

Feldherrnkunst und Aufmarsch-technik.

Entscheidende Einflußnahme des Eisenbahnwesens auf wichtige Entschlüsse des Armees-Oberkommandos.

Außer der von uns bereits erörterten Stellungnahme einzelner militärischer Führer zu dem Werke Nowak's „Der Weg zur Katastrophe“ geht uns noch von der wohlunterrichteter Seite eine streng sachlich gehaltene auf amtlichen Dokumenten fußende Darstellung der Eisenbahn-Aufmarschbewegungen auf dem serbischen und russischen Kriegsschauplatz im Jahre 1914, sowie zur Schlacht bei Gorlice 1915 zu, welche den ursächlichen Zusammenhang dieser Massentransporte mit den Entschlüssen der Obersten Heeresleitung in ganz anderem Lichte erscheinen läßt als dies nach den Schilderungen Nowak's der Fall ist.

Nowak sagt in seinem Buche über die Aufmarsche im Jahre 1914: „Der Aufmarsch vollte ab, wie ein Uhrwerk. Die Jüge liefen Tag und Nacht nach Serbien sowohl wie nach Rußland. Bließ der serbische Krieg wirklich ohne Verwicklung, so stand jetzt gegen das Königreich Serbien fast Oesterreich-Ungarns halbe Streitmacht. So lange Uebermacht gegen Serbien möglich war, sollte sie dort rastlose Arbeit tun.“

Böhm-Ermolli's zweite Armee, schon jetzt gegen Rußland bestimmt, marschierte vorerst gegen Serbien auf. Selbst ans Serbien konnte sie nicht um eine Stunde später auf dem russischen Kriegsschauplatz eintreffen, als bei unmittelbarem Abmarsch dahin. Untätig im Hinterlande wollte sie Conrad nicht lungern lassen.“

Diese Darstellung muß den Eindruck hervorrufen, als wäre infolge eines kühnen Entschlusses die zweite Armee Böhm-Ermolli trotz der drohenden russischen Kriegsgefahr gegen Serbien eingesetzt worden, um so einen möglichst durchschlagenden Anfangserfolg zu erzielen. Dies verhielt sich in Wirklichkeit jedoch wesentlich anders. Der Grund, warum man die bereits im Rollen gegen Serbien befindliche zweite Armee beim Eintritt Rußlands in die Reihen unserer Feinde nicht sofort stoppte und nach Norden abdrehte, sondern sie — wie dies tatsächlich geschah — in der anfänglichen Richtung auslaufen ließ, lag gegen die anfängliche Absicht des Armees-Oberkommandos ausschließlich in verkehrstechnischen Rücksichten, wie aus nachfolgender Darstellung hervorgeht:

Bekanntlich begann der Aufmarsch gegen Serbien mit seinem ersten Transporte am 26. Juli (Erster Marttag), also sieben Tage früher als der am 2. August einsetzende Aufmarsch gegen Rußland; dies geschah somit zu einer Zeit, als man einen kriegerischen Konflikt mit Rußland — ob aus politischer Kurzsichtigkeit unserer Diplomatie oder aus anderen Gründen soll hier unerörtert bleiben — noch nicht ernstlich in den Bereich der Möglichkeit zog; wäre ein Eingreifen Rußlands damals schon ernstlich für möglich gehalten worden, dann hätte den Friedensvorbereitungen unseres Generalstabes zufolge nicht ein so großer Teil unserer Wehrmacht — nämlich die 2., 5. und 6. Armee, etwa zwei Fünftel unserer Gesamtkräfte — gegen Serbien aufmarschieren dürfen, sondern nur ein weitaus kleineres Kontingent, die sogenannte Minimalgruppe, welche eben gerade noch genügt hätte, eine Invasion serbischer Kräfte auf eigenes Gebiet zu verhindern. Es hat sich somit bei dem Ab-

transport der 2. Armee nicht um eine spontane Entschlußfassung des Armeesoberkommandos, sondern um eine planmäßige Durchführung eines im Frieden längst vorbereiteten Aufmarsch-elaborats gehandelt.

Als dann am 2. August der Aufmarsch gegen Rußland begann, war bereits ein beträchtlicher Teil der 2. Armee auf den serbischen Kriegsschauplatz abgegangen. Schon zwei Tage vorher — am 31. Juli — war der Befehl zur allgemeinen Mobilisierung erteilt worden und General Conrad trug sich mit dem Gedanken, die noch im Bahntransporte befindlichen Teile der 2. Armee zu stoppen und nach Norden zu dirigieren, die noch nicht einwaggonierten Teile jedoch direkt nach Ostgalizien befördern zu lassen. Die Verwirklichung dieser Absicht hing jedoch hauptsächlich der Durchführbarkeit vom eisenbahntechnischen Standpunkte von dem Gutachten des Chefs des Feldbahnwesens Obersten Straub ab. Conrad befaß am 31. Juli nachts den Oberst Straub zu sich, wies ihm zunächst einen Brief des Deutschen Kaisers an Kaiser Franz Josef vor, worin er die Absicht aussprach, Frankreich mit starken Kräften anzugreifen und Oesterreich-Ungarn erjucht, mit vierzig Divisionen — also nahezu mit unserer ganzen Wehrmacht — ohnesich zuzersplittern, gegen Rußland aufzutreten; Conrad knüpfte hieran die Frage, wie Straub darüber denke, wenn der im Rollen befindliche Aufmarsch gegen Serbien nicht weiter durchgeführt werden sollte, dafür aber alles nach Norden gebracht werden würde. Straub antwortete: „Ergellens, man schafft hiedurch ein Chaos, ein Tohuwabohu in der ganzen wohl vorbereiteten und verkehrstechnisch bereits eingeleiteten Aufmarschinstradierung, was unbedingt zu einer Katastrophe führen müßte!“ Er beantragte, den bereits beginnenden Aufmarsch nach Serbien auslaufen zu lassen, während dieser Zeit aber den Hauptteil unserer für Rußland bestimmten Gesamtstreitkräfte nach der im Frieden sorgfältigsten vorbereiteten Instradierung auf den russischen Kriegsschauplatz zu bringen und hinter diesem Hauptteile die inzwischen vollständig auf dem südlichen Kriegsschauplatz eingetroffene 2. Armee von Süden nach Norden zu ziehen; er wies an Hand eines genauen Kalküls nach, daß die Gesamtarmee dann ebenso rasch, aber bei weitem ordnungsvoller und geschlossener im nordöstlichen Aufmarschraume eintreffen könne, als wenn man eine vollständige Uenderung des ganzen Instradierungselaborats im letzten Moment vorgenommen hätte.

Dieser Antrag wurde angenommen und nach Straub's Weisungen klaglos durchgeführt; es ist daher nur eine Forderung der Gerechtigkeit, daß die bestimmende Einflußnahme des Chefs des Feldbahnwesens auf die Beziehungen dieser beiden Aufmärsche zu einander in jeder Darstellung der wichtigen Einleitungsphase des Weltkrieges Aufnahme zu finden hätte.

Eine andere für das Gebiet des Eisenbahnkriegsverkehrs bemerkenswerte Frage bildet der Operationsentwurf zu dem siegreichen Durchbruch der russischen Front bei Gorlice im Mai 1915. Nach Nowak hat Conrad denselben ausgearbeitet, was durchaus nicht bestritten werden soll; Conrad sei dann behufs persönlicher Rücksprache mit Falkenhayn über die Gemeinsamkeit der Operationen

nach Berlin gefahren, welche Rücksprache aber vorläufig zu keinem positiven Resultat führte, wunderte sich aber dann außerordentlich, als nach einiger Zeit der fertiggestellte Angriffsplan für einen Durchbruch im Raume um Gorlice als eine scheinbar vom deutschen Generalstabe ausgehende Idee beim österreichisch-ungarischen operierenden Oberkommando in Teschen eintraf. Es mußte den Anschein erwecken, daß Falkenhayn das Verdienst, diesen Operationsplan entworfen zu haben, für sich in Anspruch nehmen wollte. Der Schlüssel für dieses rätselhafte Vorgehen findet sich gleichfalls in dem Aktenmaterial über das Eisenbahnwesen.

Am Ostermontag des Jahres 1915 — also am 5. April — besprach der deutsche Militärbevollmächtigte bei unserem Armeesoberkommando General Cramon mit dem österreichisch-ungarischen Chef des Feldbahnwesens Oberst Straub in einer streng vertraulichen Zusammenkunft unter vier Augen die Möglichkeit der Heranbringung deutscher Streitkräfte an die Karpatenfront zum Zwecke einer gemeinsamen Gegenoffensive. Hierbei verpflichtete Cramon den Obersten Straub, den Inhalt dieser Unterredung vorläufig gegen jedermann, sogar gegen seinen eigenen Vorgesetzten General Conrad geheim zu halten, um — wie sich Cramon ausdrückte — keine verfrühten Hoffnungen zu wecken, da die Sache noch nicht spruchreif sei. Diesem Verlangen kam Straub auf das gewissenhafteste nach. Cramon warf die Frage auf, wie sich eine Heranbringung entsprechender starker deutscher Streitkräfte auf den östlichen Karpatenbahnen gegen den russischen südöstlichen, linken Flügel, also zu einem Flankenangriff, vom Standpunkte des Eisenbahnverkehrs gestalten würde. Straub wies auf die geringe Leistungsfähigkeit der überdies durch den Nachschub stark belasteten Diskarpatenbahnen hin und demonstrierte hingegen, daß die Nordbahn abzüglich der für den Nachschubverkehr notwendigen Jüge noch vierzig hundertachtzig Jüge täglich für operative Zwecke frei habe, ebenso die anschließende Waagtalbahn und die Duflabahn je zehn solcher Jüge. Es stünden daher hier zusammen täglich 60 Jüge zur Verfügung, eine genügend große Zahl, um die deutschen Verstärkungen in wenigen Tagen zum Eingreifen bereit zu haben. Als Auslauf dieser Bewegung bezeichnete Straub den Raum Larnow—Gorlice—Jaslo, was einem Durchbruche gleichkam, der allerdings ungleich schwieriger als ein Flankenangriff auszuführen war, aber im Fall des Gelingens — wie dies ja auch tatsächlich geschah — einen ganzen Erfolg haben mußte.

Cramon ließ sich von Straub überzeugen und berichtete in diesem Sinne an das deutsche Große Hauptquartier, welches dann später den Operationsplan im Detail ausarbeitete. Es sei hier bemerkt, daß vorstehende Mitteilungen sich nicht nur auf das vorhandene Aktenmaterial, sondern auch auf persönliche Aufschlüsse des Generals Cramon und des Obersten Straub über diese Angelegenheit stützen.

Es soll natürlich nicht in Abrede gestellt werden, daß Conrad auch aus anderen, rein operativen Gründen diese Angriffsrichtung wählte, immerhin gebührt aber Oberst Straub der Ruhm der Urheber-schaft, denn er war entschieden der erste, der auf diese Art der Lösung, die zu einem entscheidenden Wendepunkt im Kampf gegen das Zarenreich führte, hingewiesen hat.