

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

dächtnis zurückzurufen, wie sie aus untenstehender Kartenskizze ersichtlich ist. Man wird dann auf den ersten Blick erkennen, daß die Gefahr des Abgeschnittenwerdens für den ganzen vorstehenden Zipfel der russischen Front außerordentlich groß war, wenn der Festungsring Ossowiec—Lomsha—Nowo-Georgiewsk—Warschau—Zwangorod gehalten werden sollte und man sich der doppelten Flankenbedrohung sowohl aus der Richtung nördlich Grodno, als auch von Lublin und Cholm her nicht rechtzeitig und hinlänglich erwehren konnte. Letztere Hoffnung erwies sich für die Russen von Tag zu Tag als weniger wahrscheinlich. Der Gedanke einer riesigen Räumung war also von diesem Augenblick an nicht mehr ohne weiteres von der Hand zu weisen.

In kluger Voraussicht und richtiger Beurteilung der Lage sandten die deutschen Generalkommandos deshalb ihre Flieger zunächst auf Aufklärungsflüge über das ganze umfaßte Gebiet. Die Meldungen verdichteten den Verdacht zur Wahrscheinlichkeit. In ganz kurzen Zeitabschnitten folgten sich Zug auf Zug. Alle rollten über voll ungefähr in der Richtung von Westen nach Osten dem Inneren Russlands zu. Das Eisenbahnnetz war diesen Bewegungen sehr günstig, denn es standen für den weiteren Abtransport noch fünf große Linien zur Verfügung, nämlich von Warschau nach Kiew, Pinsk, Minsk, Wolkowysk, Dünaburg. Von den anderen Festungen — ausgenommen Lomsha — konnte man diese Eisenbahnstrecken ebenso gut erreichen. Als die Fliegeraufklärung ferner aus der Art der Züge, der Wagenzusammenstellung, der Bespannung usw. Schlüsse auf Stärke und Gattung der Truppen zu ziehen erlaubte, war kein Zweifel mehr am gewaltigen Rücktransport des Gegners und an seinen „Rückzugstraßen“, — wenn man letztere Bezeichnung neuerdings auch auf die Bahnlinien anwenden will.

Aus dieser Aufklärung ergab sich nunmehr eine lohnende Aufgabe für die Luftflotte. Die Transporte des Feindes mußten verhindert oder mindestens verlangsamt werden. Der Trubel eines Rückzuges sollte vermehrt, große Paniken hervorgerufen und Stauungen im fließenden Bahnverkehr erzeugt werden. Das war durch Beschädigung der Schienen viel leichter möglich als wenn es sich, wie früher, um wichtige Rückzugstraßen gehandelt hätte, denn Geleise sind empfindlicher und deshalb leichter und nachhaltiger zu zerstören als gewalzte Straßen. Vor allem boten jedoch die Bahnanlagen mit ihren vielen Apparaten, die Stellwerke mit ihren vielgliedrigen Netzen von elektrischen Kabeln, Führungsdrähten und Signalvorrichtungen günstige Angriffspunkte für die deutschen Luftstreitkräfte. Diese Anlagen waren deshalb auch in erster Linie das Ziel für die Bomben. Daneben waren jedoch auch Eisenbahnstrecken zum Zerstören geeignet, wo die Geleise über Brücken und hohe Dämme oder durch enge Täler liefen.

Die Schwierigkeiten der Ausführung waren zunächst technischer Art. Da die wichtigsten Transporte immer zur Nachtzeit rollen, mußten zunächst auch in der Dunkelheit die Aufklärungsfahrten der Flieger fortgesetzt werden, die bei Fackelbeleuchtung vom Standort aufstiegen und sich mit Scheinwerfern die Schienen entlang tasteten. Hatte man doch seit den Kämpfen um Antwerpen gelernt, sich durch rechtzeitige Fliegermeldungen auch vor losgelassenen „wildem Zügen“ warnen zu lassen, um das Unheil dann mit leichter Mühe noch abwenden zu können. Weitere Vorbereitungen erforderte die Kampfbereitschaft der Luftfahrzeuge. Schon die vorausgeschickten Flieger waren durch den russischen

Infanterie-Bahnschutz und durch Ballonabwehrgeschütze „befunkt“ worden. Auch russische Panzerzüge mit Maschinen-gewehren und Schnellfeuergeschützen waren ihnen begegnet. Es war deshalb vorzusehen, daß beim Erscheinen der bedeutend besseren Ziele, die Luftschiffe bieten, der Gegner nicht untätig bleiben werde.

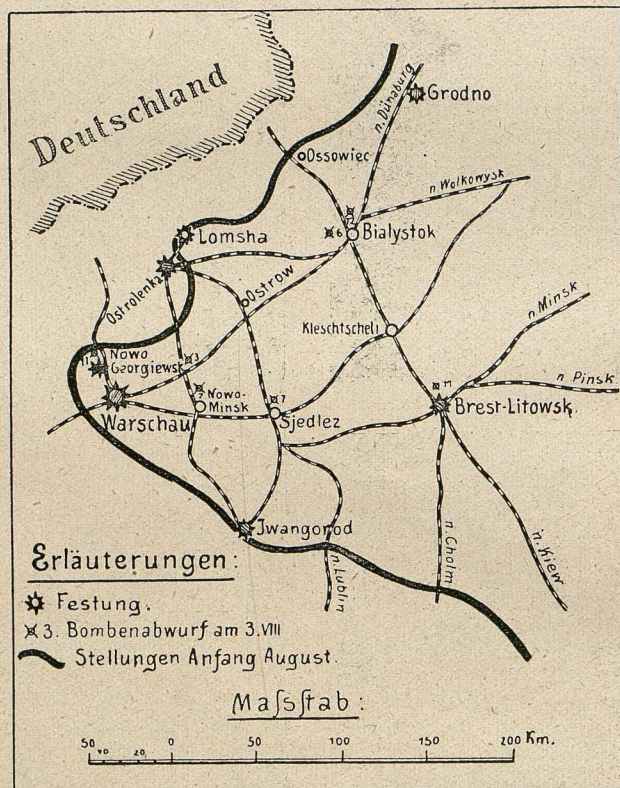
Aber die Ausführung der Fahrten der deutschen Luftschiffe ist nicht viel in die Öffentlichkeit gedrungen, da man daraus leicht Schlüsse auf Leistungsfähigkeit, Personalaus-bildung und dergleichen hätte ziehen können. Stellt man jedoch die darüber in den deutschen Tagesberichten enthaltenen spärlichen Nachrichten zusammen, so ergeben sich interessante Leistungen, die mancher Leser in ihrer Gesamtheit wohl nicht genügend gewürdigt hat, da man in der allgemeinen Siegesfreude nicht darauf achtete.

So meldete das deutsche Hauptquartier am 3. August 1915: „Unsere im Osten zusammengezogenen Luftschiffe unternahmen erfolgreiche Angriffe auf die Bahnlinien östlich von Warschau.“ Am 6. August wurden die Bahnhofsanlagen des Bahnnotenpunktes Bialystok mit Bomben belegt. Ebenso warf ein Luftschiffgeschwader am folgenden Tage auf die Bahnhöfe Nowo-Minsk und Sjedlez Bomben. Am 11. ereilte die Festungen Nowo-Georgiewsk und Brest-Litowsk das gleiche Schicksal, wobei hauptsächlich die Bahnanlagen Treffer erhielten. Am 12. August meldete der deutsche Tagesbericht noch eine Einzelunternehmung auf die anscheinend nicht ganz zerstörten, oder seit dem 6. schon wieder in gebrauchsfähigen Zustand versetzten Betriebsgebäude von Bialystok: „Eines unserer Luftschiffe belegte den Bahnhof Bialystok mit Bomben. Größere Explosionen wurden beobachtet.“ Danach scheint es auch nicht ausgeschlossen zu sein, daß die Bomben Munitionsschuppen oder auf den Rangiergleisen abgestellte Munitionszüge entzündet haben.

Verfolgt man diese Angaben auf der nebenstehenden Kartenskizze, so wird man sehen, daß sämtliche wichtigen Eisenbahnknotenpunkte mit Bomben belegt wurden. Keine einzige der fünf großen Eisenbahnlinien konnte ihren Betrieb ungestört fortsetzen. Wie groß die ange-richteten Schäden, die Menschen- und Zeitverluste der Russen waren, konnte bei der Schwierigkeit der Luftschiffbeobachtung natürlich nicht genau festgestellt werden. Auch schweigt sich die feindliche Presse unter dem Druck ihrer Zensur darüber vollständig aus. Das ist immerhin ein gutes Zeichen.

In der darauffolgenden Woche wurde an der Bahn Warschau—Grodno—Dünaburg auch die Stadt Wilna be-worfen, und ein Flieger konnte einen Volltreffer melden auf einen voll besetzten russischen Militärzug, den er kurz vor der Einfahrt in Brest-Litowsk überholte und dessen vorderste Wagen er mit zwei Bomben zertrümmerte. Es dürfte dabei viele Tote und Verwundete gegeben haben. Ebenso infolge eines anderen Fliegervolltreffers, bei dem 40 Wagen in Splitter gingen.

Wir sehen also beim modernen Eisenbahnrückzug die Luftschiffe und Flieger in einer sehr großzügigen Gefechts-tätigkeit gegen die dem Feinde zur Verfügung stehenden Rückzugsschienenwege und seine rückwärtigen Verbindungen. Damit übernehmen sie die Aufgaben der Kavalleriedivisionen und der Kavalleriepatrouillen, wenn es diesen bei den Stellungskämpfen noch nicht möglich ist, durchzubrechen; oder sie arbeiten auch mit der Kavallerie Hand in Hand, indem sie dieser die nächstgelegenen Aufklärungs- und Zerstörungsziele überlassen und selbst oftmals mehrere hundert Kilometer weit hinter die feindliche Front vordringen.



Kartenskizze zu dem Artikel „Aufgaben der Luftschiffe beim Eisenbahnrückzug“.