

## **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

nicht ermöglichen. Nur bei engster Zusammenarbeit der Kommando- und Etappenbehörden mit den Bahnbeauftragten und dauernder Verbindung derselben nach rückwärts mit den Eisenbahndienststellen konnten die notwendigsten Forderungen erfüllt und die verschiedenartigen Ansprüche an die Bahnen mit deren Leistung in Einklang gebracht werden.

Die Leitung des Nachschubes war anfangs vielfach erschwert infolge unvorschriftsmäßiger Abfertigung der Transporte durch die absendenden Stellen, welche die Ladungen ungenügend bezettelten und mit unzureichenden Begleitpapieren versahen. Diese Mißstände führten in Verbindung mit dem häufigen Fehlen des vorgeschriebenen Begleitpersonals und seiner mangelhaften Unterrichtung über Transportweg und Empfänger zu Irrläufen und Verschleppung der Sendungen. Auch verfügte das Zug- und Stationspersonal zu ihrer richtigen Leitung oft nicht über ausreichende Kenntnis des feindlichen Netzes und seiner Bahnhöfe. So wurden zahlreiche Transporte fehlgeleitet oder erreichten ihr Ziel nur mit großer Verspätung und auf weiten Umwegen.

In den ersten Zeiten beschränkte sich der Nachschub hauptsächlich auf die Vorführung von Verpflegungs-, Munitions- und Ersatztransporten. Da es sich hierbei in der Regel um geschlossene Züge handelte, bot ihre Durchführung meist keine besonderen Schwierigkeiten. Nur bei der Leitung der Ersatztransporte traten in den ersten Wochen häufig Verzögerungen dadurch ein, daß den Militär-Eisenbahnbehörden die Zugehörigkeit der Truppenteile zu den Armeen auf Grund der Kriegsgliederung nicht bekannt war. Auch wurde die Nachsendung des Ersatzes oft dadurch erschwert, daß die Anmeldungen bei den heimatischen Linienkommandanturen in zahlreichen, kleinen Einzeltransporten erfolgten und die Bezeichnung der empfangenden Verbände sich als unzureichend oder nicht zutreffend erwies.

Für die Rückführung Verwundeter und Kranker standen die bei der Mobilmachung aufgestellten Lazarettzüge zur Verfügung, die in unveränderter Zusammensetzung zwischen Front und Heimat verkehrten und je nach der Aufnahmefähigkeit der einzelnen Liniengebiete nach näher oder entfernter gelegenen Lazaretten geleitet wurden. Der Abtransport der zahlreichen Leichtverwundeten erfolgte ebenso wie der Abschub der Kriegsgefangenen nach den zur Aufnahme bestimmten Gefangenenerlagern unter Ausnutzung der nach der Heimat laufenden Leertzüge.

Zu mannigfachen Reibungen führte die Beförderung der Feldpost. Dem anfänglichen Streben der Feldpostbehörden, für die Vorführung der Bahnpostwagen zu den Armeen Sonderzüge zu benutzen, konnte mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit der besetzten Bahnen und ihre