu danken.

Diesem Erfolg war es zu verdanken, daß die Folgen nicht ernster wurden. Denn ab 17.7. nachmittags versteifte sich nicht nur der feindliche Widerstand vor dem rechten Flügel der 22. Division, sondern der Angriff feindlicher Reserven drängte auch den linken Flügel der 76. Division in die Verteidigung. Da die Brücke b erst am 18.7. gegen 4.00 Uhr fertig wurde, belegten die dringend nötigen Reserven der 76. Division die Brücke a am Abend des 17.7. und in der Nacht, so daß Reserven der 22. Division und die Korpsreserve notgedrungen bis zum 18.7. warten mußten. Dadurch aber gingen die anfänglichen Möglichkeiten zu einem größeren Erfolg verloren.

5. Rußlandfeldzug 1941

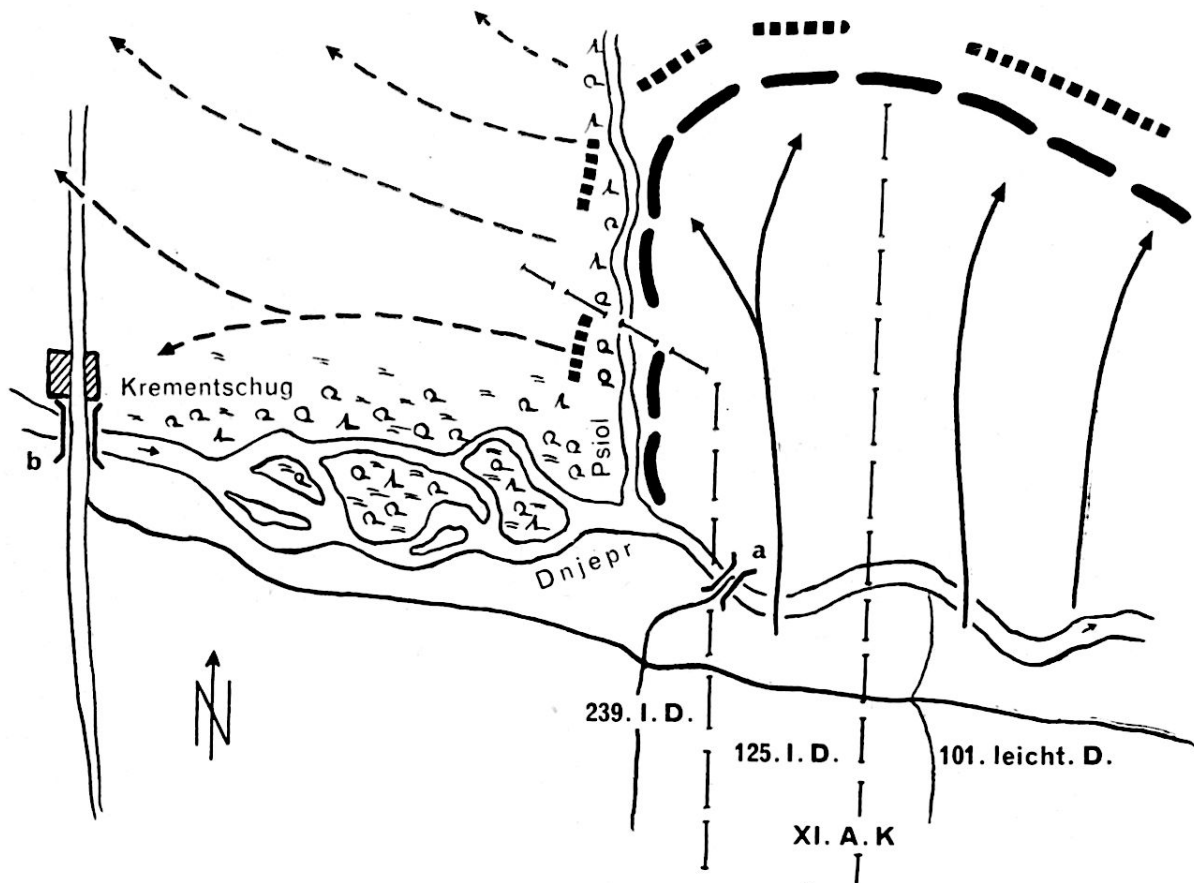
Angriff über den Dnjepr unterhalb Kremenschug ab 2.9.

Die etwa ab 20.8. laufende Pionier-Aufklärung und -Erkundung hatte für die schmalste Brückenstelle einen Bedarf von *mindestens* 16 Brückenspalten B ergeben mit folgender Leistungsfähigkeit:

- 1 8-t-Brücke von 750 Meter Länge,
- 4 Fähren von 16 t Tragfähigkeit (bei Gleiskettenfahrzeugen: 20 t) mit den nötigen Landebrücken.

Diese 4 Fähren bildeten zugleich die Reserve an schwimmendem Gerät für die Brücke.

Die Brückenlänge konnte trotz der Feindnähe genau vermessen werden. Die Unterlagen, auf die sich diese Mindestforderung an die vorgesetzte 17. Armee gründete, stimmten. 4 16-t-Fähren waren sowohl für derartige



Skizze 5

Lasten des XI. AK (Sturmgeschütze, schwere mot. Artillerie) als auch als schwimmende Reserve der Brücke – nur 12 % – eine recht geringe Menge. Aber der Armeebefehl hatte bei dem Gesamtangel an Kriegsbrückengerät äußerste Beschränkung fordern müssen.

Etwa um den 25.8. unterrichtete der Armeepionierführer der 17. Armee den Korps-Pionierführer des XI. AK, daß sich die zeitgerechte Zuführung der Brückenspannen wegen schlechter Wege und Mangel an Schleppfahrzeugen verzögere. Die Folge war Zustimmung zu folgendem Vorschlag: von den noch fehlenden 6 Brückenspannen würde zunächst

das Wichtigste, das *schwimmende* Gerät, die *Pontonwagen* kommen, während die Wagen mit Bock- und Rampengerät erst nach Angriffsbeginn eintreffen würden. Damit war man in der Lage, bei günstigem Gefechtsverlauf sofort mit dem Brückenbau zu beginnen. 2.9. früh war der Angriffstermin, so daß man am 2.9. abends mit Fertigstellung der Brücke rechnen konnte.

Friktion. Am 30.8. trafen die noch fehlenden 6 Brückenspalten ein, jedoch *nicht* die *Pontonwagen*, sondern die Bock- und Rampenwagen. Genau das Gegenteil des Planes war ausgeführt worden. Die *Ursache* war nicht festzustellen. Wahrscheinlich war bei fernmündlicher Weitergabe des Befehls über verschiedene Stellen dieser Fehler entstanden.

Taktische Folgen. Es war einfach auszurechnen, daß die fehlenden Pontonwagen keinesfalls vor dem Abend des 2.9., des ersten Angriffstages, zur Stelle sein konnten, sogar wenn die Wege trocken und fest blieben. Selbst lokale Gewitter auf der langen Marschstrecke konnten zu weiterer Verzögerung führen. Es war also vorauszusehen, daß nunmehr das Korps am ersten Angriffstage keine Brücke haben würde. Und eine Verschiebung des Angriffstermins kam aus Gründen der höheren Führung nicht in Frage.

Um den Angriff der 3 Infanterie-Divisionen des XI. AK nach gelungenem Angriffssprung über den bis zu 1000 Meter breiten Strom, wahrscheinlich 2 mal 24 Stunden, nähren zu können, wurde als *Aushilfe* am 30.8. vormittags der Entschluß zum *Dauer-Fährverkehr* gefaßt. Zur Ausführung der daraus folgenden Anordnungen reichte die Zeit bis zum 2.9. früh gerade noch:

Einzelanordnungen technischer Art

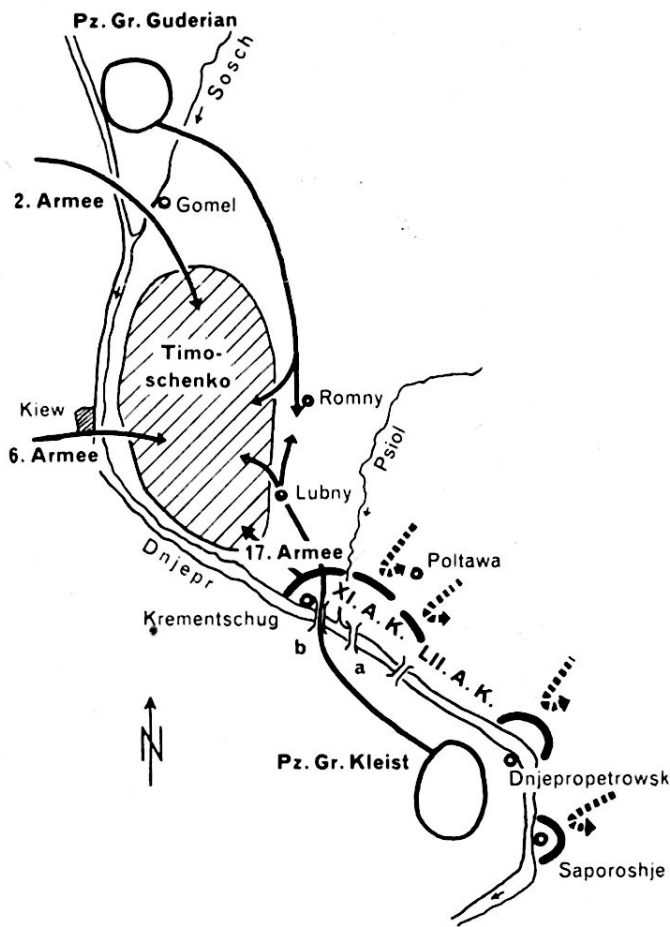
- Erkundung und Festlegung noch weiterer Stellen zum Einschiffen am eigenen Ufer,
- Herrichten der - sandigen - Anmarschwege,
- Bereitstellung noch größerer Mengen von Behelfsholz für Fahren aus großen Floßsäcken, um so die Gesamtzahl der Fahren zu erhöhen,
- Bereitstellung weiterer erheblicher Mengen Treibstoff für die Motorboote, Außenbordmotoren und Sturmboote.

Grundlegende Anordnungen

- Taktische Organisation dieses Dauer-Fährverkehrs auf breiter Front durch die Pioniere,
- Einstellung der Truppe auf diese Maßnahme.

Verlauf. Der aufs beste vorbereitete und artilleristisch hervorragend unterstützte Angriffssprung am 2.9. 6.00 Uhr hatte so vollen Erfolg, daß

man sofort hätte mit dem Brückenschlag beginnen können. Statt dessen wurde nun der Angriff mit Fähren aus Pontons und Floßsäcken, großen Floßsäcken und Sturmbooten auf einer Front von 12 km Breite genährt.



Skizze 6

Als am 3.9. nachmittags endlich die ersten – übrigens durch Gewittergüsse aufgehaltenen – Pontonwagen eintrafen, die Ankunft der Masse für die Nacht 3./4. Sept. bevorstand, wurde der Entschluß zum Brückenschlag gefaßt. Dieser Entschluß war ein Risiko. Denn das Einfahren zur Brücke entzog naturgemäß den Divisionen nach und nach ihre Fähren. Kammen nun die nachts zugesagten Pontonwagen nicht rechtzeitig, so trat folgender bedenkliche Zustand ein: eine nicht fertige Brücke und keine Fähren mehr auf breiter Front.

Am 4.9. war der nur durch einen nächtlichen Luftangriff gestörte Bau beendet. Ohne die Friktion wäre diese Brücke a mindestens am 2.9. gegen 20.00 Uhr fertig gewesen.

Betrachtung. Die rechtzeitig organisierte Aushilfe hat zwar diese brückenlose und daher krisendrohende Zeit von etwa 34 Stunden so überbrückt, daß das Nachschwingen von Reserven und Artillerie für das Vergrößern und Behaupten des Brückenkopfes ausreichte. Der Angriff über den Psjol auf die Stadt Kremenchug (Straßenknotenpunkt!), die man aus mancherlei Gründen ausgespart hatte, wurde indessen dadurch um 2 Tage, bis zum 7.9., verzögert.

Fortsetzung. Verlegung der 8-t-Brücke a nach Kremenchug und Umbau auf 16 t (Brücke b). (Tragfähigkeit für Gleiskettenfahrzeuge: 20 t).

Am 8.9. abends war Kremenchug genommen und feindwärts ein großer Brückenkopf gebildet. Damit war man auch im Besitz fester An- und Abmarschwege, die bei Brücke a für einen längeren Dauerverkehr nicht brauchbar waren. Die daher vorgesehene Verlegung der Brücke nach

Krementschug (Stelle b) sollte aber zunächst nicht dem XI. AK allein, sondern einer *operativ entscheidend* werdenden Bewegung dienen: dem flüssigen Übergang von 2 Korps der *Panzergruppe Kleist*, die bisher um die Brückenköpfe von *Saporoshje* und *Dnjepropetrowsk* gerungen hatte, zum raschen Vorstoß nach Norden über *Lubny* auf *Romny*, um der *Panzergruppe Guderian* die Hand zu reichen und damit den Ring um die russische Heeresgruppe ostwärts Kiew (Timoschenko) zu schließen.

Bis 10.9. 16.00 Uhr stand die Brücke a (alte Stelle) dem XI. AK zur Verfügung. Von dort bis Krementschug beträgt die Flußstrecke – und zwar stromaufwärts – 12 Kilometer. Der unreguliert fließende *Dnjepr* mit etwa 2 m/sec Stromgeschwindigkeit ist dort mit zahlreichen Nebenarmen ein schwieriges Fahrwasser, Kiesbänke und Felsklippen erschweren das Fahren, besonders bei Nacht.

«Wann ist die auf 16 t umzubauende und nach Krementschug zu verlegende Brücke am 11.9. fertig?», so lautete am 10.9. 12.00 Uhr mittags die Frage des Kommandierenden Generals des XI. AK an seinen Korps-Pionierführer unter Hinweis auf die operative Bedeutung der Brücke.

Antwort: «11.9. 16.00 Uhr.»

Hier ist einzuschalten, daß der Bau der Landbrücken und das Herrichten der An- und Abmarschwege bereits im Gange war.

Verlauf. Ab 16.00 Uhr wurden die Fähren der Brücke bei Stelle a auf 16-t-Fähren umgebaut, wozu noch nötiges Gerät eingetroffen war, und Schleppzüge gebildet. Außerdem wurde unter Führung des Korps-Pionierführers durch besondere Lotsenkommandos in Sturmbooten das Fahrwasser erkundet und mit Nachtbefeuerung gekennzeichnet (verschiedenfarbige Lampen).

Unter Führung des ältesten Bataillonskommandeurs sollten die Schleppzüge 19.00 Uhr die Fahrt nach oberstrom antreten.

Friktion. Ab 19.00 Uhr entluden sich über der Dnjepr-Niederung langdauernde starke Gewitter mit wolkenbruchartigem Regen.

Letzte Fernsprechnmeldung an den Korps-Pionierführer in Krementschug: «Schleppzüge haben 19.00 Uhr abgelegt. Mehrere Fähren durch Klippen leck geschlagen und gesunken. Nachtbefeuerung **ausgelöscht**. Habe daher in Sorge vor weiteren Geräteverlusten angelegt und fahre ab Morgen grauen weiter.»

Ein gegenteiliger Befehl war nicht möglich, da die Fernsprechverbindung abriß. Funkverkehr versagte wegen der Gewitter.

Die taktischen, hier sogar die *operativen Folgen* dieses auf naturbedingte Friktionen gegründeten Entschlusses eines Untergebenen konnten sehr ernst werden.

Mit besonderer Absicht war die Nacht für den Schleppverkehr gewählt worden. Bei Kremenschug war alle verfügbare Flak zusammengezogen, um wenigstens an dieser wichtigen Brückenstelle eine starke Gegenwehr gegenüber der schneidig angreifenden russischen Luftwaffe zu haben. In der Dnjepr-Niederung, wo infolge des Buschwaldes überraschende Angriffe von Tieffliegern nach bisherigen vielfachen Erfahrungen zu befürchten waren, waren bei Tage unersetzliche Verluste an Fähren zu erwarten, deren Pontons rasch durchsiebt sind.

Nicht nur um *rechtzeitig*, sondern auch um aus der Luft *ungefährdet* nach Kremenschug zu kommen, mußten die Schleppzüge unbedingt die Nacht über fahren. Andernfalls war der operativ bedeutsame Brückenschlag in Frage gestellt.

Aushilfen. Hier konnte nur persönliches Eingreifen, und zwar auf dem *Wasser*, Erfolg haben. Der Korps-Pionierführer hatte das Fahrwasser persönlich mehrmals erkundet, hatte die Schleppzuglotsen auf dem Wasser eingewiesen und war so «streckenkundig».

Mit mehreren Sturmbooten fuhr er in pechschwarzer Gewitternacht flußabwärts und lotste persönlich die Schleppzüge unter mancherlei Schwierigkeiten noch vor Hellwerden nach Kremenschug. Die Geräteverluste durch Leckwerden waren gering: nur 2 Fähren fielen aus. Und die ab Hellwerden aufkreuzenden Tiefflieger fanden auf dem Dnjepr kein Ziel. An der Brückenstelle b aber wurde die feindliche Luftwaffe durch starke und erfolgreiche Flakabwehr unter Verlusten vertrieben.

Bereits 12.00 Uhr – 4 Stunden vor der veranschlagten Zeit – war die Brücke b fertig: die Spitzen der *Panzergruppe Kleist* rollten über den breiten Strom nach Norden, denen ab 11.9. nachmittags in flottem Tempo die Masse der beiden Panzerkorps folgte.

Betrachtung. Der Bataillonskommandeur in seinem dem ihm erteilten Befehl zuwiderlaufenden Entschluß glaubte, in Sorge vor Geräteverlusten durch Leckschlagen und Auf-Grund-geraten, richtig zu handeln. Er übersah – von seinem begrenzten Standpunkt aus –, daß er damit die Gefahr weiterer und sehr ernster Friktionen schuf.

Der Korps-Pionierführer allein konnte die Friktion überwinden, erfüllt von der operativen Bedeutung seiner Brücke, gebunden an seine Meldung über deren Fertigstellung und im berechtigten Vertrauen auf seine Kenntnis des Fahrwassers und auf das Können und die Geschicklichkeit der von ihm eingewiesenen Schleppzuglotsen.

Die sicherlich berechtigte Frage, warum der Korps-Pionierführer nicht von vornherein die Führung der Schleppzüge übernommen hat, kann hier

nur kurz dahin beantwortet werden, daß andere wichtige Gründe seine Anwesenheit am Abend in Kremenschug erforderten.

Schlußbetrachtung. Die Behauptung ist gewiß nicht vermessen, daß die Eigenart ihres Dienstes den Pionieren mehr als anderen Waffengattungen des Heeres bereits im Frieden reichlich Gelegenheit gibt, sich mit Friktionen abzufinden – sei es bei der Pionier-Ausbildung und bei Truppenübungen, sei es bei der Bekämpfung von Naturgewalten zum Beheben von Notständen. Gewiß gehört dazu ein gutes Rüstzeug taktischer und pioniermäßiger Art.

Die Hauptdevise aber ist das alte Wort: «Hilf Dir selber, dann hilft Dir Gott!»

Vom Angriffsaffekt

Von Dr. H. Scheller

Das Wesen des Angriffs wurzelt im Angriffsaffekt. Dieser zwingt den von ihm Besessenen sich auf den Gegner zu stürzen, um – ihn zu zerschmettern. Es ist eigentlich nicht leicht zu sagen, was der vom Angriffsaffekt Besessene will. Der Affekt zielt auf seine Absättigung; er kann nicht die klare Zielvorstellung des bewußten Willens haben.

Dem Angriff steht die Abwehr entgegen. Sie ist nicht ohne weiteres als Verteidigung aufzufassen. Verteidigung ist etwas anderes, höher entwickeltes als die unmittelbare Abwehr; sie kann sogar eine Funktion des Angriffs sein.

Die Abwehr trachtet darnach, den Angriffsaffekt zu brechen. Dazu sind psychische Mittel im allgemeinen dienlicher als militärische. Die militärischen Mittel der unmittelbaren Abwehr haben zunächst kaum einen weiteren Zweck als die Schädigung durch den Angriff zu vermindern. Der Angriff soll nicht direkt das Verletzlichste treffen, seine Wucht soll vor dem Auftreffen vermindert werden. Dazu sind Ausweichbewegungen tauglich.

Die Abwehr wird im allgemeinen nicht eine Schädigung durch den Angriff verhindern können. (Hier reden wir nicht von der organisierten Verteidigung.) Deshalb hat der Angriff zunächst vier Möglichkeiten der Wirkung. 1. Der Angegriffene kann zerschmettert werden und dadurch als Gegner ausfallen. 2. Er kann nach Erleiden der Schädigung weiterhin in der Abwehr, d. h. im wesentlichen im Ausweichen und Ablenken des Angriffsstoßes verharren, was denn schon ein besonderes Beharrungsvermögen voraussetzt. 3. Die Ausweichbewegung kann in Flucht ausarten. 4. Das Erleiden von Schädigungen kann einen Gegenangriffsaffekt auslösen. Der letztere wird, sofern er überhaupt zustande kommt, durchschnittlich von