Die digitale Landesbibliothek Oberösterreich

oö landes bibliothek

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
Telephone: +43(732) 7720-53100

der Sperrbatterien möglich ist, so liegt als letzte furchtbare Waffe, irgendwo am Ufer versteckt, eine Torpedobatterie mit ihrer Beobachtungs- und Zündstelle, die dem Gegner, der sich vielleicht schon als Sieger wähnt, ihre verderbenbringenden Torpedoschüsse auf meist nahe Entfernung in die Flanke jagt.

Man wird sich nach diesen Ausführungen ungefähr vorstellen können, daß der Angreifer einer derartig gesperrten Wasserstraße von vornherein mit vielen, schweren Opfern an Menschen, Schiffen, Munition und sonstigem Material rechnen muß.

Sprengung und Wiederaufbau von Eisenbahnbrücken.

(Hierzu die Bilder Seite 387.)

Der gegenwärtige Krieg, der so viele neue Formen des Kampfes und der militärischen Maßnahmen gezeitigt hat, bestätigt eine alte Regel der Strategie, die in ganz besonderer Weise stets von Napoleon betont und befolgt worden war: den Grundsatz, daß eines der allerwichtigsten Hilfsmittel des Krieges gute Verbindungswege sind. Die erstaunlichen Fortschritte, die unsere Verkehrsmittel im letzten Jahrhundert gemacht haben, bilden eine notwendige Voraussetzung für die Erfolge in diesem Weltkrieg. Welcher Unterschied in der Schnelligkeit der Fortbewegung der Heere zwischen der Zeit noch vor wenigen Jahrzehnten und heute, wo wir über ein dichtes Eisenbahnnetz und über leistungsfähige Automobile verfügen!

Noch wichtiger aber als Straßen und Bahnen sind die Brücken, denn ohne sie bilden die Flüsse, neben sumpfigem Gelände, die größten Hindernisse für die Fortbewegung, nicht nur des Trains, sondern auch der Soldaten selbst, da Überschiffungen besondere Vorkehrungen erfordern und mit großem Zeitverlust verbunden sind.

Der Wert, den die moderne Kriegführung auf die Brücken legt, zeigt sich allein schon darin, daß jetzt selbst überall im Hinterlande Brückenübergänge streng militärisch bewacht werden. Noch viel größer ist die Sorge der Militärverwaltung im eigentlichen Bereiche der kriegerischen Maßnahmen, einerseits für die Erhaltung der Brücken, anderseits für ihre sofortige Zerstörung, sobald es sich darum handelt, ein Hindernis zwischen sich und den Feind zu legen, insbesondere im Fall eines selbst nur vorübergehenden Rückzugs, wenn man sich vom Feinde verfolgt weiß. Daher ist die Sprengung von Brücken zu einem taktischen Mittel ersten Ranges geworden, es dient zur Deckung des Rückzugs, wie umgekehrt die Wiederherstellung gesprengter Brücken die notwendige Voraussetzung eines jeden Vormarsches ist. Beides wird in der österreichisch-ungarischen Armee zumeist von den für den Bau von Verbindungswegen, Noteisenbahnen und Brücken in erster Linie berufenen technischen Truppen, über die wir an anderer Stelle (Band I, Seite 440) bereits ausführlich berichteten, bewerkstelligt.

Die Sprengung von Brücken geschieht jetzt meist durch Ekrasit, und zwar werden teils Ladezweige, teils Minenkammern angelegt. Es versteht sich von selbst, daß die Zeit, in der eine Brücke gesprengt werden kann, in erster Linie von dem Material, aus dem sie hergestellt ist, dann von ihrer Massigkeit und Breite abhängt. Während man gewöhnliche Holzbrücken am einfachsten durch Feuer vernichtet, bedarf es zur kunstgerechten Sprengung massiver Steinpfeiler in der Regel zunächst umfassender Bohrungen.

Zeitraubender ist die Wiederherstellung gesprengter Brücken. Wie lange sie währt, hängt, anders als beim Sprengen, in erster Linie von der Länge der Brücke beziehungsweise von der Länge des zerstörten Stückes ab. Für den Wiederaufbau von Brücken werden in der österreichisch-ungarischen Armee in erster Linie die Pioniere verwendet. Dort, wo die Straßenverhältnisse es gestatten und die Zerstörung der Brücken besonders gründlich erfolgte, ist es mitunter einfacher und zweckmäßiger, neben der zerstörten Brücke eine ganz neue, sogenannte Notbrücke zu schlagen, als die zerstörte Brücke wieder in Stand zu setzen. Eine solche Umlegung ist allerdings für den Eisenbahnverkehr fast ausgeschlossen; hier heißt es, zerstörte Brücken, wenn auch noch so notdürftig, wenigstens so weit wiederherzustellen, daß man auf ihnen die Schienen wieder legen und die Züge langsam und vorsichtig darüberführen kann.

Phot. Boedecker, Berlin.

Die Hauskapelle an der Front — eine gelungene Schrammelmusik.

Der Krieg macht erfinderisch: die Baßgeige besteht aus einem Eschenstamm nebst Draht, Bratheringbüchse und Konservendeckeln. Beim Spiel werden mit dem eingekerbten Fiedelholz der Draht sowohl wie die oben angebrachten Konservendeckel gestrichen und das Ganze mehr oder weniger fest auf den Boden gestoßen.