

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

gehaltenes 1. Bataillon zum Gegenstoß angeleitet, als plötzlich, von rechts her, aus der Richtung der Bascule auch Hilferufe ertönten. So ging der Entlastungstoß des Bataillons nach zwei Richtungen im rechten Winkel auseinander. Die 1. und 4. Kompanie kamen im jähen Gegenangriff dem Front nach Osten fechtenden 2. Bataillon zu Hilfe, die 2. und 3. Kompanie aber gingen mit dem linken Flügel an der Heerstraße entlang dem neuen Feinde entgegen und riegelten hier den über die Bascule hereindringenden Stürmern gegenüber mit Erfolg ab. Die Höhlenbesatzung wurde durch zwei neue Kompanien abgelöst. Diese Kompanien mußten dann sich selbst überlassen werden, da der „Sack“, das Verbindungsglied zwischen Höhlenbesatzung und Regiment, zu seiner Behauptung auf die Dauer zuviel Kräfte erfordert hätte. In der Nacht vom 5. zum 6. Mai hielten vier Tanks die Eingänge und die rückwärtige Verbindung der Mennejean-Höhle noch unter Feuer; aber allmählich erlagen sie unseren schweren Geschützen, die jetzt nicht mehr befürchten mußten, die eigenen Tapferen zu zerschmettern. Am 6., 7. und 8. Mai fanden Teilangriffe auf die Höhle statt, die alle leicht abgewiesen wurden, und

bewunderungswürdigen Kulturmittel auch für die Nachschübe nach den fernen Kriegsschauplätzen die gleichen Aufgaben erfüllen wie die dichten und zweckmäßigen europäischen Bahnnetze. In Wirklichkeit spielt sich die Sache ganz anders ab. Die Bagdadbahn ist trotz großartiger Bauleistungen auch während des Krieges erst zum kleinen Teil vollendet, zwischen ihren ausgebauten Strecken klaffen noch Lücken, die des Schienenstranges oder der Tunneldurchstoßung harren, und von ihren beiden nord- und südwärts vorgetriebenen Endpunkten Rees-el-Min bis Samara führt eine Strecke von nicht weniger als 700 Kilometern durch dürre, öde Wüste, wo es oft an Wasser, ganz an gebahnten Straßen und fast vollkommen an bewohnten Ortschaften und Verpflegungsstationen mangelt. Von Bagdad südwärts steht die Wasserstraße des Tigris und für Umgebungsbewegungen auch die des Euphrats zur Verfügung, aber die Verkehrsmittel und die Verkehrssicherheit dieser in Wasserstand und Flußbett fortwährend wechselnden Ströme sind gering. Da müssen denn allerhand altertümliche Verkehrsmittel herhalten, wie sie schon vor Jahrtausenden in den Wüstenlanden Asiens in gleicher Form gedient haben: auf dem Euphrat die



Von der deutschen Schutztruppe gefangene portugiesische Soldaten, die sich im Verein mit den Engländern am Kampfe gegen Deutsch-Südwestafrika beteiligten.

endlich in der Nacht zum 9. Mai wurde der rühmlich behauptete Posten von seinen Verteidigern geräumt. Kurze Zeit darauf flog er in die Luft.

Verkehrsverhältnisse im Orient.

Von Edgar Stern.

(Hierzu die Bilder Seite 94 und 95.)

Wenn in einem der Staaten Mitteleuropas eine Armee etwas anfordert — oder es braucht nicht einmal eine Armee zu sein, eine Kompanie oder eine Kolonne genügt auch —, dann setzt sich sofort die sicher arbeitende, wohlgeölte und aufgezugene Maschinerie in Gang, um aus Depots über Etappen und schließlich auf strategischen Bahnen, mit Automobilkolonnen oder dergleichen das Gewünschte an Ort und Stelle zu befördern, seien es Menschen, Lebensmittel, Waffen oder Munition. Der in militärischen Dingen geschulte Geist der gesamten Bevölkerung macht sich von diesen Vorgängen auch zu Hause eine annähernd richtige Vorstellung und beruhigt sich dabei, „daß der Apparat klappt“.

Nur ganz dunkel stellt man sich vor, daß das im Orient wahrscheinlich mit größeren Schwierigkeiten verknüpft ist, aber wie sich alles abspielt, davon macht man sich kaum ein richtiges Bild. Man hört immer nur von Bagdadbahn und Hedschasbahn reden und denkt, daß diese an sich gewiß

aber zielsicherer Wanderung an den Ort ihrer Bestimmung. Ein bißchen Wasser da und dort, die großen Kameldisteln und anderes Gestrüpp am Wege und ein wenig von der eigenen Traglast als Verpflegung genügt den bescheidenen Ansprüchen der Tiere. Nichts Stolzeres, Berächtlicheres gibt es, als den Blick von oben herab, den das Kamel dem Menschen schenkt, und unendlich spaßhaft mutet es an, zu sehen, wie in langer Karawane eines nach dem anderen genau an derselben Stelle, genau im gleichen Winkel den Kopf uns zuwendet, wenn wir etwa am Wege stehend die Aufmerksamkeit des Leitkamels uns zugezogen haben. Manchmal und an manchen Stellen verlagert aber auch das Kamel und das Pferd, so in den weichen Sanddünen Arabiens und des Sinais, wo oft Duzende von Soldaten in die Speichen eines Geschützes greifen müssen, um es vorwärts zu bringen, oder auf rauhen Gebirgspfaden, wo Maultier und Esel mit sichererem Tritt die Beförderung von Proviant, Munition und zerlegten Geschützen übernehmen.

Die Wüstenreisen sind im allgemeinen auf Tagesentfernungen von etwa 50 Kilometern zugeschnitten und in ungefähr solchen Abständen sind Khans, Unterkunftstellen für Mensch und Tier, angebracht. Für den gewöhnlichen, spärlichen Verkehr dieser Lande ausreichend, sind sie für die großen und zahlreichen militärischen Transporte natürlich viel zu klein, und ein Nachtlager in Zelten oder im Freien

Schachturs, rasch zusammengezimmerte, prahm-artige Boote mit oder ohne Überbau nach Art der Arche Noah, auf dem Tigris weidengeflochtene Flöße, von aufgeblasenen Ziegenfellen getragen, sogenannte Kelleks, hochgekielte, asphaltverpichte Segelschiffe, sogenannte Sefinen, und für den Landweg die edlen und ausdauernden Araberpferde, Maultiere, starken Mastatesel und vor allem das Schiff der Wüste, das Kamel. Was ist nicht alles auf dem Rücken treuer Kamele im Laufe dieses Krieges zu den tapferen türkischen Truppen in Mesopotamien, Persien, Arabien und am Sinai gewandert! In abgewogenen Lasten von 3 oder 4 Zentnern für ein Kamel kommen Säcke mit Getreide oder mit Bessmet, Zwieback, Risten voll Datteln, Körbe voll Brennmaterial und Munition in langsamer,

Phot. Presse-Photo-Vertrieb, Berlin.