

## **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

große Beanspruchung durch Truppenverschiebungen und dringlichen Nachschub nicht entsprochen werden. Die Bahnpostwagen mußten vielmehr einzeln den zu den Armeen laufenden Verpflegungs-, Munitions- oder Ersatztransporten angehängt werden. Daneben boten während umfangreicherer Heeresbewegungen täglich zahlreiche Züge Gelegenheit, Postfäcke in größerer Zahl zu befördern. Da die Beigabe von Begleitern für jeden Bahnpostwagen vielfach verabsäumt wurde, waren Fehlleitungen und Störungen in der Vorführung der Feldpost häufig nicht zu vermeiden. Erst nach Abschluß der ersten großen Truppentransporte gestattete der Chef des Feldeisenbahnwesens die Einlegung von täglich einem Postsonderzuge auf jeder selbständigen Etappenlinie. Für die Rückbeförderung der Post von den Armeen nach der Heimat mußten grundsätzlich die zurückkehrenden Leerzüge benutzt werden.

Die Nachschubverhältnisse, wie sie sich während der ersten Operationen auf dem westlichen Kriegsschauplatz bis zur Marne Schlacht entwickelten, lagen für den entscheidenden rechten Heeresflügel, wo die Eisenbahnen dem Vormarsch der 1. Armee dicht folgen konnten, günstig. Auf dem linken Flügel standen im Bereich der 6. und 7. Armee die leistungsfähigen heimatischen Bahnen für die Versorgung zur Verfügung. Schwierig gestaltete sich die Vorführung des Nachschubes im Bereich der Heeresmitte, wo das Bahnnetz des besetzten Gebietes gründliche Zerstörungen zeigte und eine schnelle Aufnahme des Betriebes nicht zu erwarten war. Hier mußte man sich zum Teil mit Ausnutzung vorhandener Kleinbahnen und mit Einrichtung von Pendelbetrieb jenseits größerer zerstörter Kunstbauten behelfen. Trotz der hieraus sich ergebenden Schwierigkeiten kam es in dem wirtschaftlich ergiebigen feindlichen Lande zu keinem fühlbaren Mangel an dringendem Heeresbedarf, zumal für einen Nachschub größeren Umfanges mittels der Eisenbahn in diesen ersten Zeiten des Bewegungskrieges ein Bedürfnis nicht vorlag.

Nach dem Rückzuge von der Marne und der hierdurch eingetretenen Verkürzung der Eisenbahnetappenlinien besserten sich die Nachschubverhältnisse für die Heeresmitte. Auch ließ sich später mit der Verlängerung des rechten Heeresflügels bis zum Meere das nahezu unzerstörte Bahnnetz des westlichen Belgiens sehr bald in den Dienst der Versorgung der rechten Flügelarmeen stellen. Der Verlauf der Operationen litt daher nirgends durch die Nachschublage. Die Eisenbahnen hatten ihre große, der Heeresversorgung dienende Aufgabe erfüllt; sie waren zur unentbehrlichen Lebensader zwischen der schaffenden Heimat und dem kämpfenden Heere geworden.