

## **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

Bedürfnisse neuzeitlicher Heere verlangte die Leitung des Nachschubes besonders straffe, einheitliche Organisation. Maßgebend war hierbei der Grundgedanke, den gesamten in der Heimat für eine Armee aufkommenden Heeresbedarf einem nahe der Grenze gelegenen, leistungsfähigen heimatischen Bahnhofs, „der Sammelstation“, zuzuführen. Hierbei rollten die aus den einzelnen Korpsbezirken stammenden Transporte über den für jedes Armeekorps bestimmten Etappen-Anfangsort und von hier auf festgelegter Eisenbahnetappenstraße zur Sammelstation. Der auf dieser zusammenlaufende Nachschub wurde nach Bedarf in Magazinen niedergelegt oder der Armee auf der ihr zugewiesenen Eisenbahnetappenlinie in geschlossenen Zügen (Etappenzüge) zugeleitet. Von einem möglichst dicht hinter der Front, am Etappen-Hauptort oder in dessen Nähe gelegenen Bahnhofs wurden alsdann die für die einzelnen Truppenverbände eingehenden Sendungen nach ihren Bestimmungsorten abgefertigt.

Die Sammelstation bildete mithin ein großes Vorratslager, aus dem die Anforderungen der Armee sofort gedeckt und auf schnellstem Wege ihr zugeführt werden konnten. Daneben gestattete sie, den Zulauf von Gütern aus der Heimat zur Front nach deren Bedürfnissen und der Leistungsfähigkeit der Bahnen des Operations- und Etappengebietes zu regeln. So war es für den Fall stärkerer Beanspruchung der vorderen Eisenbahnetappenlinien infolge von Truppenverschiebungen möglich, durch vorübergehende Einschränkung des Ablaufes von der Sammelstation zur Front einer Überlastung der Strecken vorzubeugen.

Da die Bewältigung der von den Sammelstationen geforderten Aufgaben für Rangier- und Abstellzwecke umfangreiche Gleisanlagen sowie in Verbindung hiermit ausgedehnte Lagerräume verlangte, kamen für diese Zwecke nur große Betriebsbahnhöfe in Frage, auf denen vielfach noch erhebliche Ausbauten notwendig wurden.

Dem für den östlichen Kriegsschauplatz eingesetzten Feldeisenbahnchef Ost, dessen Aufstellung von dem Gedanken zweier getrennter Kriegsschauplätze ausging, oblag neben dem Ausbau und Betriebe der Bahnen im Verlaufe der Operationen die einheitliche Regelung aller Heeres Transporte der Ostfront. Im übrigen war er an die Befehle des im Großen Hauptquartier befindlichen Chefs des Feldeisenbahnwesens als der in allen grundsätzlichen Fragen maßgebenden und entscheidenden Stelle gebunden.

Für die Bearbeitung der aus dieser Organisation sich ergebenden Aufgaben verfügte der Chef des Feldeisenbahnwesens in seinem Stabe über fünf Sektionen. Ihre Arbeitsgebiete umfaßten: allgemeine militärische Angelegenheiten, Transport, Betrieb und Bau der Eisenbahnen

*Anlage 5.*