

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 Festsetzung dieses verhältnismäßig späten Zeitpunktes war wegen der schwierigen Nachschublage geboten. Das Kommando der Südwestfront hatte ohnehin ein Drittel der in der Ebene stehenden Divisionen noch östlich vom Tagliamento zurückbehalten, um die übrigen wenigstens zur Not beweglich zu machen. Dennoch ließ das Vorbringen der Munition auch für diese verringerten Kampfkräfte, des Kriegsbrückengerätes und der Verbindungsmittel sehr viel zu wünschen übrig. Denn am 10. November führten bloß zwei Brücken bei Görz über den Isonzo; die Fertigstellung einer dritten war erst am 20. zu erwarten¹⁾. Am 5. November war der Befehl zur Aufstellung der „Heeresbahn Südwest“, die den Betrieb auf den venetianischen Eisenbahnen führen sollte, erlassen worden. Vorläufig wurde westlich vom Isonzo mit erbeutetem rollendem Material (4 Lokomotiven und 400 Wagen), mit Schienenausrottern und mit Generatorzügen ein Notverkehr eingerichtet. Für den Südflügel der Heeresfront war auch der von der Kriegsmarine mit flachgehenden

¹⁾ Vor Beginn der Offensive, der zunächst bloß das Erreichen der Linie Cividale—Görz als Ziel gesetzt war, hatte der k. u. k. Feldeisenbahnchef Baukräfte und Material bereitgestellt, um die Wocheinerbahn in Richtung Görz vorzutreiben, von der aus die neue, transporttechnisch schwer erreichbare Front versorgt werden sollte. Als sich einige Tage nach dem Durchbruch das Anwachsen des Erfolges erkennen ließ, erwartete der Feldeisenbahnchef, die beiden Vollbahnlinien von den Kopfstationen Reifenberg und Prosecco über Görz und Monfalcone bald nach Westen vortreiben zu können. Dagegen hegte er geringe Hoffnungen, die dritte, im Gebirge führende und einer nachhaltigen Zerstörung besonders ausgesetzt gewesene Bahn Tarvis—Pontafel—Gemona rasch in Betrieb zu bringen.

Nach dem Rückzug der Italiener zeigte es sich aber, daß die beiden erstgenannten Linien, die über ein Schlachtfeld führten, auf dem zweieinhalb Jahre gekämpft worden war, sehr nachhaltig, vielfach sogar im Unterbau zerstört waren. Die Mehrzahl der Baukräfte mußte daher hier eingesetzt werden, während für die über Pontafel führende Bahn, die überraschenderweise geringe Zerstörungen aufwies, bescheidenere Arbeitskräfte genügten. Trotz aller Anstrengungen waren aber am 9. November, als die Armeen am Piave anlangten, die Kopfstationen noch immer in Tarvis, Podmelec, Reifenberg und Prosecco. Die Front an der Piavemündung war daher 100 km, jene westlich von Vittorio etwa 150 km von den Bahnenden entfernt. Die geringe Zahl der vorhandenen Autokolonnen und Pferdetrains konnte den Nachschub nur notdürftig bewirken.

Erst am 17. November gelang die Fertigstellung einer Brücke bei Pontafel und das Vortreiben des Bahnverkehrs bis Udine. Nach der am 20. erfolgten Wiederherstellung der Brücke bei Pieris wurde ein beschränkter Verkehr bis Latisana möglich. Auf der Hauptlinie Görz—Udine konnte der Bahnbetrieb erst am 29. November aufgenommen werden. Am 1. Dezember schoben sich die Kopfstationen nach Vittorio, Conegliano und S. Stino di Livenza vor. Der Bahnnachschub vermochte somit erst drei Wochen nach Erreichen des Piave in die Nähe der Front zu gelangen.