Der Einsatz der Kgl.-bayr. FFA 4b und späteren FA 47b an der Ostfront

Sebastian Rosenboom

„Besondere Anordnungen für die Fliegertruppen: Die Feldflieger-Abteilung 62 des IX.R.K. und die Feldflieger-Abteilung 4b des I.bayer.R.K. werden mit Parkzügen und ohne zugeteilte Einsitzerflugzeuge (Feldflieger-Abteilung 4b ohne die Staffel Quèant) auf Befehl der O.H.L abbefördert. Die Abteilungen haben am 13.6.1916 mittags einladebereit zu sein.“[1] Als die Feldfliegerabteilung (FFA) 4b am 12.06.1916 in ihrem Quartier im nordfranzösischen Douai den Befehl erhielt, sich auf den Abtransport vorzubereiten, ahnte wohl keiner der Abteilungsangehörigen, dass ihnen ein anderthalb Jahre dauernder Einsatz in Osteuropa bevorstand. Die Tatsache, dass nicht allein der Einsatz der FFA 4b, sondern generell der Einsatz von Luftstreitkräften an der Ostfront des Ersten Weltkrieges fast unbekannt ist, sollte Anlass genug sein, sich einmal näher mit dieser Thematik zu befassen.

Im Schatten der Westfront, an der sich zugegebenermaßen die Masse der Luftkriegsmittel der kriegführenden Mächte konzentrierte, sind die Entwicklungen im Bereich der Luftkriegführung an den sogenannten Nebenkriegsschauplätzen bislang vollkommen ins Hintertreffen geraten. Es lohnt sich dennoch, auch die Luftkriegführung an anderen Fronten zu untersuchen. Gerade im Osten beispielsweise kam es zum ersten Mal in der Militärgeschichte zum Einsatz von Luftstreitkräften in einem Bewegungskrieg über einen längeren Zeitraum hinweg. Sehr problematisch ist in dieser Hinsicht jedoch der Mangel an geeigneten Quellen. Der Großteil der Bestände zur deutschen Fliegertruppe im Ersten Weltkrieg ist in den letzten Monaten des Zweiten Weltkrieges verloren gegangen. Die Suche nach geeigneten Materialien erfordert daher viel Geduld und Einfallsreichtum. Dennoch gelang es, einige Quellen zur FFA 4b/47b zu finden, die in Archiven oder aus Privatbesitz stammen.

Eine Feldfliegerabteilung war eine eigenständig operierende Einheit auf Kompanieebene, die im Soll über sechs und acht Mehrzweckflugzeuge sowie ca. 150 Mann Personal verfügte. Kurz vor dem Abtransport hatte die Ende August 1914 aus der Festungsfliegerabteilung Germersheim hervorgegangene FFA 4b die Schrecken des modernen Krieges an der Westfront im Raum Arras unter der Führung von Hauptmann Georg Haberl selbst erlebt. Die zunehmende Intensität der Luftkämpfe sorgte zu diesem Zeitpunkt im Westen zu ständig steigenden Verlustzahlen. Zuletzt waren allein am 20.05.1916 vier Angehörige der bayrischen FFA bei Kampfhandlungen gefallen.[2] Gemeinsam mit der FFA 62 sollte nun der Transport an die Ostfront erfolgen, wobei der genaue Zielort vorerst noch geheim blieb. Die Angehörigen beider Abteilungen waren zunächst von der bevorstehenden Veränderung überrascht. Die Beobachtung ständiger englischer Verstärkungen in ihrem Frontabschnitt ließ nämlich den Schluss zu, dass im Westen eine neue Offensive bevorstehen würde. Dennoch sahen sie in der Veränderung auch etwas Positives, wie der damalige Leutnant von Cossel von der FFA 62 einige Jahre später schilderte: *„Wir begrüßten die Veränderung aus zwei Gründen, erstens weil wir aus der dicken Luft der Westfront herauskamen, und zweitens weil wir im Osten auf den Bewegungskrieg hofften.“*[3] Am 13.06.1916 begann der Transport Richtung Osten, wo vier Tage später in Brest-Litowsk der Zielort für die beiden Feldfliegerabteilungen bekannt gegeben

[1] Kriegstagebuch FFA 4b, Eintrag vom 12.06.1916.

[2] Ebd., Eintrag vom 20.05.1916.

[3] Cossel, Feldflieger, S. 185.

wurde. Es handelte sich hierbei um Kowel im Nordwesten der heutigen Ukraine. Die Stadt war bereits im Vorjahr von den Mittelmächten eingenommen worden. Aufgrund der Lage als zentraler Verkehrsknotenpunkt im Kampfgebiet war der Ort nun eines der Hauptziele eines neuerlichen russischen Vorstoßes. Gerade im damaligen Osteuropa, das über eine nur sehr beschränkte Infrastruktur verfügte, waren Städte mit guter Verkehrsanbindung für die Kriegführung von höchster Bedeutung.

Generell hatte sich die Lage im Osten seit 1914 zum Vorteil der Mittelmächte entwickelt. Nach anfänglichen Erfolgen der zarischen Armeen in Ostpreußen und Galizien war es vor allem dank des umfangreichen deutschen Eingreifens gelungen, die Lage noch im Herbst 1914 zu stabilisieren. Im Zuge der Bestrebungen der Obersten Heeresleitung, im Frühjahr 1915 im Osten eine Entscheidung zu suchen, hatten sogar mehrere groß angelegte Offensiven stattgefunden. Die Durchbruchsschlacht von Gorlice und Tarnow stellte sogar rein vom territorialen Geländegewinn sowie von den eingebrachten Kriegsgefangenen die erfolgreichste Einzeloperation des Krieges dar. Die Frontlinie konnte stetig weiter nach Osten verschoben werden und zog sich im Frühsommer 1916 von Kurland im Norden über einen nach Osten gerichteten Bogen durch das heutige Weißrussland hinunter zur Grenze des damaligen Königreichs Rumänien.

Neue Herausforderungen in Wolhynien

Als die Abteilungen 62 und 4b an der Ostfront ankamen, hatte sich die Situation in ihrem Frontabschnitt verschärft. Die groß angelegte russische Brussilow-Offensive hatte an einem ca. 400 Kilometer langen Abschnitt der südlichen Ostfront begonnen. Besonders in den von k.u.k. Einheiten gehaltenen Sektoren hatten russische Truppen große Geländegewinne erzielt und waren stellenweise bis zu 50 Kilometer weit nach Westen vorgedrungen. Im nördlichen Bereich des angegriffenen Frontabschnittes zielte die russische Stoßrichtung auf Kowel, um diesen infrastrukturellen Knotenpunkt unter die eigene Kontrolle zu bekommen. Um dies zu verhindern, wurden im Laufe des Sommers neben den bereits angesprochenen Abteilungen 62 und 4b noch weitere Einheiten hierher beordert. Bei der Ankunft in Wolhynien staunten die Angehörigen der beiden Feldfliegerabteilungen zunächst darüber, dass sie keineswegs allein vom lokalen Flugfeld agieren sollten. Stattdessen war dort neben anderen Feldfliegerabteilungen und Fliegerkompanien der verbündeten k.u.k. Streitkräfte auch das gesamte Kampfgeschwader 2 zu finden, was zeitweilig zu erheblichen Platzproblemen führte. Allein von Kowel aus operierten zu diesem Zeitpunkt über 80 Maschinen, um Aufklärungsflüge durchzuführen und die russischen Angriffe in diesem Raum zu bekämpfen.[4] Im Juni 1916 verfügte die bayrische Abteilung über eine Ago C. I, mehrere LVG C. I und II sowie einige der berühmten Roland C. II „Walfische“.[5] Die Ausstattung entsprach auch im weiteren Verlauf des Einsatzes im Osten zeitgleich an der Westfront eingesetzten Maschinen, sodass diesbezüglich keine Benachteiligung der Ostfront herrschte.

Das Erstaunen der bayrischen Flieger bei ihrer Ankunft in Wolhynien ist durchaus verständlich, schließlich galt die Ostfront am Boden wie in der Luft im Grunde stets als bloßer Nebenkriegsschauplatz. Dennoch spielten auch dort Luftstreitkräfte eine wichtige Rolle in der Kriegführung. Die Operationsbedingungen für die FFA 4b unterschieden sich massiv von denen in Nordfrankreich. Spielten sich die Luftkriegsoperationen im Westen in der Regel unter verhältnismäßig günstigen infrastrukturellen und klimatischen Bedingungen ab, war im Osten oft das genaue Gegenteil der Fall. Das neue Einsatzgebiet war kaum besiedelt und verfügte nur über eine schlechte Infrastruktur, was allein schon die fristgerechte Versorgung mit Verbrauchsgütern oder neuen Maschinen erschweren konnte.[6] Der Feldflugplatz in Kowel scheint jedoch für Ostfrontverhältnisse überaus gut ausgestattet und an die Infrastruktur angeschlossen gewesen zu sein. Das heiße Sommerklima in Wolhynien machte den Neuankömmlingen anfangs ebenfalls zu schaffen. Die brütende Hitze ließ das

[4] Ebd., S. 185.
[5] Kriegstagebuch FFA 4b, Flugzeugbestand vom 31.05.1915.
[6] Rosenboom, Im Einsatz, S. 37.

Warten auf den Startbefehl in der schweren Fliegermontur zu einer echten Tortur werden. Gleichzeitig konnten die scheinbar unermesslichen Ungezieferschwärme aus der sumpfigen Umgebung selbst in geschlossenen Räumen jedem den Schlaf rauben. Selbst banal wirkende Angelegenheiten, wie die Versorgung mit Trinkwasser, mussten organisiert werden, da die oft katastrophalen hygienischen Bedingungen vor Ort den Genuss des dort vorhandenen Wassers unmöglich machten.[7] Klima und Infrastruktur wirkten sich beim Einsatz von Luftstreitkräften im Osten ebenfalls im Frühjahr wie Herbst negativ aus. In diesen Jahreszeiten verwandelten Tauwetter bzw. starke Regengüsse die ohnehin oft schlechten Straßen in morastige Trampelpfade. Die Ausstattung der Feldfliegerabteilungen musste daher den Gegebenheiten vor Ort angepasst werden. Anstelle von Lkw griffen die Abteilungen bei Transporten auf Pferdewagen zurück, die denen der russischen Streitkräfte nachempfunden waren. Gleichzeitig erhielten die Abteilungen 37 zusätzliche Nachschubsoldaten und ein bis zwei Hufschmiede.[8] In den Wintermonaten konnte der Flugbetrieb entlang der Ostfront phasenweise ganz zum Erliegen kommen.

Nach ihrer Ankunft wurde die FFA 4b der Heeresgruppe Linsingen unterstellt. Geographisch gesehen war ihr Haupteinsatzgebiet das wolhynische Marschland und die nordgalizische Ebene im heutigen Grenzgebiet zwischen der Ukraine und Weißrussland. Die beiden Flüsse Styr und Stochod flossen von ihren Quellen südöstlich von Kowel beinahe parallel nach Norden zu den ausgedehnten Pripjet-Sümpfen. Diese Sumpflandschaft begrenzte gleichzeitig das Einsatzgebiet der FFA 4b nach Norden hin. Die südliche Grenze ihres Verantwortungsbereichs bildete das russische Festungsdreieck bestehend aus den Garnisonen Luck, Dubno und Rowno, das sich etwa 70 bis 120 Kilometer südöstlich von Kowel erstreckte. Abgesehen von diesen komplizierten äußeren Bedingungen operierte die FFA 4b unter im Vergleich zur Westfront durchaus günstigen Umständen. Besonders die Schwäche der zarischen Luftstreitkräfte trug dazu bei, dass die deutschen Streitkräfte de facto immer unter den Bedingungen der eigenen Luftüberlegenheit agieren konnten. Mit Ausnahme eines Großverbandes mit den berühmten viermotorigen Langstreckenbombern des Typs Sikorsky „Ilja Muromez“ verfügte die russische Fliegertruppe 1916 in der Regel nur über zweitklassiges Material. Die verfügbaren Maschinen waren überwiegend französische Importe oder Lizenzbauten in meist minderer Qualität. Die an der Westfront ständig präsente Gefahr durch feindliche Jagdeinsitzer bestand nur in Ausnahmefällen im Osten. Entlang der gesamten Front verfügten die russischen Streitkräfte selbst zu den Hochzeiten ihrer Aktivitäten im Frühsommer 1917 nur über einige Dutzend moderne Jagdeinsitzer. Dies führte dazu, dass es nur selten zu Luftkämpfen kam, zumal die Besatzungen von russischen Aufklärungsflugzeugen kaum die Konfrontation suchten.[9] Dennoch gelang es dem Unteroffizier Eschelbeck und dem Leutnant Scherer von der FFA 4b am 23. Juni 1916 bei einem Aufklärungsflug zwischen Luck und Kriverey eine russische Voisin V schwer zu beschädigen und den Beobachter zu verwunden.[10] Derartige Begegnungen blieben allerdings die Ausnahme. Ende 1916 erfuhren selbst ergebnislose Begegnungen in der Luft noch lobend Erwähnung, wie der Armeebefehl Nr. 32 der Heeresgruppe Linsingen vom 01. November 1916 zeigt: *„Ich spreche dem Oberleutnant Amann und dem Leutnant Jung von der bayr. Feldflieger-Abteilung Nr. 4 meine besondere Anerkennung aus für ihr tapferes und umsichtiges Verhalten am 20.10.1916 im Luftkampf mit einem russischen Flugzeug. Der Oberbefehlshaber v. Linsingen“*.[11]

Ähnlich schwach agierte auch die bodengebundene russische Flugabwehr. Zwar verfügte sie zahlenmäßig über eine beträchtliche Anzahl an Kanonen, da per Befehl verfügt worden war, pro Batterie ein Geschütz für die Flugabwehr abzustellen, doch fehlte bei dieser Truppengattung in der Regel die Qualität.[12] Spezialisierte Flak-

[7] Ebd., S. 69 f.

[8] BayHStA, MKr 1404, Stärkenachweisung einer Flieger-Abteilung (a. Westen, a. und b. Osten).

[9] Cossel, Feldflieger, S. 191 f.

[10] Blume, Russian Military Air Fleet, Bd. 2, S. 193 f.

[11] BArch-MA, PH 5 I/82, Heeresgruppe Linsingen, Armeebefehle aus den Jahren 1916 und 1917.

[12] Cossel, Feldflieger, S. 187.

Einheiten waren nur vereinzelt in der Nähe potenzieller Ziele wie wichtiger Verkehrsknotenpunkte, Oberkommandos oder Nachschubeinrichtungen eingesetzt und dort überaus gefürchtet. Die umfunktionierten Feldgeschütze hingegen stellten keine große Bedrohung für die deutschen Flugzeuge dar und erzielten allenfalls Glückstreffer. Dies dürfte auch am 06. September 1917 der Fall gewesen sein, als der Propeller einer Rumpler C. Ia der Abteilung bei Slankoka durch starken Flakbeschuss beschädigt wurde. Vizefeldwebel Stürmer und Leutnant Scherer konnten jedoch die eigenen Linien noch erreichen und notlanden.[13]

Der Einsatz im Bewegungskrieg

Den Hauptauftrag der bayrischen Flieger bildeten Erkundungsflüge im Rahmen der operativen Fernaufklärung über dem rückwärtigen gegnerischen Raum. Aufgrund des im Osten erheblich größeren Einsatzgebietes für einzelne Einheiten wurden ihnen in der Regel feste Aufklärungsabschnitte zugewiesen, was das Erkennen von Veränderungen und die Orientierung im kargen wolhynischen Marschland erleichterte.

Hierzu flogen wenn immer möglich Maschinen systematisch vor allem die Straßen und Schienenwege in ihrem Abschnitt ab, an denen entlang am ehesten Besonderheiten erwartet wurden. Mitunter wurde bei den stundenlangen Flügen die Grenze der Reichweite der damaligen Flugzeuge erreicht. Während der Abwehr der Brussilow-Offensive wechselten sich die Besatzungen sogar gemäß einer Art Schichtplan in der Luft ab, um eine lückenlose Überwachung der Bewegungen im feindlichen Hinterland gewährleisten zu können.[14] Bei der Rückkehr von einem der ersten dieser Flüge stürzte eine LVG C. II am 21. Juni 1916 auf dem Feldflugplatz Kowel bei einem tragischen Flugunfall ab, wobei der Pilot Leutnant Walther ums Leben kam und der Beobachter Leutnant Reichmayr leicht verletzt überlebte.[15] Die Luftaufklärung trug erheblich dazu bei, zeitnah auf neue russische Vorstöße reagieren zu können und die Brussilow-Offensive letztendlich scheitern zu lassen.

Des Weiteren beteiligte sich die bayrische Abteilung mit einzelnen oder mehreren Maschinen bei koordinierten Geschwaderangriffen auf Ziele im russischen Frontgebiet, wie etwa am 24. August 1916 bei einem Angriff auf die Festung Luck, um die dortigen Bahnanlagen empfindlich zu treffen. Zu diesem Zweck starteten bereits im Morgengrauen 32 Flugzeuge vom Typ C sowie zwei Großflugzeuge des Kampfgeschwaders 2 von Kowel aus. Trotz des russischen Flugabwehrfeuers gelang der Angriff, wobei über vier Tonnen Bomben auf die Bahnanlagen abgeworfen werden konnten. Auf dem Rückflug fiel eine Maschine des Geschwaders einem Flakvolltreffer zum Opfer.[16] Bomben wurden jedoch nicht ausschließlich bei Geschwaderangriffen mitgeführt, sondern in kleinerem Umfang ebenfalls bei routinemäßigen Aufklärungsflügen. In der Regel führten die Maschinen des Typs C bis zu 150 Kilogramm Bomben mit, die bei günstig scheinender Gelegenheit abgeworfen wurden. Der Erfolg derartiger Einzelangriffe ließ allerdings eher zu wünschen übrig, da die Sprengmittel meist ohne Bombenzielgeräte auf „gut Glück“ über dem Ziel abgeworfen wurden. Der Effekt auf die russischen Streitkräfte war daher eher psychologischer Natur.

Eine weitere Einsatzform an der Ostfront bestand in der Luftnahunterstützung. Was heutzutage als „Close Air Support“ nicht mehr aus der modernen Kriegführung wegzudenken ist, hat seine Wurzeln bereits im Ersten Weltkrieg. An allen Fronten wurden Flugzeuge zur taktischen Unterstützung der eigenen Bodentruppen herangezogen, die im Tiefflug mit Bomben und Bordwaffen feindliche Widerstandsnester attackieren sollten. An der Ostfront war dieses Verfahren unter den Bedingungen der deutschen Luftüberlegenheit besonders effektiv. Hinzu kam, dass sich russische Truppen wegen der spärlichen Infrastruktur oft auf den wenigen gut ausgebauten Zufahrtsrouten stauten und dort besonders leicht zu Zielen von Luftangriffen wurden.[17] Eine weitere Möglichkeit der Unterstützung der Kämpfe

[13] Kriegstagebuch FA 47b, Eintrag vom 06.09.1917.
[14] Schmuttermayer, Flieger-Erinnerungen, S. 6.
[15] Kriegstagebuch FFA 4b, Eintrag vom 21.06.1916.
[16] Schmuttermayer, Flieger-Erinnerungen, S. 19 – 24.
[17] Rosenboom, Im Einsatz, S. 60.

am Boden bestand in der Lenkung des eigenen Artilleriefeuers durch Beobachtung aus der Luft. Direkt nachdem Funkgeräte in Flugzeugen mitgeführt werden konnten, wurden diese zum Einschießen eigener Geschütze auf Ziele genutzt, die sich der direkten Sicht der Kanoniere entzogen. Auch Angehörige der FFA 4b beteiligten sich mehrmals an derartigen Missionen. Die Zusammenarbeit mit den Artillerieeinheiten hatte dabei eine durchaus angenehme Seite in Form von „Besprechungen" nach dem gemeinsamen Einsatz, wie der Beobachter Leutnant Schmuttermayer Jahre später schrieb: *„Von 5 Uhr ab beanspruchte mich eine andere, angenehmere, sehr sympathische Tätigkeit, nämlich die, Gast der Artillerieoffiziere zu sein. Andere Leute – noch dazu ein Bayer unter lauter Preußen –, eine andere Waffe, andere Gespräche, andere Speisen, anderes Bier, anderen Wein und viel Lachen dazu. Des Krieges heiterste, hellste Seite!"*[18]

Im Herbst 1916 flaute die russische Offensive merklich ab. Hohe Verluste und die stetig sinkende Kampfmoral der zarischen Truppen ließen keine groß angelegten neuen Angriffe mehr zu. Hinzu kam das sich im Herbst verschlechternde Wetter, das Flugaktivitäten auf beiden Seiten beinahe zum Erliegen brachte. Das Jahr 1917 brachte für die im Zuge der Reorganisation der Fliegertruppe am 15. Januar in Fliegerabteilung (FA) 47b umbenannte ehemalige FFA 4b eine eher ruhige Zeit mit sich. Sie blieb als Teil der Heeresgruppe Linsingen mit jeweils drei bis vier anderen fliegenden Einheiten in Kowel und war in den Kämpfen am Styr und Stochod eingesetzt. Die innenpolitischen Wirren in Russland nach der Abdankung des Zaren am 15. März 1917 sorgten für eine große Unsicherheit bei der Militärführung des Landes, weshalb bis zum Sommer keine nennenswerten Offensivaktionen von ihnen ausgingen. Auf deutscher Seite lag der Schwerpunkt der Kriegführung an der Westfront, sodass sich die Heeresgruppe Linsingen im Stellungskrieg an der Ostfront wiederfand. Abgesehen von kleineren Scharmützeln und Gefechten kam es kaum zu Kampfhandlungen in diesem Abschnitt. In der Luft sah die Lage ähnlich aus. Die Hauptaufgabe der FA 47b bestand aber nach wie vor in der Fernaufklärung über dem russischen Hinterland. Nur vereinzelt kam es hierbei zu Luftkämpfen. Bei einem gelang es dem russischen Unteroffizier Andrejew am 05. März 1917 bei Wolzeck eine Aviatik C. II der bayrischen Abteilung abzuschießen, wobei die beiden Leutnante Slevogt und Eßlinger in Kriegsgefangenschaft gerieten.[19]

Die Besatzungen vieler Fliegerabteilungen an der Ostfront versuchten 1917, sich durch immer häufigere waghalsige Aktionen auch an einem ruhigen Frontabschnitt auszeichnen zu können. Mehrere Male fanden außergewöhnliche fliegerische Leistungen bayrischer Flieger Erwähnung im Nachrichtenblatt der Luftstreitkräfte, wie folgender Eintrag vom September 1917 zeigt: *„Um die Art der Beladung der auf der Nord-Südbahn verkehrenden Züge einwandfrei festzustellen, ging am 13.8. die Flugzeugbesatzung Lt Hornung und OLt Nopitsch, bayr. Fl.Abt. 47, nördlich von Rowno bis auf 50 m herunter und flog die Strecke bis Kostopol in Höhen von 300 – 800 m, die Strecke von Kostopol bis Sarny in 800 – 2000 m. Bei Bahnhof Custyn bewarf die Besatzung einen Zug mit 3 Bomben, die dicht neben dem Zug niederfielen und ihn zum sofortigen Halten zwangen. Zwei andere Züge wurden mit M.G.-Feuer beschossen."*[20] Die beiden Fliegeroffiziere Hornung und Nopitsch hatten an diesem Tag rund 120 Kilometer im Tiefflug zurückgelegt und dabei noch erfolgreich russische Bahneinrichtungen attackiert. Einige Monate später war Oberleutnant Nopitsch erneut an einem ähnlichen Unternehmen beteiligt: *„(…) führte die Flugzeugbesatzung OLt Nopitsch – Lt d. R. Woelfel die Fernaufklärung am 8.11.17 trotz ungünstigster Witterungsverhältnisse und starker feindlicher Luftabwehr von der Erde aus auf der ganzen Strecke Kowel – Rowno – Sarny – Kowel freiwillig und aus eigenem Antrieb durch. Die Wolken hingen teilweise bis in 50 m Höhe; andererseits zwangen Bodennebel, häufig bis auf 20 – 30 m herunterzugehen, um die Beobachtung nicht zu verlieren. Es wurden von diesem Fluge 27 wohlgelungene, wertvolle Lichtbildaufnahmen nachhause gebracht, die wissenswerte Einzelheiten auf russischen Flughäfen und Bahnhöfen*

[18] Schmuttermayer, Flieger-Erinnerungen, S. 28.

[19] Blume, Russian Military Air Fleet, Bd. 2, S. 76 f.

[20] Nachrichtenblatt der Luftstreitkräfte, 1. Jg., Nr. 28, 06.09.1917, S. 196.

erkennen lassen."[21] Bei einem ähnlichen Angriffsversuch auf einen Zug im Vorjahr hatte eine LVG C. II der FFA 4b am 31. August 1916 einen Treffer in den Kühler erhalten. Die aus dem Piloten Unteroffizier Busse und dem Beobachter Leutnant Loibl bestehende Besatzung konnte den Schaden nach einer Notlandung im feindlichen Hinterland zwar notdürftig reparieren, doch kollidierte die Maschine beim Startversuch mit einer Kuh. Kurz darauf wurden die beiden Flieger gefangen genommen und kehrten erst im Frühjahr 1920 in die Heimat zurück.[22]

Eine Bilanz des Ostfronteinsatzes

Am 26. November 1917 begannen schließlich die Waffenstillstandsverhandlungen an der Ostfront, die zu einer allgemeinen Waffenruhe ab dem 02. Dezember führten. Die FA 47b verblieb zunächst noch im Operationsgebiet der Heeresgruppe Linsingen, verließ jedoch am 26. Dezember 1917 die Ostfront, um ab dem 27. Dezember im Westen bei den Stellungskämpfen in der Champagne eingesetzt zu werden.[23]

In den vergangenen 18 Monaten hatte sich die Abteilung an die ungewöhnlichen Bedingungen der Ostfront angepasst. Sie hatte vor allem im Rahmen der Fernaufklärung in einem verhältnismäßig großen Operationsgebiet einen wertvollen Beitrag für die Heeresgruppe Linsingen geleistet. Besonders zeichnete sie sich hierbei während der Abwehr der Brussilow-Offensive in den Monaten direkt nach ihrer Ankunft im Osten aus. Durch die Arbeit der Besatzungen der FFA 4b gelang es, die russischen Absichten im Raum Kowel bereits im Vorfeld zu erkennen und Gegenmaßnahmen einzuleiten. Ihren Auftrag erfüllte sie auch während der ruhigeren Phasen des Jahres 1917 und versetzte dem Gegner immer wieder empfindliche Nadelstiche durch teils sehr gewagte Tieffliegerangriffe. Sie selbst verlor an der Ostfront zwei tote Piloten, die Flugunfällen zum Opfer fielen und sieben leicht bis schwer Verwundete. In Gefangenschaft gerieten vier Abteilungsangehörige, die durch Luftkampf oder Beschuss vom Boden hinter den russischen Linien notlanden mussten. Im Vergleich zu Einheiten, die zeitgleich an der Westfront eingesetzt waren, erscheinen diese Verluste allerdings marginal.

Die FA 47b erlebte nach ihrer Ankunft im Westen auf dem Feldflugplatz Mars-sous-Bourcy zunächst noch einige relativ ruhige Wochen, bevor sie unter der Führung von Oberleutnant Ungewitter am 18. Februar 1918 in die „bayr. Schutzstaffel 31" umgewandelt wurde.[24]

Quellen- und Literaturverzeichnis

BArch-MA, PH 5 I/82, Heeresgruppe Linsingen, Armeebefehle aus den Jahren 1916 und 1917.

BayHStA, MKr 1404, Stärkenachweisung einer Flieger-Abteilung (a. Westen, a. und b. Osten).

BLUME, August G., The Russian Military Air Fleet in World War I., Bd. 2: Victories, Losses, St. George Awards, Romanian and French Awards, Atglen 2010.

COSSEL, Maximilian von, Feldflieger im Osten. In: Unsere Luftstreitkräfte 1914 – 1918. Ein Denkmal deutschen Heldentums, hrsg. von Walter von Eberhardt, Berlin 1930, S. 185 – 194.

KRIEGSTAGEBUCH der bayerischen Feldflieger-Abteilung 4 (vormals Festungsflieger-Abteilung Germersheim), im Felde 1914 – 1917.[25]

KRIEGSTAGEBUCH der bayerischen Fliegerabteilung 47, im Felde 1917 – 1918.[26]

NACHRICHTENBLATT der Luftstreitkräfte, 1. Jg., Nr. 1 – 52, 01.03.1917 – 21.02.1918.

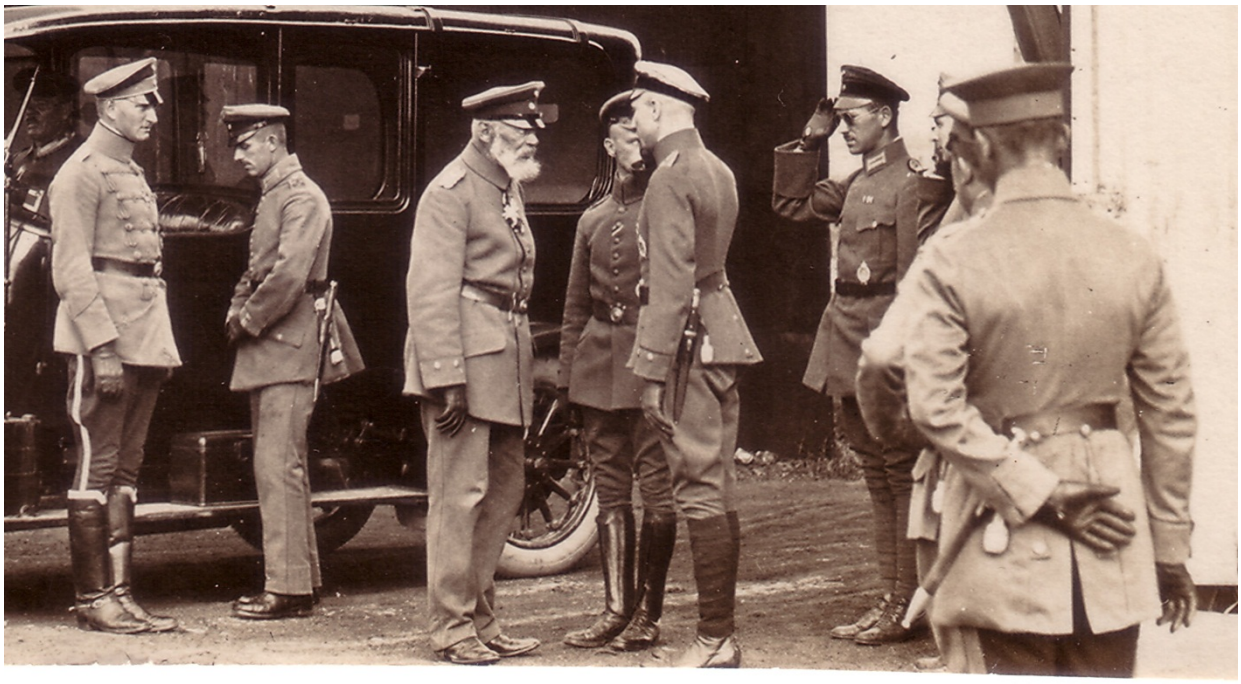
ROSENBOOM, Sebastian, Im Einsatz über der „vergessenen Front". Eine Betrachtung des Luftkrieges an der Ostfront im Ersten Weltkrieg unter Miteinbeziehung Osteuropas als „Raum" (Master-Arbeit), Hamburg 2011.

SCHMUTTERMAYER, Georg, Flieger-Erinnerungen, Dachau 1931.

[21] Ebd., 1. Jg., Nr. 39, 22.11.1917, S. 403.
[22] BayHStA, OP 7411, Personalakt Johann Loibl.
[23] Kriegstagebuch FA 47b, Eintrag vom 26.12.1917.
[24] Ebd., Eintrag vom 18.02.1918.
[25] Die digitalisierte Form wurde freundlicherweise von Reinhard Kastner zur Verfügung gestellt.
[26] Die digitalisierte Form wurde freundlicherweise von Reinhard Kastner zur Verfügung gestellt.

Dieser Kartenausschnitt zeigt grob den Frontverlauf an der Ostfront im Frühsommer 1916. Umrandet ist in etwa das Operationsgebiet der FFA 4b.
(Quelle: http://www.dhm.de/lemo/objekte/karten/1916/index.html)

Bei ihrer Ankunft an der Ostfront im Juni 1916 verfügte die FFA 4b über drei dieser doppelsitzigen Mehrzweckflugzeuge des Typs Roland C. II „Walfisch“.
(Quelle: http://en.wikipedia.org/wiki/LFG_Roland_C.II)



König Ludwig III. von Bayern (3. von links) zu Besuch bei der FFA 4b am 03. November 1916 in Kowel.
(Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Kowel)

Die Beerdigung des Leutnants Eugen Müller auf dem Soldatenfriedhof in Kowel. Der Fliegeroffizier war am 25. September 1916 tödlich abgestürzt.
(Quelle: Eigentum Sebastian Rosenboom)