

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

Telephone: +43(732) 7720-53100

an Arbeitern und Gespannen bedingte langsame Entladung und ungenügende Abfuhr der Güter von den Bahnhöfen beeinflussten die Betriebslage äußerst ungünstig. Beispielsweise standen am 26. November in Löben 300 für dortige Militärbehörden herangeführte Wagen, die infolge stockender Ausladung Bahnhof und rückwärtige Strecke zu überfüllen drohten. Da die Aufforderung des Feldisenbahnchefs Ost zur Beschleunigung der Entladung ohne Wirkung blieb, mußte in den nächsten Tagen ein großer Teil der Wagen nach geeigneten Stationen zurückgeleitet werden. Besonders stark war der Zulauf an militärischen und privaten Sendungen für Königsberg, dessen Bahnhöfe nicht in der Lage waren, diese Mengen rechtzeitig zu verarbeiten. So befanden sich am 31. Dezember in Königsberg und seinen Nachbarbahnhöfen 600 für dortige Empfänger bestimmte Wagen, die nicht laderecht gestellt werden konnten. Zur gleichen Zeit entstand im Gebiete von Königsberg eine Anhäufung von weiteren 350 und im Bezirk Danzig von 1200 Wagen, die als Ziel ostpreussische Empfangsstationen hatten. Diese Zustände machten Anfang Januar eine vorübergehende Sperrung der Kohlenzufuhr von Rattowitz nach Ostpreußen notwendig. Trotzdem betrug Mitte Januar die Gesamtzahl der für die Direktion Königsberg abgestellten Wagen im Bereich der Linienkommandanturen Königsberg und Danzig an einem Tage noch über 2400.

Diese schwierigen Verhältnisse hatten bereits im Dezember 1914 zur Bildung eines Betriebsausschusses in Posen geführt, der eine einheitliche Betriebsführung im Osten sicherstellen sollte und aus Vertretern der östlichen Eisenbahndirektionen und des Chefs des Feldisenbahnwesens bestand. Als vom Frühjahr 1915 ab die Stockungen sich in zunehmendem Maße auf die Bezirke Königsberg und Danzig ausdehnten, und der Betrieb in den übrigen östlichen Gebieten wieder flüssiger geworden war, wurde der Betriebsausschuß von Posen nach Königsberg verlegt, wo er bis Anfang Mai 1918 in Wirksamkeit blieb.

2. Der Feldzug in Südpolen, Herbst 1914.

a) Der Aufmarsch der 9. Armee in Oberschlesien.

Nach der Schlacht an den Masurischen Seen sollte die Masse der 8. Armee zur unmittelbaren Unterstützung des österreichisch-ungarischen Heeres als neu gebildete 9. Armee in Oberschlesien und Südpolen aufmarschieren, um von hier erneut zum Angriff anzutreten. Für diese Umgruppierung standen zwei durchgehende, doppelgleisige Transportstraßen über Königsberg—Marienburg—Posen—Breslau und über Allenstein—Thorn—Gnesen—Kreuzburg zur Verfügung. Ihre Leistungs-