

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

- 8 Eisenbahn-Maschinenparks zur Verwendung bei größeren Brückenbauten,
- 5 Unterwasser-Schneideabteilungen zur Aufräumung gesprengter Bauwerke,
- 18 Seilbahn-Betriebstrupps für den Bau und Betrieb von Seilbahnen,
- 6 Feldbahn-Betriebskompagnien zur Bedienung von Schmalspurbahnen,
- 10 Streckenbaukolonnen für Bahnunterhaltungsarbeiten.

Außerdem standen dem Chef des Feldeisenbahnwesens für die Ausführung größerer Unterbauarbeiten eine Anzahl Armierungsbataillone mit zusammen 39 Kompagnien zur Verfügung.

Insgesamt befanden sich um die Jahreswende 1915/16 im Militär-Eisenbahnbetriebe mehr als 144 000 Mann, von denen 41 000 den militärischen Formationen angehörten, während 54 000 Beamte und Arbeiter von den heimatischen Bahnverwaltungen überwiesen waren. Der Rest von 49 000 Mann setzte sich aus Hilfskräften vorwiegend aus den besetzten Gebieten zusammen.

Abgesehen von den im Herbst 1915 aufgetretenen vorübergehenden Störungen in dem Gebiet östlich der Weichsel und von den besonderen Schwierigkeiten des serbischen Kriegsschauplatzes war es bis zum Ende des Jahres den Eisenbahnen gelungen, allen militärischen Ansprüchen gerecht zu werden. Neben der straffen und zielbewußten Leitung durch den Chef des Feldeisenbahnwesens und der pflichttreuen Hingabe aller ihm unterstellten Militär-Eisenbahnbehörden und Formationen war dieser Erfolg vor allem dem mustergültigen Zustande der deutschen Staats-Eisenbahnverwaltungen zu danken, die für die Bahnen im Militärbetriebe die personelle wie materielle Grundlage und Kraftquelle darstellten. Hierdurch war mit Hilfe der Schienentwege jene bewegliche Kriegführung möglich geworden, die für die Lösung der Aufgaben des Mehrfrontenkrieges die Voraussetzung bildete.

6. Die Entwicklung des Kraftfahrwesens bis Ende 1915.

Neben der Eisenbahn gewann das Kraftfahrzeug in steigendem Maße an Bedeutung für die Versorgung des Heeres. Es hatte seit der Jahrhundertwende mehr und mehr Eingang in die Armee gefunden¹⁾. Bei der erstmaligen Verwendung von Personenkraftwagen im Kaiser-

¹⁾ „Kriegsrüstung und Kriegswirtschaft“, Band I, Text-Band S. 280 bis 285, Anlage-Band S. 413 bis 415, 442/43.