

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 65=85 (1919)

Heft: 38

Artikel: Die Kämpfe der Bugarmee

Autor: H.M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35330>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Breteil beim General de Castelnau, regelt mit ihm — dessen Truppen im heftigsten Kampfe stehen — das Nötigste und fährt 6 Uhr früh weiter. 9 Uhr vormittags trifft er, über St. Pol fahrend, in Aubigny beim General de Mand'hury ein, dessen Truppen mit dem linken Flügel bei Lens ebenfalls erbittert gegen den gewaltigen deutschen Vormarsch kämpfen. Nachdem er dort auch für Einheitlichkeit und Kraft der Aktion gesorgt hat, schlägt er am 6. Oktober sein Hauptquartier in Doulleus auf.

Jetzt läßt er alle noch irgendwo verfügbaren und aufzutreibenden Truppen per Eisenbahn, Camions usw. nach dem Norden schaffen und sucht den Wall aufzubauen, der die von Westen heranrollende, immer gefährlicher mit Umfassung drohende Flut der deutschen Invasion aufhalten soll.

Er tritt in Verbindung mit der in der Gegend von Lille sich sammelnden englischen Armee. Inzwischen fällt Antwerpen. Foch läßt den Rückzug der todesmatten Belgier durch Marinetruppen bei Gent decken, sie an der Yser aufnehmen und nun beginnt jener furchtbare vom 13. Oktober bis 10. November dauernde Kampf um die Yser: Dixmoode-Ypres bis La Bassée, in welchem die Blüte der deutschen Jugend unter dem Gesang von „Deutschland über Alles“ in den Tod geht.

Dieser Kampf ersäuft schließlich in den überall hervorgurgelnden dunkeln Gewässern der von Foch veranlaßten, die Belgier rettenden, Ueberschwemmung.

Und stets war es Foch, der eingriff, wo es am schlimmsten stand, wo die Verzweiflung die Gemüter der Führer ergreifen wollte.

In dem auf einsamem Bergkegel hochgelegenen, die Gegend weithin dominierenden Cassel hat er sein Hauptquartier aufgeschlagen. Er weiß schweres Geschütz heranzuschaffen, findet immer noch Verstärkungen und stets noch einen Ausweg.

Bald ist er im belgischen Hauptquartier und verhindert dort den schon gefaßten Beschluß zum Rückzug, setzt bei Ramscapelle wiederum seine von Sézanne und Ferme Champenoise her bekannte 42. Division zum Gegenangriff ein. — Dann eilt er nach St. Omer zum englischen Obergeneral French, dessen Linien durchbrochen sind und festigt dort durch Heranführung schwacher, anderswo freigemachter, Reserven die brechende Front. Marschall French glaubt seine Truppen zu weitem Widerstand unfähig; nur sterben könne man noch in Erfüllung der anvertrauten Pflicht. Foch: „Non, Monsieur le Maréchal, il faut tenir d'abord, tenir à tout prix. Il sera temps de mourir ensuite. Tenez jusqu'à ce soir, je viens à votre aide!“ und weiter:

„Si la vieille Infanterie de Wellington, ne peut plus tenir aujourd'hui derrière les tranchées, il faudrait bien que mes „gosses“ y aillent.“

„Elle tiendra!“ antwortet French und streicht den schon bereiten Rückzugbefehl durch.

Die Mauer hält, die Front ist gerettet!

(Fortsetzung folgt.)

Die Kämpfe der Bugarmee.

Unter den schwersten Kämpfen, die der Weltkrieg gesehen hat, ragen die der Bugarmee Linsingens gegen die Russen durch ihre ebenso geniale Anlage wie kühne Durchführung hervor. Nachdem uns nun durch die verdankenswerte Veröffentlichung

und Darstellung nach amtlichen Quellen authentisches Material zur Verfügung gestellt wird, dürfte es nicht unangebracht sein, auch hier einen Augenblick auf das heldenmütige Ringen im Osten einzutreten: es läßt sich vieles daraus lernen.*)

Es war im Sommer 1915. Die Schlachten von Gorlice-Tarnow und Grodec-Lemberg waren geschlagen und damit eine Linie erreicht, die sich von der Ostsee bei Windau bis Rumänien zog, in der Mitte jedoch eingebogen war, da sich Warschau noch immer hielt. Wollte man weiter vordringen, so mußte zuerst die Buchtung nach Westen abgeklemt werden. Zu dem Ende erhielt Woysch den Auftrag, mit Prinz Leopold zusammen den westlichen Teil der Bucht zu fesseln, Nordteil und Narewlinie sollte Gallwitz einrennen, den Durchbruch im Süden, also den Einbruch in die Linie zwischen Weichsel und Bug, übertrug die Heeresleitung der 11. deutschen Armee, der eine solche Aufgabe zu lösen nichts neues war, im Verein mit der 4. österreichisch-ungarischen. Sie hat sie auch ehrenvoll gelöst und sich dabei mit bleibendem Ruhm bedeckt. Die Arbeit der anderen Armeen, die die Hauptaktion zu verschleiern hatten, kann hier nicht beschrieben werden.

Natürlich mußte die 11. Armee nach und nach verstärkt werden; allein das hatte dann zur Folge, daß sie in der Bewegung nicht mehr von einer Kommandostelle aus zu lenken war. Man behalf sich in der Weise, daß man den rechten Flügel selbständig machte und ihn am 12. Juli dem bewährten Karpathenkämpfer Linsingen als „Bugarmee“ unterstellte. Sie setzte sich zusammen aus dem Korps Gerok, dem bewährten Beskidenkorps des Generals von der Marwitz (3 Divisionen) und der Division Conta. Sie war also von Anfang an keineswegs sehr stark, wenn man bedenkt, daß ihre Angriffsfront über 35 km in die Breite maß. Und das Gelände! „Weit ausgedehnte Wälder gemischten Bestandes, wenig durchforstet, ließen ein Hindurchkommen abseits der Wege fast zur Unmöglichkeit werden. Man glaubte sich in die tiefsten Urwälder des schwarzen Erdteils versetzt. Dann wieder geboten lang sich hinziehende Sümpfe und Moore dem Stürmenden Halt und drohten den Mutigen, der sie zu überschreiten wagte, in ihre unergründlichen Tiefen zu ziehen. Zahlreiche Flüsse und kleinere Wasserläufe, deren Brücken und Uebergänge zum allergrößten Teil zerstört waren, mußten überschritten werden. . . . Nun zu den Wegen! Eine Straße nach deutschen Begriffen war zunächst im Armeebereiche überhaupt nicht vorhanden. Endlich stieß man südlich Cholm bei Teratyn auf den Anfang einer Chaussee, die über Cholm und Sawin in nördlicher Richtung nach Wlodawa führt. Welche Freude für Truppe, Kolonnen und Kraftwagenführer! Aber der Mensch frohlocke nicht zu früh! Auch diese Straße erwies sich in kurzer Zeit als ein trügerisches Bild. Wenn auch unsere Pioniere die gesprengten oder verbrannten Brücken in ihrem Zuge bald wiederher-

*) Die Kämpfe der Bugarmee. Unter Benutzung amtlicher Quellen bearbeitet von Pehlemann, Hauptmann und Adjutant des Oberbefehlshabers Ost, damals zuerst Ordonnanzoffizier, dann 2. Adjutant im Oberkommando der Bugarmee. Mit einer Reliefkarte und 8 Kartenskizzen. Heft 26 des bei Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr. erscheinenden Sammelwerks „Der große Krieg in Einzeldarstellungen“, herausgegeben im Auftrage des Generalstabs des Feldheeres.

gestellt hatten — der Straße selbst standen sie zunächst machtlos gegenüber. Sie war von den Russen, diesen Meistern der Zerstörung, auf weite Strecken ihres Oberbaus beraubt, und was die Verwüstung übrig gelassen hatte, das war in kurzer Zeit von unserer Artillerie und den Kolonnen so zerfahren, daß nur noch die herumliegenden losen Steine erkennen ließen: „hier führte einmal eine Straße!“ Aber auch da wurde Rat geschaffen. Schnell hergestellte Knüppeldämme aus nebeneinandergeschichteten Baumstämmen entstanden anstelle der früheren Chaussee. — Die übrigen Wege im Bereiche der Bugarmee stellten an Mensch, Tier und Maschine ganz unerhörte Anforderungen. Teils tief sandig, teils lehmig wurden sie bei Regen — und es regnete viel — unergründlich! Man glaubte auf Seife zu gehen. Bei jedem Schritt glitschte und glitt man aus, die Pferde stürzten und die Räder der Fahrzeuge klebten fest am Boden. Immer breiter wurden die Wege; jede neue Truppe und Kolonne vermied die ausgefahrenen und ungangbaren alten Stellen und suchte sich einen festeren Untergrund auf den anstoßenden Feldern. Die Kraftwagen arbeiteten sich mit ungeheurer Mühe vorwärts. Ihre Motoren liefen zum Zerspringen. Das Wasser im Kühler kochte nach kurzer Zeit und mußte alle Augenblicke erneuert werden. Die Führer warfen die Steuerräder mit einer Kunstfertigkeit, die ans Akrobatenhafte grenzte, bald rechts, bald links herum, um ein Stürzen des schleudernden Wagens in den Wegegraben zu verhindern. Plötzlich stand man bombenfest! Der Motor ratterte mit aller Kraft, aber langsam und sicher sank der Wagen bis über die Achsen in den tückischen Boden. Zweige und Bretter wurden vor die Räder geworfen; doch häufig nützte auch dieses nichts mehr, und man konnte von Glück sagen, wenn eine Verpflegungs- oder Munitionskolonne vorüberkam, deren Führer, stets liebenswürdig und hilfsbereit, aber doch mit einem Anflug schlechtverhehlter Schadenfreude, Pferde zur Verfügung stellte, die den festgefahrenen Kraftwagen wieder flott machten. . . . Und auf solchen Wegen tagein, tagaus, Tag und Nacht die Truppen und dahinter die endlosen Kolonnen, die den vordern Linien Munition, Lebensmittel und alles zum Leben und zum Kämpfen Notwendige nachführten! Wie ein Uhrwerk läuft das riesenhafte Getriebe solcher vorwärts schreitenden Armee ab, dem fernen Zuschauer wie etwas selbstverständliches erscheinend — und doch, welch reiches Maß fester Entschlossenheit, zäher unermüdlicher Ausdauer, großer Selbstverleugnung und nie versagender Willenskraft jedes Einzelnen vom höchsten Führer bis zum letzten Trainfahrer ist notwendig zum Gelingen des Ganzen. . . .“

An einer anderen Stelle wird uns noch einmal in den Einzelheiten vorgeführt, was der Dienst hinter der Front in den Kämpfen am Bug geleistet hat: „Man muß es den Russen lassen — sie hatten gut vorgesorgt, um uns die Erreichung unserer Aufgabe so schwer wie irgend möglich zu machen. Die ganze Gegend westlich des Bug erschien wie ein einziges großes Netz von lange vorher ausgebauten Festungen, die unsere Truppen ohne Atempause, immer wieder vor neue, schwere, blutige Aufgaben stellten. Dazu kamen die ungeheuren Schwierigkeiten, die der Nachschub an Munition und Lebensmitteln bot. Die einzige Bahn, die der

Bugarmee zur Verfügung stand . . . war schon durch die Nachbararmeen in Anspruch genommen, also nur bedingt leistungsfähig und zudem nur eingeleisig. Von ihren Bahnhöfen aus mußten die Kolonnen auf den früher schon geschilderten schlechten Wegen 90—100 km in jeder Richtung zurücklegen, um das Notwendigste der Truppe zuzuführen. Das waren Anstrengungen, von denen sich der Fernstehende keinen Begriff machen kann. Und doch — sie wurden überwunden, und es gelang, wenn auch nur von der Hand in den Mund, die Truppe rechtzeitig mit allem zu versorgen. Auch hier hinter der Front wurden Taten vollbracht, die der Nachwelt überliefert werden müssen. Leider hört man hie und da das mit einem Achselzucken begleitete Wort: Ach, du bist nur bei einer Kolonne! Die so sprechen, hätten in jenen Tagen des Sommers 1915 nur einmal die von Uhnov nach Norden führenden Wege entlang fahren müssen, sie hätten anders gedacht. Tag und Nacht die langen Zeilen der Fahrzeuge in ununterbrochener Bewegung! Kaum dürfen sie sich kurze Ruhepausen auf dem Felde am Wegrande gönnen, denn vorne blickt der Generalstabsoffizier besorgt auf seine Uhr mit der bänglichen Frage auf den Lippen: Kommt die Munition, kommt die Verpflegung noch nicht? Hier stürzt ein Pferd vor Erschöpfung zusammen. Trauernden Herzens spannt der Fahrer den treuen Wegesellen aus. Er kann ihn nicht lange pflegen, die Zeit drängt, er muß weiter. Ein anderes Pferd wird eingespannt. Dort versinkt ein Wagen bis tief über die halben Räder in den grundlosen Boden. Die Pferde können das Fahrzeug nicht weiterziehen. Von einem anderen Wagen wird Vorspann vorgelegt. Nur kein langer Aufenthalt: vorwärts, vorwärts, wir müssen nach vorn, die kämpfende Truppe wartet auf uns! So schiebt sich Pferdekolonne hinter Pferdekolonne langsam vorwärts. Kraftwagen können schon lange nicht mehr fahren. In stockdunkler Nacht, bei strömendem Regen rattern die Wagen von einem metertiefen, mit Wasser gefüllten Schlagloch zum andern. Tausende von Pferden liegen verendet am Wege mit aufgedunsenen Leibern. Unzählige Fahrzeuge sind nach völligem Zusammenbruch auf das angrenzende Feld geworfen worden. Plötzlich schiebt sich von der Seite noch eine andere Kolonne auf die Straße: die Nachbardivision oder das Nachbarkorps hat überhaupt keinen befahrbaren Weg zur Verfügung und auch ihre Kolonnen müssen zur Truppe vor. Da bedarf es der ganzen zähesten Ausdauer jedes Einzelnen, eines nie versagenden Pflichtbewußtseins und einer unendlichen Willenskraft der Führer, um rechtzeitig am Platz zu sein. Die Fahrer nicken vor Müdigkeit auf ihrem Sitz ein, aber weiter geht es, weiter ohne Rast und Ruh! Kein unmittelbarer Kriegerruhm winkt diesen braven Männern, im Stillen arbeiten sie, von vielen ungesehen. Wie im Theater die Leute hinter den Kulissen den Glanz des Rampenlichtes entbehren müssen und doch so notwendig sind für das Gelingen der Vorstellung, so ist es auch hier auf der Bühne des großen ernstesten Kriegstheaters. — Nur ein Gefühl beherrscht all diese Männer, von denen es viele sich nie träumen ließen, daß sie mal bei Nacht und Regen auf dem Kutschersitze eines ungefederten Fahrzeugs dahinfahren würden, nur ein Gefühl hält sie mit eiserner Gewalt aufrecht und läßt sie nicht ermatten, das eine uns durch Generationen anezogene Gefühl: das Pflichtbewußtsein! —

Unglaubliches wurde hier von den vielgeschmähten Landwehrkavalleristen, Landwehrtillisten und Trainmannschaften geleistet. Alte Jahrgänge waren es. Gar mancher Kolonnenführer hatte schon lange weißes Haar auf dem Kopfe. . . . Ohne sie wäre die schnelle Durchführung der Operationen im Osten nicht möglich gewesen!

Man versteht nun, mit welcher Freude im Generalkommando Gerok eines Abends die Nachricht aufgenommen wurde, der den Nachschub bearbeitende Generalstabsoffizier hätte eine schmalspurige Rübentbahn entdeckt, die von Werbkowice nach Norden bis Mojslawice südöstlich Teratyn führte. Man begreift jetzt, mit welcher Windeseile die berittenen Stabsordonnanzen des Generalkommandos losgeschickt wurden, um Lokomotiven und Eisenbahnenwagen zu suchen, damit der Betrieb aufgenommen werden konnte! Ein Hurra erklang, als man zwei Lokomotiven gefunden hatte. Zwar waren sie von den zurückgehenden Russen stark beschädigt worden und das Korps hatte keine Eisenbahntruppen. Aber in den Divisionen gab es Schlosser, Metalldreher und sonstige Handwerker. Tag und Nacht wurde geschafft. Nach wenigen Tagen arbeiteten an einer Lokomotive die Kolben und Ventile — sie fuhr! Unterdessen hatte man die zerstörten Eisenbahnbrücken und die aufgerissenen Schienen wieder hergestellt. Eifrigem Nachforschen war es gelungen, einen der in der Nähe beheimateten, von den Russen wunderbarerweise nicht zurückgeführten Lokomotivführer aufzuspüren. Er mußte, rechts und links bewacht von Infanteristen mit aufgepflanztem Seitengewehr, die Lokomotive bedienen. Bei der ersten Reise fuhr der Generalstabsoffizier selbst mit. Dreimal entgleiste die Maschine auf der kurzen Strecke. Nach neunstündiger Fahrt kam man auf der Endstation an. Noch lag der kleine Bahnhof unter dem Feuer weittragender russischer Artillerie. In der Nacht wurde das von den Russen dorthin verschleppte Wagenmaterial nach Süden abgefahren. Der Betrieb konnte aufgenommen werden, nachdem der Bahndamm und die Schienen an den schadhafte Stellen wieder voll befestigt waren. Bald war der nie rastende Kommandeur der Korpseschlächtereie und der Kraftwagenkolonne des 34. Reservekorps auch noch „Eisenbahndirektor“. Pioniere und Landsturmlaute standen ihm als „Bahnhofkommandanten“ und Weichensteller zur Verfügung. Unter seiner hervorragenden Leitung hatte die Bahn bald vorzügliche Leistungen aufzuweisen, zumal eine zweite Lokomotive brauchbar gemacht werden konnte. Viele Kolonnen wurden gespart, Hunderte von Pferden entlastet.“

Das Gelände, um das gerungen wurde, hatten die Russen, die der Bericht als „Meister der Befestigungstechnik“ bezeichnet, in geradezu idealer Weise verstärkt, wie wir bereits aus dem wörtlichen Zitat erkannt haben. Im Kapitel „Von Cholm bis Brest-Litowsk“ schildert das Werk die Befestigungsanlagen folgendermaßen: „Die Annahme, daß der Bugarmee hier eine besonders schwere Aufgabe bevorstehen würde, wurde zur Wahrheit. Die neue Stellung war tatsächlich ein Meisterwerk moderner Feldbefestigungskunst und stellte alles bisher Dagewesene weit in den Schatten. Durch Ingenieure und Tausende von Zivilarbeitern hatten die Russen hier in monatelanger Arbeit ein auch von der Natur durch Wald und Sumpf begünstigtes System befestigter Linien geschaffen. An den beherrschenden

Punkten der Stellung bestand es aus schachbrettförmig angeordneten Infanteriestützpunkten, die, unauffällig angelegt und über das ganze Gebiet verstreut, beliebige Besetzung und gegenseitige Flankierung gestatteten. Die schanzenartig gebauten Stützpunkte, zu denen von rückwärts her im Zickzack gezogene überdeckte Deckungsgräben heranführten, waren mit starken Drahhindernissen umgeben. Vor den Schanzen und zwischen ihnen paßten sich tiefe, breite Gräben dem Gelände so vorzüglich an, daß sie erst auf ganz nahe Entfernungen erkannt werden konnten und unserer Artillerie daher ein äußerst schweres Ziel boten. Fast überall waren diese Grabenlinien mit einer fünffachen Lage eng aneinander geschichteter Baumstämme eingedeckt, über welcher sich eine dicke, durch eine Grasnarbe unsichtbar gemachte Erddecke befand. Starke Holzpfiler, welche die schwere Decke trugen, waren zur Verhütung des Versackens mittels Zapfen in mächtige Baumstämme eingelassen. Diese wiederum lagen der Länge nach in der Sohle des Grabens fest eingebettet. Ueberall fanden sich Schießscharten für einzelne oder 2—3 Schützen und für Maschinengewehre. Starke Schulterwehren hatten die Wirkung etwa einschlagender Granaten auf einen schmalen Raum zu beschränken und die benachbarte Besetzung zu schützen. — Die Führung der Gräben war so geschickt, daß stets das Vorgelände auf beiden Seiten flankiert wurde. Die Unterstände in der Stellung boten meistens für eine Kompanie Platz. Hierhin zogen sich die Russen während der Beschießung durch unsere Artillerie zurück. Tief unter der Erde gelegen, ebenso wie die Gräben mit einer starken Lage von Baumstäben und einer bis 5 m hohen Erdschicht eingedeckt, gewährten die Unterstände den darin Befindlichen einen verhältnismäßig sicheren Schutz. Die Eingänge zu ihnen, die, ziemlich schmal, schräg zur Front des Grabens hinabführten, waren durch mehrfach aufeinander und dicht neben einander gelegte Eisenbahnschienen gegen unser Feuer gesichert. Die Hindernisse vor der Front erschienen unüberwindlich. Wie schon erwähnt, stellte sich auch die Natur hier durch Sumpf und Wald dem Angreifer entgegen, aber Menschenhand hatte noch weit mehr geschaffen. Mehrere oft kilometerlang in der Erde versenkte Stacheldrahtfelder hinter einander, hier und da starke Astverhaue von einigen hundert Metern Länge, die alle im wirksamsten Flankenfeuer lagen, sollten es unseren Divisionen unmöglich machen, sich der Stellung zu nahen. Das stärkste Hindernis jedoch befand sich nördlich Sawin an der nach Norden auf die feindliche Linie zulaufenden großen Straße. Hier hatten die Russen ein etwa 50 bis 100 m breites Waldstück vor ihrer Front fast gänzlich umgeschlagen, die Bäume, wie sie gefallen waren, einfach liegen gelassen und das ganze Chaos mit einem Gewirr von Stacheldraht durchzogen. . . .“

(Schluß folgt.)

Einheitlichkeit in der Heeresleitung.

Von Oberstleutnant *Habicht*.

(Schluß.)

Gleich nach ihrem Amtsantritt wurde die Frage eines gemeinsamen Oberbefehls von Ludendorff mit der ihm eigenen Energie wieder aufgegriffen, obgleich die Dinge namentlich für die zweite Großmacht der Zentralmächtekoalition, Oesterreich-Un-