

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](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

die militärischen Bahnbehörden vor Aufgaben, die kaum weniger schwer zu bewältigen waren als der Zuschub von personellem und materiellem Ersatz.

Bei der Aufrechterhaltung der Verkehrswege erwuchsen den Truppenpionieren, den Sappeur- und den Pionierkompagnien sowie den Eisenbahnbauabteilungen und den vielfältigen Arbeiterformationen schwierige Aufgaben, denen sie sich mit dem Aufgebote aller Kräfte unterzogen. Bei den technischen Truppen kamen auch noch viele Flußübergänge, dann die zahlreichen Weg-, Bahn- und Brückenzerstörungen dazu, die auf Rückzügen notwendig waren, um die Verfolgung durch den Feind zu verzögern. Die zerstörten Objekte mußten, wenn vormarschiert wurde, wiederhergestellt werden¹⁾.

An Verpflegung für Mann und Pferd gebrach es noch nicht, wenn sie der Truppe zugeführt werden konnte. Dies war freilich oftmals nicht ohne große Schwierigkeiten möglich. So mußten im Oktober 1914 die beiderseits von Przemyśl kämpfenden Armeen durch geraume Zeit aus den Vorräten der Festung ernährt werden, weil ein Zuschub größerer Mengen aus den eigenen Vorräten wegen der Bahnzerstörung und der schlechten Straßen unmöglich war.

Hatten sich auf dem Gebiete der Krieg- und Heerführung trotz Massenaufgebots und Kriegstechnik die ewig geltenden Grundsätze der Führungskunst doch wieder aufs neue bewährt und hatte sich — bei Freund und Feind — jegliches Handeln gegen sie meist sofort gerächt, so waren in der Kampfführung auf dem Schlachtfelde in den ersten Kriegsmonaten bei allen Armeen, selbst die kriegserprobten nicht ganz ausgenommen, Erfahrungen gesammelt worden, die in der Folge einen mitunter geradezu revolutionären Umschwung in den Meinungen und Methoden nach sich ziehen sollten. Was hier im besonderen für die öst.-ung. Wehrmacht zu sagen ist, gilt in mehr oder weniger abgestufter Weise auch für die anderen kriegführenden Heere.

Wie kaum eine zweite Armee der Welt war die österreichisch-ungarische für den Angriff und für die Begegnungsschlacht geschult²⁾. Die Friedensschulung hatte dabei — trotz theoretischer Abmahnungen, an

¹⁾ Beim Rückzug an den Dunajec und in die Karpathen waren bis Ende September 4600 km Bahn mit 800 geräumten Stationen und zerstörten Objekten dem Feinde überlassen worden. Beim Vormarsch mußten die Teile bis an den San (1100 km) unter dem Drange der Zeit und getrieben von der Not der Front wiederhergestellt werden. Das Nachfolgen des Vollbahnbetriebes bestimmte beim Vormarsch wesentlich die Güte der Truppenversorgung.

²⁾ Vgl. Bd. I, 34.