

# Eisenbahner und Brückenbauer im Felde.

### Von den stillen Heldenthaten der deutschen und österreichisch-ungarischen Pioniere und Eisenbahner. — Was man mit Zimmerholz allein leisten kann. — Ein Brückenbau mit Hindernissen. — Feldbahnen nach Rußland hinein. — Winterliche Erinnerungen.

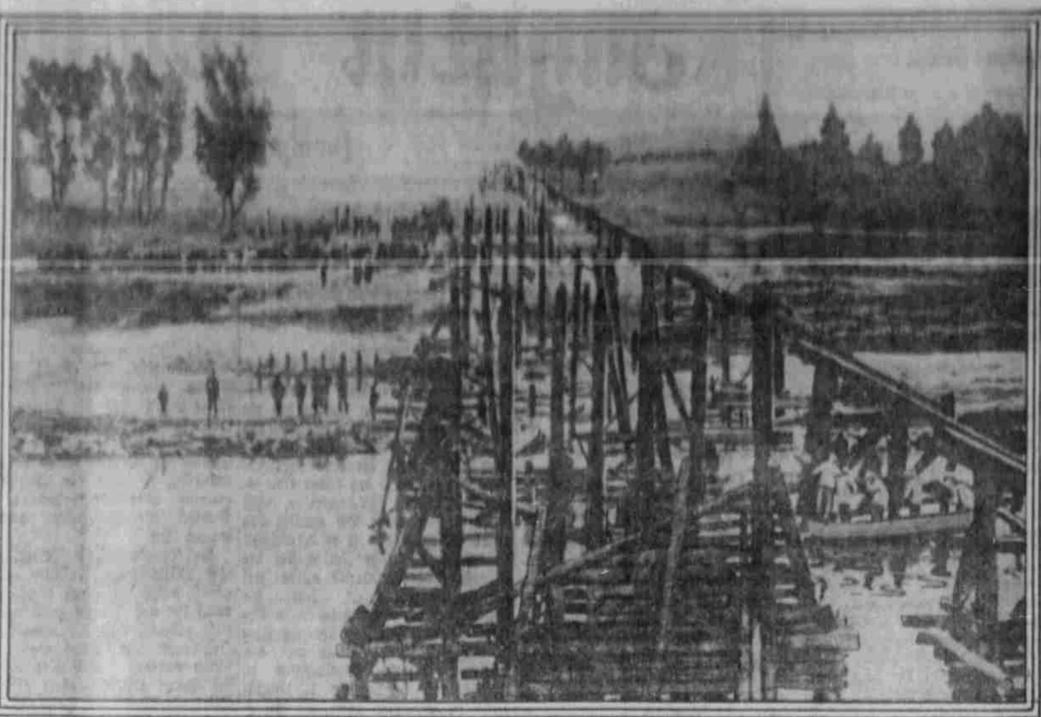
Die Zeit ist es wieder, das Schicksal der deutschen Siege, Organisation der in's Feldziele hinein. Wir haben die fernsten Weltteile verlassen über den dramatischen Höhenpunkt dieses Schauplatzes zu leicht die stille Arbeit hinter der Scene, die jene großen Erfolge erst möglich macht. Denken im Anblick der stürmenden Heldenscharen zu wenig an jene, die durch ihr Heldentum die Entfaltung hinter der Front den vernichtenden Schlag vorbereiten und die Waffen schmeißen, denen die Brüder vorne stehen. Viel haben wir gesehen über die Schmelze, mit der sie hart an der Front, oft im Bereich des feindlichen Feuers, die zerstörten Brücken und Bahnen wieder herstellten, wie sie zerstreute Truppen einfach umgingen, von oben angraben oder auf anderem Wege wieder räumten. Einen näheren Einblick in ihre Tätigkeit gewinnen zu dürfen, wird sicher allgemein interessieren. — Zunächst wollen wir sie beim Brückenbau beobachten.

Die 2te Baukompanie — die Eisenbahn-Regimenter und Bataillone stellen bei der Mobilmachung nur Eisenbahnbau-, Betriebs- und Stappenbataillone auf — erhält vom Chef des Feld-Eisenbahnmessens den Befehl, am nächsten Tage, früh 6 Uhr, marschbereit zu sein. Nicht werden die Werkzeuge, die Pferde und die Automobile verladen und alle Wagen zweckmäßig im Zug verteilt. Nachdem die letzten Befehle erteilt, das Kommando zur Ruhe gegangen, ist die Marschbereitschaft damit schon am Abend vorher erreicht. Der Bauzug erstreckt sich alles: Werkzeugschuppen, Truppenküche, Stranzen- und Schreibstube, Pferdehall, Automobilgarage und Quartier der Offiziere, sowie der Mannschaften. Am nächsten Morgen die Maschine an den Zug und fort geht's, unbekanntem Ziel, unbekanntem Aufträgen entgegen. Stunden um Stunden, Tage verstreichen, bis endlich die neue Arbeitsstelle erreicht wird. Ein Generalstabsoffizier empfängt den Kompaniechef, weist ihm wenig später die Aufgabe an und empfindet sich bald wieder.

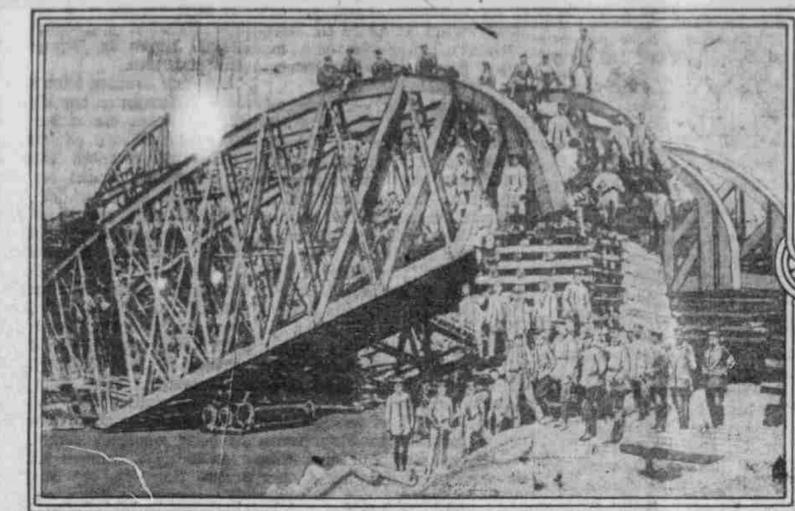
Die Mannschaften reisen inzwischen über auf langer Fahrt stief geordneten Gleisen, finden die Köpfe aus den Wagenfenstern und versuchen an Hand einer Kriegskarte festzustellen, wo sie der Wind verweht. Inzwischen hat sich der Hauptmann mit seinen Offizieren besprochen, hat in weitem Umkreis den Plan entworfen zur Lösung der nicht einfachen Aufgabe. Es gilt, Ersatz für zwei vom Feinde gesprengte Brückenbogen der Eisenbahnlinie über den Fluß zu schaffen. Eine zweite Baukompanie wird in einer Stunde zur Unterstützung einmarschieren. Einige Befehle an den Feldwebel bringen Bewegung in die Kompanie. Der Zug steht auf einem Nebengleise, die Maschine wird entlassen. Dann heißt es Pferde ausladen, Rampen aus vorbereiten und mitgeführtem Material bauen, die notwendigen Werkzeuge herausfinden und bereitlegen und endlich zum Offizier antreten.

Zwei Unteroffiziere haben die Pfeilerreste erkannt, sie messen mit höchstem Eifer die Länge und die Höhe der Pfeilerreste mit langen Stangen im Wasser heraus, um dessen Tiefe festzustellen. Die Ergebnisse werden sorgfältig gebucht, genaue Messungen folgen bald darauf. Eine Stunde später beginnt die Arbeit. Aus Schellen, Brettern, Klammern und Leinen entsteht ein Floß, das aus zwei und drittem. Im nahen Walde erbeutet der Holzführertrupp an der Gewinnung des Bauholzes. Aus Stangen, Leinen, Klammern entstehen Bände zum Aufbau des Hammerbühels, und am anderen Tage zur Mittagsstunde steht auf festem Gerüst die hohe Holzgerüstsamme, fest auf luftiger Höhe mit ebenem Rang der senkrechten Stämme auf dem Kopf des Last- und wasserfesten Floßes. „Nun und — eins, zwei und — eins!“ — in gleichmäßigem Takte stehen bereit die hölzernen Masten, die den Bereich des Floßes bilden. Zwei und — eins, zwei und — eins!“ — die erste „Gänge“ — ein dreifaches Schichten, ein einunddreifaches — der Masten hinunterziehen in den harten Flußgrund. Gewissenhaft nach dem Befehl des Hauptmanns in der Kammerkette. „Heiß! Nun und — eins!“ — wieder beginnt das Anziehen des neuen und daher ungenügenden Tones, das Nachziehen des schwerelastigen Ranges fest bindenden Rades am Kopf der Stämme, das letztmögliche Aufschlagen des präzisionsfertigen Eisenhammers, diesmal aber über dem Gesange der Mannschaften, die nach eigener Melodie erteilt Lieber zur Arbeit gehen. Bald später über die Hände, bald Kinder- oder Wiegenlieder, vaterländische Weisen, alles muß her-

beizubringen nicht gerade für die Baukompanie der Pioniere im Feldzug. Was ist es, das die Pioniere so sehr reizt? — „Ich möchte die Welt herum sehen, die ich mit dem nächsten Augenblicke wieder wieder in die Hand legen und fertig tun.“ Das ist der alte Überdruß, der bei den Pionieren so sehr zu Tage kommt, und auf welchen der Brückenbauer, die in den letzten Wochen in heillosen Schichten zu sehen waren, kommt er kaum und endlich zum Ausdruck. Da bei der feindlichen Sprengung nur ein einziger Pfeiler des alten Brückenbogens übrig blieb, über dem die Eisenbahnen wieder in die Höhe gehoben werden, beschloß sich wieder in genau bestimelter Lage und auch mit den nötigen ansehnlichen Nachbarn über auf dem Fluß. So steht vor uns die verhältnismäßig kleine Brücke bei einem zerstörten Brückenbogen zu sehen, und wieder über dem Fluß. Über dem Fluß steht die Brücke überbrückt und das Fluß in Ordnung gebracht. Raum drei Tage sind vergangen, selbst der Fluß durch seine Sprengung die Breite und damit die ganze Eisenbahnlinie ungenutzbar machen wollte, und schon tritt der erste Zug wieder über den ausgeheilten Schienenweg. Gewiß rechtlich begreifbar und langsam, aber er findet doch statt. Wenn Weg über den Fluß, der nach dem Plan der Pioniere ein dauerndes Hindernis für jeden durchgehenden Eisenbahnverkehr bilden sollte. Welchen Unterschied es aber ausmacht, ob man glatt, wenn auch langsam durchfahren kann, oder ob man an den beiden Flußufern alles ausladen und mit Rähnen über den Fluß bringen muß.



HERSTELLUNG EINER BRÜCKE ÜBER DIE WISLOKA.



GESPRENGTE BRÜCKE BEI LEMBERG WIRD VON DEUTSCHEN EISENBÄHNERN IN STAND GEGESATZT.



BAU EINER PONTONBRÜCKE IN POLEN.

helfe Träger hergestellt. Nun arbeitet auch der Leutnant mit zwei „Einführigen“ am Abstützungsinstrument, bestimmt auf das Millimeter genau den Strich, an dem die Säge den überlebenden Pfosten abschneiden muß. Am dritten Tage Abends sind zwei Pfostengruppen mit Querholmen verbunden, weitere zwei bereits auf gleiche Höhe abgefräsen, die fünfte und sechste gerammt, die Pfeiler von über-schüssigen Mauerwerk geräumt und zur Aufnahme der Träger hergerichtet. Am nächsten Tage beginnt das Verlegen der Längsträger, die Ramms- und Aufholungsarbeiten werden beendet, die ersten Längs- und Querverstärkungen angebracht, und am fünften liegt zur Mittagsstunde das silberne schimmernde Doppelschienenbahn so schnurgerade und so fest, als sei nichts gewesen. Rammen, Werkzeuge und Rüststoffe wandern ins Depot zurück, während die ersten Verpflegung- und Munitionszüge über die wiederhergestellte Brücke dahintrollen. Das Wasser sei um ein halbes Meter gestiegen, behauptet ein Witzbold, soviel Schnee habe die Kompanie in diesen fünf Tagen vergossen. Der „Rothgekleidete“ war pöflich ebenfalls wieder aufgetaucht, hatte dem Hauptmann einige Worte der Anerkennung gebracht, hatte sich Notizen gemacht, eine Pause von der Brückenbauung in die Mappe gelegt und dann einen Briefumschlag hinterlassen, zu öffnen am nächsten Tage nach dem Eintreffen des Bauzuges mit der Kompanie an der Ruhestätte bei Kilometer 75.1. Ein neuer Auftrag, gleichviel welcher, er wird er leicht wie der erledigte, prompt, sicher und schnell.



BAU EINER FELDBAHN.

„Wenn ich reichlich Zimmerholz und genügend Leute habe, dann mache ich alles.“ Dieser Ausspruch stammt von einem alten deutschen Meister, der besonders wegen seiner unter den schwierigsten Verhältnissen im tropischen Ausland ausgeführten Montagen berühmt war. Den Mann deckt schon seit Jahren der graue Haas, aber an seine Leistungen wird man durch die gegenwärtigen Brückenbauarbeiten deutscher und österreichisch-ungarischer Pioniere recht lebhaft erinnert. Ihre Feinde hatten es für angebracht erachtet, zahlreiche große Eisenbrücken auf ihrem Rückzuge zu Sprengung. Die Wirkung einer solchen Sprengung auf eine Eisenbrücke ist nun von demjenigen auf eine kleinere Holzbrücke sehr verschieden. Die kleinere Brücke wird nicht dadurch an den von der Sprengung betroffenen Wägen gemächlich in einen stillen Krümmen herabgeworfen. Bei der eiserne Brücke wird man die Sprengung auf gewisse Ankerpunkte der langen Säulen des Hochwasserlagers wirken lassen und damit gleichmäßig den Effekt erzielen, daß der Träger an dieser Stelle eine Unterbrechung seines Zusammenhanges erfährt und in den Fluß fällt. Dabei kann sich ein anderer Feind aber auf dem Brückenpfeiler zeigen, und es kann vorkommen, daß der Träger auch sonst keine weiteren Deformationen erfährt, etwas

das ist wohl leicht einzusehen. Es sind natürlich nur vorläufige Reparaturen, die in dieser Weise ausgeführt werden, aber ihr praktischer Wert ist ganz gering. Erstens einmal, weil, wie gesagt, in kürzester Zeit wieder ein Versteck über die gesprengte Brücke hinweg möglich ist. Zweitens aber auch, weil durch diese vorläufige Reparatur die endgültige Ausbesserung in bester Weise vorbereitet wird. Es ist ja bei der Brückenträger bereits wieder in die alte Horizontale gebracht worden, und es genügt jetzt, aus dem Inlande die verhältnismäßig wenig Stahlfeder für die Ergänzung der zerstörten Träger kommen zu lassen, um das Verfeinerungswerk zu vollenden. Und dieses wiederum kann ausgeführt werden, ohne daß der Verkehr über die Brücke hin zu stören braucht. Während die Züge noch vom Zimmerwerk getragen werden, sät sich unter dem Gefälle der Rietmaschinerie ein Stahlblech, und die Brücke kann nach einmal ein letztes Aufschlagen des ganzen Trägers. Eine kurze Versteckpause, während der die letzten Aufschlagen angeordnet werden. Dann schiebt sich der Träger. Kräftige Kräfte jagen die Kräfte aus dem Holzhaas, und fest und solide ruht der ganz Brückenträger wieder auf seinen Brückenpfeilern. Die Brücke ist endgültig repariert.

In eiserne Brücken pflegen die Zerstörungen der Sprengung gemächlich schillern zu sein. Aber kleinere Brücken laßt auch nur in den seltensten Fällen Eisenbahnen. Gewöhnlich dienen sie nur für Fußgänger und Fußgänger, und

da bietet die Schiffsbrücke einen herrlichen Ersatz. Aber die Pioniere denken nicht daran, ihr wertvolles eigenes Pontonmaterial dabei dauernd festzuhalten. Das soll ja noch viele hundert Meilen weiter westwärts oder östwärts gebraucht werden. Wo ein Fluß ist, da sind auch Flußschiffe, Rähne oder Jollen genannt, und diese Rähne, in Verbindung mit dem heute weit verbreiteten Begriff der „Rafting“, geben ein vorzügliches Material für eine Schiffsbrücke ab. Schon sind sie beschlagend und in Reich und Reich schnurgerade von einem zum anderen Ufer hin aufgeschoben und gut bewahrt. Schon tritt das alte getreue Zimmerholz in die Aktion, und in benutzten Rähnen erheben sich die Balkenkonstruktionen, die den Brückenbau zweckmäßig auf den Schiffkörper übertragen. Schon strecken sich von einer Konstruktion zur anderen die mächtigen Balken, die in ihrer Gesamtheit die Brückenträger der entstehenden Brücke bilden werden, schon treiben schallende Kräfte die massigen Holzanker ein, die diese Balken in ihrer Lage sichern. Schon aber schiebt sich von beiden Ufern her der helle Ton, den der eiserne Hammer auf einem eisernen Nagelkopf hervorruft. Schon werden da die schweren Balken, die den eigentlichen Brückenbelag bilden sollen, auf die Brückenträger genagelt, und wenige Stunden später rollen die ersten Batterien über die neue Schiffsbrücke, genährt sie Bataillonen und Schwadronen sichern den Übergang. Auch hier hat es die Kunst der Pioniere wieder verstanden, mit zweckmäßigem Vertiefung der Arbeit

kräfte und bespricht nun noch einmal die Lage der Brücke und Ausweichen. Alles andere bleibt dem Kompaniechef überlassen. Die Kompanie wird eingeteilt. Ganz vorn der Spitztrupp, dann der Mittel- und Regentrupp, der Mitteltrupp, der Stationstrupp, zum Schluß der Nachtrupp. Hohe Stangen mit weißen, gelben und roten Flaggen bezeichnen bald danach den Verlauf der ersten 5 bis 6 Stredenkilometer. Vorläufige Messungen ergeben die Draufschätz der mit gelbem Auge ermittelten Linie, genaue Messungen mit Winkelmeßinstrumenten und sorgfältige Berechnungen des Offiziers beim Winkel- und Regentrupp legen alle Kurvenpunkte fest, wobei hier und da kleine Verbiegungen notwendig werden. Letzeln gehen überall Durchmesser, Winkel und Länge des Wagens an, kleine Pfeile bezeichnen die fünfzig Meter. Der Mitteltrupp legt die Höhenunterstütze und die einzuverlegenden Stangen fest, der Stationstrupp misst die genauen Längen und stellt die Kilometerpunkte. Dahinter kommt schon der Regentrupp, in entprechendem Abstand dem Geleise die Stangen einlegen und den blauen Dreck auftragen. Einige Stunden im Schatten eines Baumes stehn, dann wieder mehrere Kilometer nachtreiben, arbeiten die Zeichen, die Grundlagen für den Aufbau der Strecke schaffen. Am anderen Tage rücken die ersten Unterbaukompanien heran zum Ufer des Geländes, zum Aufschütten der notwendig werdenden Dämme und zum Ausheben der Einschnitte, andere wieder zum Bau der Brücken und Straßeneinführungen.

In achtzigjähriger, keine ununterbrochener Arbeit hat die Traktorkompanie ihre Aufgabe erledigt. Wieder rückt der Kompaniechef vor, er hat sich nach zwei Tagen tüchtig schuppen helfen an einer besonders viel Arbeit erfordernden Stelle. Darauf geht's zum Ausgangspunkte zurück. Dort hat sich das Bild inzwischen gründlich geändert. Tag um Nacht haben die Depotkompanien an Ausladen der in ununterbrochener Reihe eintreffenden Materialzüge gearbeitet, Lokomotiven, Wagen, Geleise, Weichen und Kleinwerkzeuge einladen und aufgeschleppt. Eine kleine Dampflokomotive hat rings um die schon angebaute Bahnhofsgeleise; Werkzeuge, Lokomotiven und andere Schuppen, Rohlenbänne, Bettelbänne, Rampen, Röhren, Kammern, Ueberwachungsstände, Kompaniegebäude, fassen und andere mitunter recht notwendig werdende Räumlichkeiten. Am folgenden Tage soll der Korbau des Geleises beginnen. Die Kompanie darunter auch die bisherige Traktorkompanie, stehen hierzu zur Verfügung. Ein Blick auf die Ufer: „Anfangen!“ Der Mann steht behende auf den Wagen gesprungen, haben zu je zweien einen Gleisrahmen — Schienen und Schwellen

finden bereits im Depot zu festen Rahmen miteinander verbunden — angehoben und festwärts herausgehoben. „Vorangefahren!“ Schleicht flüchtig nach im Augenblick zu, acht vollgepackte Schienen fassen sich unter den schweren Rahmen. „Marisch!“ In lebhaftem Schritt wird er nach vorn getragen und dicht am Ende des Geleises abgesetzt. — „Surrid!“ Mit hartem Stoß setzen sich neue fünf Meter Geleise gegen das alte. „Seht ab!“ Schon kommt der zweite Trägertrupp mit seiner Last, dort der dritte und vierte, während der erste bereits wieder am Wagen steht. In weniger als fünf Minuten liegt die hundert Zentner schwere Ladung des Wagens eingebaut und festlich ausgerichtet an der Erde, liegt der Keerwagen fünf Meter abseits im Felde, steht der nächste beladene auf dem nunmehrigen vorletzten Geleisen zum Abladen bereit. Nunmal wiederholt sich das Spiel, dann tritt die Nachkompanie als Abfertiger heran, gibt's Gelegenheit, den einmündigen Schicht nachdrücklich zu trocknen, die ausgebrachte Achse mit dem Inhalt der Heckscheibe anzuheben, die erste Schramme am Kran oder an der Hand sichtlich zu vermeiden.

Den sogenannten Einbautrupps folgen die Nachtruppen auf dem Fuße, die zum wieder die Geleise- und Nachtruppen, der Schienenbänne, der Lieberweg- und schließlich der Aufbaumanntrupp. Dazwischen angeordnete Arbeiter, Bauern mit Zugpferden zum Nachschleppen der Wagen, Lokomotiven mit neuen Bauzügen und hinter der letzten Länderei eine... bereite mit zurückgehenden Keerwagen. Ein buntes, fest beschriebenes Bild, unerschütterlich dem, das an seiner Gestaltung je mitunter dürfte, tief sich einprägend dem, der es überblicken an irgendeiner Stelle beobachtet. Von jedem fordert es äußerste Kraft, gleichviel an welcher Stelle er immer steht, die Aufmerksamkeit im großen wie im kleinen, wenn anders das Ganze nicht darunter leiden soll. Das weiß ein jeder, darum gibt er freiwillig sein Bestes.