

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

durchgehende Fahrweg führte im Tale der Süd-Morava zwischen Leskovac und Branje durch eine fast 50 Kilometer lange Enge, in der Fluß, Eisenbahn und Felsabhängen jedes Ausbiegen unmöglich machten. Der Weg selbst war so schlecht, daß Lastkraftwagen mit der Bahn befördert werden mußten, Personenkraftwagen auch bei günstigem Wetter nur mit mehrmaligem Büffelvorspann durchkamen. Da er außerdem so schmal war, daß er jeweils nur in einer Richtung benutzt werden konnte, entstanden durch den Hin- und Rückmarsch der Verpflegungskolonnen und vollends beim beginnenden Vormarsch der Truppen schwerste Stockungen. Auf Besserung war erst zu rechnen, wenn die Eisenbahn¹⁾ wieder in Betrieb war. Sie hatte am 27. November Stalac, am 7. Dezember Aleksinac erreicht; bald danach konnte der erste Nachschubzug für die Truppe in den genannten Orten eintreffen. Aber nur in Kruševac und südlich von Stalac war einiges Betriebsmaterial erbeutet worden. Im übrigen wurde die Wiederherstellung durch die Planmäßigkeit, mit der die Serben alle Kunstbauten zerstört hatten, ganz außerordentlich erschwert. Daher war der Betrieb erst am 22. Dezember bis Niš aufgenommen worden. Am gleichen Tage wurde bei Pirot Anschluß an das bulgarische Bahnnetz gewonnen, so daß auch der Verkehr über Sofia bis Rüstendil eröffnet werden konnte. Als am 4. Januar der durchgehende Zugverkehr über Üsküb bis Veles möglich wurde, betrug aber die Entfernung vom Eisenbahndepot bis zur griechischen Grenze immer noch 100, bis Saloniki 150 Kilometer. Wenn der Betrieb bis zur griechischen Grenze in Gang gebracht war, was wegen der von den Franzosen vorgenommenen besonders gründlichen Zerstörungen, vor allem in der Enge des Vardar-Tales bei Demirkapu, kaum vor Anfang Februar zu erwarten war, mochte die Bahn gerade genügen, den dringendsten Verpflegungs-, Munitions- und Gerätebedarf zu decken. Daneben kam nur der von Rüstendil und Sofia im Struma-Tale abwärts führende Fahrweg in Frage, der aber, ähnlich wie die Straße zwischen Leskovac und Branje, für durchlaufenden Nachschubverkehr in keiner Weise ausreichte²⁾. Der Weg im Vardar-Tal verengte sich auf weite Strecken zu einfachem neben der Bahn herlaufenden Saumpfad³⁾ und war durch die vorhergegangene Inanspruchnahme seitens der Entente völlig unbrauchbar geworden.

Ungeachtet dieser Wegeschwierigkeiten hatte General von Gallwitz bereits am 19. Dezember auf die im Aufmarsch an der griechischen Grenze zu erwartenden Verzögerungen hingewiesen und auf eine Rückfrage der

¹⁾ S. 293 f.

²⁾ Mitteilung des jetzigen Oberstltz. a. D. Dr. Schubert vom 26. Dezember 1932 an das Reichsarchiv.

³⁾ Skizze 23.