

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

Zweites Kapitel.

Die Organisation des Feldeisenbahnwesens zu Kriegsbeginn.

Nach Ausspruch der Mobilmachung übernahm der Chef der Eisenbahnaufteilung des Großen Generalstabes, Oberstleutnant Groener, die Geschäfte des Chefs des Feldeisenbahnwesens¹⁾ und damit die Leitung des gesamten Eisenbahndienstes für Kriegszwecke. Es entsprach der in früheren Zeiten vorzugsweise Verwendung der Eisenbahnen als Nachschublinie, wenn zu Kriegsbeginn der Chef des Feldeisenbahnwesens dem für die gesamte Heeresversorgung verantwortlichen Generalquartiermeister im Stabe des Chefs des Generalstabes des Feldheeres unterstellt wurde. Der veränderten Rolle der Eisenbahnen in der neuzeitlichen Kriegsführung, bei der die Schienenwege vor allem operativ und taktisch Bedeutung für Heeresverschiebungen gewannen und sich zu einem wichtigen Kriegsmittel der obersten Führung entwickelten, trug dieses Unterstellungsverhältnis noch nicht Rechnung.

Gegenüber den in den Kriegsbetrieb²⁾ überführten heimatlichen Eisenbahnen besaß der Chef des Feldeisenbahnwesens weitgehende Anordnungsbefugnis. In allen Fragen der Ausnutzung für Heereszwecke hatten die deutschen Eisenbahnverwaltungen auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes den Weisungen der Militärbehörde Folge zu leisten. Im besonderen traf der Chef des Feldeisenbahnwesens Anordnungen über die Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs, wodurch sich für ihn fast uneingeschränkte Befugnisse gegenüber den Eisenbahnen der Heimat ergaben. Den Bedürfnissen der Kriegsführung ließ sich hierdurch jederzeit in dem notwendigen Umfange Geltung verschaffen.

Als heimatische Militär-Eisenbahnbehörden unterstanden dem Chef des Feldeisenbahnwesens die Eisenbahnabteilung³⁾ des preußischen Stellvertretenden Generalstabes der Armee und die Liniенkommandaturen⁴⁾. Erstere leitete nach den Weisungen des Feldeisenbahnhofs die einheitliche Ausnutzung

¹⁾ Führte bei den Mobilmachungsvorarbeiten die Bezeichnung „Feldesisenbahnhof West“ im Gegensatz zu dem für den östlichen Kriegsschauplatz vorgesehenen „Feldesisenbahnhof Ost“. — ²⁾ S. 30. — ³⁾ S. 6. — ⁴⁾ S. 7.