

„Mit dem Fahrrad an die Front“ -Feldpost der Radfahrtruppen-

Das „Unternehmen Albion“

Hans-Werner Salzmann, AIJP

Das „Unternehmen Albion“ war ein kombiniertes amphibisches Landungsunternehmen des Deutschen Reiches im Rahmen des Ersten Weltkrieges, das gemeinsam von Heer und Marine im September und Oktober 1917 zur Besetzung der baltischen Inseln Saaremaa (Ösel), Hiiumaa (Dagö) und Muhu (Moon) durchgeführt wurde.

Die drei Inseln waren Teil des Russischen Reiches und beherrschten strategisch die mittlere und nördliche Ostsee.



Estnische Freimarkenausgaben mit Abbildung der estnischen Inseln

Der Seekrieg in der Ostsee war bislang eher unspektakulär verlaufen. Die kaiserlich russische Marine befand sich unmittelbar vor Kriegsausbruch noch im ersten Stadium eines Neuaufbaus, nachdem das Zarenreich im unglücklich verlaufenen Russisch-Japanischen Krieg fast seine gesamte Ostsee- und Pazifikflotte eingebüßt hatte.

Die wenigen verbliebenen Einheiten waren meist klein oder veraltet, die russischen Seestreitkräfte im Baltikum damit sehr schwach.

Deshalb standen dem Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte, Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, nur relativ wenige und meist veraltete Einheiten zur Verfügung, in der Hauptsache ältere Linienschiffe, Panzerkreuzer und Kleine Kreuzer sowie Torpedoboote.

Die beiderseitige Schwäche sowie die Unmöglichkeit der Seefahrt während des Eisgangs der Wintermonate bestimmte die Strategie, beide Seiten unternahmen nur kurze Vorstöße ins gegnerische Gebiet, und Gefechte zwischen sich zufällig begegnenden Kampfgruppen endeten meist unentschieden

Es gelang den Russen jedoch bereits zu Kriegsbeginn, das Codebuch der deutschen Seestreitkräfte zu erbeuten, was sowohl ihnen als auch den Briten die Entschlüsselung deutscher Funksprüche gestattete. Entscheidenden Einfluss auf die Seekriegsführung hatte die Lage an Land.

Die Deutschen rückten im Verlauf des Krieges unaufhaltsam entlang der Ostseeküste vor und eroberten nach und nach die russischen Flottenstützpunkte im Baltikum, so dass der Aktionsradius der russischen Schiffe immer weiter schrumpfte.

Bald schon konzentrierten sich die Gefechte auf den Rigaer Meerbusen, wo die Deutschen versuchten, ihre angreifenden Truppen von See her zu unterstützen und zu versorgen. Die Russen trachteten danach, dies zu verhindern, und konzentrierten ihre Flotte in diesem Gebiet.

Starken Rückhalt empfangen sie dabei auch von ihren Basen im Finnischen Meerbusen, Hangö, Helsinki, Reval und Kronstadt. Im Sommer 1917 waren die deutschen Heeresverbände bis kurz vor Riga vorgerückt und planten, mit einem neuen Angriff den Rest Lettlands zu erobern und dann durch Estland in Richtung Sankt Petersburg vorzustoßen.

Zu diesem Zweck war es erforderlich, zuerst die Estland und Lettland vorgelagerten Inseln Ösel, Dagö und Moon zu erobern, um die Flanke der vorrückenden Armeen vor russischen Angriffen von See her zu schützen und die eigenen Truppen mit Hilfe der Flotte zu unterstützen und über den Seeweg zu versorgen.

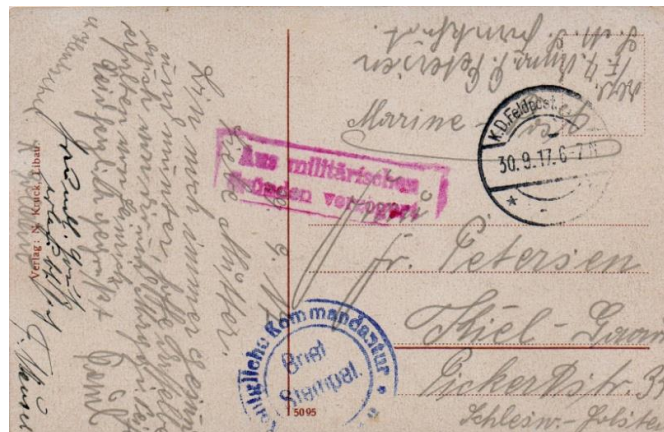
Das Heer stellte für die Landung die 42. Infanteriedivision unter Generalleutnant Ludwig von Estorff zur Verfügung, erweitert um die **2. Infanterie-Radfahr-Brigade**, das Reserve-Infanterie-Regiment 255 sowie zusätzliche Artillerie-, Fernmelde-, Pionier- und Versorgungseinheiten.

Zusammen brachten es die eingesetzten Heeres-einheiten auf etwa 24.500 Soldaten mit 8.500 Pferden, 2.400 Fahrzeugen sowie 150 Maschinengewehren, 54 Geschützen und zwölf Minenwerfern nebst der dazugehörigen Munition.



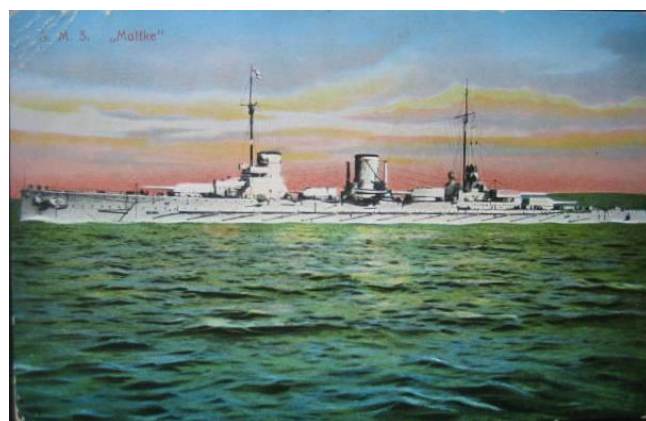
Notgeldschein von 1918 mit Darstellung des Kleinen Kreuzer S.M.S. Emden im Einsatz

Zur Unterstützung der Landungen wurde den Truppentransportern der Sonderverband Ostsee zur Seite gestellt. Dieser setzte sich aus den in der VI. Aufklärungsgruppe zusammengefassten bereits bestehenden Ostseestreitkräften, drei Kleinen Kreuzern und einem Minenkreuzer, zusammen, erweitert um die von der Hochseeflotte entliehenen III. und IV. Geschwader mit zehn modernen Großlinienschiffen sowie die II. Aufklärungsgruppe mit fünf modernen Kleinen Kreuzern.



Feldpostkarte von Bord der S.M.S. Frankfurt, infolge der Vorbereitungsphase verzögerte Weiterleitung mit blau. Briefstempel der Königlichen Kommandantur in Libau

Dazu kamen einundvierzig Torpedoboote und Zerstörer mit dem neuen Kleinen Kreuzer SMS Emden (II) als Führungsschiff sowie zahlreiche Minensuch- und Räumboote. Sechs deutsche U-Boote waren ebenfalls in das Gebiet beordert worden.

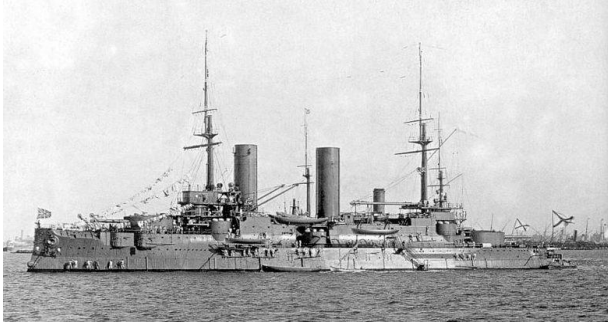


Feldpostkarte des Schlachtkreuzers „Moltke“ von 1964, dem Flaggschiff des Landungsverbandes unter dem Vizeadmiral Ehrhard Schmidt

Das Kommando führte Vizeadmiral Ehrhard Schmidt, Befehlshaber des I. Geschwaders, an Bord des Schlachtkreuzers SMS Moltke, der als Flaggschiff des Landungsverbandes diente.

Schmidt hatte bereits im August 1915 den Einbruch deutscher Seestreitkräfte in den Rigaer Meerbusen befehligt und war mit den lokalen Gegebenheiten vertraut. Als Stabschef stand ihm Kapitän zur See von Levetzow zur Seite.

Die russische Führung kannte natürlich die strategische Bedeutung der baltischen Inseln und hatte einen Landungsversuch bereits lange erwartet.



Russisches Linienschiff Slava

Zumindest in der Theorie waren sie auch recht gut geschützt, dem Kommandeur der Garnison, Konteradmiral Sweshnikow, stand allein auf Ösel die 107. russische Infanteriedivision mit drei Infanterie-Regimentern mit einer Sollstärke von 24.000 Mann zur Verfügung.

Der Kriegsausbruch hatte die russische Flotte in einer Phase der Schwäche getroffen. Zwar waren nach dem verlorenen Krieg gegen Japan und der nachfolgenden Revolution von 1905 einige neue Schiffe fertiggestellt worden, diese waren aber als veraltet anzusehen.



Zerstörer Novik

Immerhin standen den Russen einige kampfkraftige Schiffe zur Verfügung, die von den revolutionären Unruhen nur wenig betroffen waren und über gut ausgebildete und kampferfahrene Mannschaften verfügten.

Auch im Rigaer Meerbusen kannten die Russen einige Passagen, die den Deutschen zunächst verborgen bleiben mussten. Der Mangel an Kreuzern wurde auf russischer Seite durch die zahlreichen modernen Zerstörer der Nowik-Klasse teilweise ausgeglichen.

Die Insel Ösel (Saaremba) bestand zum größten Teil aus flachem Terrain, das von Sümpfen und Wäldern sowie einigen Seen durchsetzt war, zwischen denen zahlreiche Gehöfte und kleine Dörfer lagen.



Feldpostkarte von 1914 mit FP-Stempel des „Zerstörers Admiral Malakow“

Der Angriffsplan sah vor, die Transporterflotte und ihre Eskorten im Schutz der Nacht bis zur Tagga-Bucht im Nordwesten der Insel zu bringen und dort in der Morgendämmerung überraschend Pioniereinheiten zu landen.

Während vier Infanterieregimenter nach Süden und Osten vorrückten, sollte die **Infanterie-Radfahrerbrigade**, unterstützt durch ein spezielles Sturm-bataillon, schnell nach Osten zum Verbindungsdamm nach Moon vorstoßen und ihn blockieren

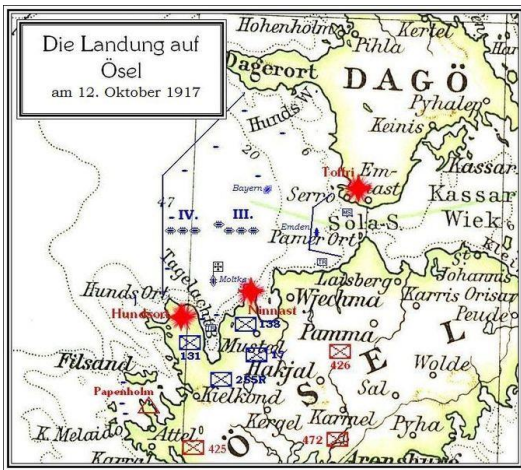


Feldpostbrief eines Angehörigen des „Radfahrer-Bataillons Nr. 5“ mit grünem Kreis-Briefstempel

So hoffte man, die russische Garnison am Entkommen zu hindern und gefangen zusetzen. Nach der eingetretenen Verzögerung durch schlechtes Wetter begann der Angriff schließlich am 11. Oktober 1917.

Am Abend des 10. Oktober verließen die schweren Einheiten den Putziger Wiek und vereinigten sich während der Nacht mit den Einheiten aus Windau, und die Stäbe des Heeres gingen an Bord des Flaggschiffs „S.M.S. Moltke“.

Am Nachmittag stießen die Transportschiffe hinzu, und der Angriffsverband bewegte sich in vier Kolonnen mit neun Knoten Geschwindigkeit nach Norden, während die Minenräumverbände im Vorfeld Gassen durch die Minensperren bahnten.



Kartenausschnitt mit Darstellung der Angriffslinien

Am frühen Morgen des 12. Oktobers erreichte der Landungsverband den Angriffsraum. Beim Einnehmen der Bombardementpositionen kurz nach fünf Uhr morgens erhielten die Schlachtschiffe „S.M.S. Bayern“ und „S.M.S. Großer Kurfürst“, Minentreffer, die „Großer Kurfürst“ wurde dabei nur leicht beschädigt.



Feldpostkarte eines Angehörigen der „3. Radfahrer-Kompanie im 1. Radfahrer-Bataillon“, die aufgrund der Vorbereitungen zur Landung verzögert zugestellt wurde

Auf der „S.M.S. Bayern“ dagegen lief der Bugtorpedoraum voll, mit 1.000 Tonnen Wasser im Vorschiff musste sie sich später zurückziehen. Beide Schiffe führten jedoch die ihnen zugewiesenen Bombardements durch und brachten zusammen mit

den anderen schweren Schiffen und den Kreuzern die russischen Batterien zum Schweigen.

Die Angriffstruppen setzten sich zusammen aus den Infanterieregimentern 131, 255 und der 65. Infanteriebrigade, in denen die Infanterieregimenter 17 und 138 zusammengefaßt waren. Ihnen beigegeben waren die **2. Radfahrer-Infanteriebrigade** und ein Bataillon Sturmtruppen.

Obwohl sich herausstellte, dass die Russen von der bevorstehenden Landung durch abgefangene deutsche Funksprüche Kenntnis erhalten hatten, gelang die Überraschung, und die Truppen gingen weitgehend ungehindert mit Hilfe kleiner Boote und Hilfsschiffe an Land.



Feldpostbrief eines Angehörigen der zuerst als „Radfahrer-Kompanie Jäger Bataillon 6“ benannten „1. Radfahrer-Kompanie des Radfahr-Bataillons Nr. 5“, gelaufen über die Deutsche Feldpost 298, die in Libau stationiert worden war

Sie besetzten die niedergekämpften Batterien, dann begannen sie sofort damit, in alle Richtungen vorzurücken, während die Transportschiffe fortfuhren, Material und Soldaten zu entladen. Eine weitere Landung fand bei Pamerort an der Nordküste Ösels statt, hier wurden die **Radfahrer** und Sturmtruppen an Land gesetzt, denen eine besondere Aufgabe zukam.

Um den Rückzug der Russen in Richtung Moon zu verhindern, war vorgesehen, dass sie schnell nach Osten auf die Ortschaft Orissar vorstoßen und die des Dammes, der den zwischen Ösel und Moon gelegenen Kleinen Sund überspannt und beide Inseln miteinander verbindet, besetzen sollte, der ein Entkommen nach Moon und das Heranbringen von Verstärkungen für den Gegner ermöglichte.

Gegen Mittag hatten die Spitzen der **Radfahrer-bataillone** den östlichen Teil von Ösel erreicht, und leichte Seestreitkräfte erkundeten den Kassar Wiek. Verstärkt um die XIII. Halbflottille stießen die Deutschen erneut in den Soelo-Sund vor, die Russen hatten jedoch ihrerseits Verstärkung durch den „Zerstörer Desna“ und das „Panzerkanonenboot Grozyashchi“ erhalten. Am Ende des ersten Tages hatten die Angreifer sich endgültig auf Ösel festgesetzt und einen Landekopf gesichert.

Die Küstenbatterien auf der Insel waren bis auf die bei Zerel weggenommen oder zerstört und der Flugplatz Papensholm besetzt worden, der Liegeplatz in der Tagga-Bucht war gegen U-Boote gesichert und das Ausschiffen der Truppen schritt rasch voran.

Der strategisch wichtige Damm nach Moon war vorläufig abgeriegelt, so dass ein Rückzug der Russen von Ösel und das Eintreffen von Verstärkungen erschwert wurden. Die Radfahrer-Truppen wurden später mit weiteren Besatzungstruppen in Libau stationiert.



Siegelmarke des Befehlshabers der Marineanlagen auf Oesel

Am Morgen des 14. Oktober beschloss die Führung der 8. deutschen Armee in Absprache mit der Seekriegsleitung, die Operationen auch auf die Insel Dagö auszudehnen.

Der Besitz der ganzen Inselgruppe würde die Kontrolle über den Moon-Sund und den Eingang zum Finnischen Golf sicherstellen und mit der Einnahme von Dagö würde auch die Verteidigung von Ösel wesentlich erleichtert. Die Landung sollte am 16. Oktober nach Abschluss der Operationen auf Ösel erfolgen.



Feldpost-Ansichtskarte (Libau) eines Angehörigen des „MKG Radfahrer-Bataillons 6“ (handschriftlich Angabe) mit violetterm Briefstempel „Deutsche Soldaten-Marine-Heim Libau“

Literaturhinweis:

„Mit dem Fahrrad an die Front“
- Feldpost der Radfahrtruppen-
www.morgana-edition.de
(ISBN – 978 – 394384419-1) NAV 36
Hans-Werner Salzmann, Essen

„Stempelhandbuch der Deutschen Feldpost im Ersten Weltkrieg 1914-1918“
ARGE Deutsche Feldpost 1914-1918“
(ISBN - 13-978-3-00-019166-4)

Rundbriefe der ARGE Deutsche Feldpost 1914-1918“
Artikel von W. Röttger, Moers

WIKIPEDIA – Die freie Enzyklopädie
<http://de.wikipedia.org>