

## **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

die Grenze überquerten und daß es zur 500 km langen Küste Hochkroatiens und Dalmatiens überhaupt keinen Vollbahnanschluß gab.

Von diesen gegebenen Verhältnissen ausgehend, waren die militärischen Bahnbehörden bestrebt, eine möglichst rasche und reibungslose Durchführung der durch die Mobilisierung und den Aufmarsch bedingten Bahnbewegung zu erzielen. Sie wurden in diesem Bestreben von dem k. k. Eisenbahnministerium in Wien und dem k. u. Handelsministerium in Budapest stets verständnisvoll unterstützt. Der Gedanke, daß es auch während des Krieges zu großen Bahnbewegungen kommen werde, trat gegenüber den Mobilisierungsvorbereitungen wohl in den Hintergrund. Die Militärbahnbehörden haben sich aber auch in diese Aufgabe rasch hineingefunden.

Bis zur Jahrhundertwende galten die Kriegsvorbereitungen des Generalstabes in überwiegendem Ausmaße dem Kriege gegen Rußland. Wichtige strategische Linien, ohne die später die Karpathenverteidigung fast unmöglich geworden wäre, verdankten dem zähen Drängen des damaligen Chefs des Generalstabes FZM. Freih. v. Beck ihre Entstehung. Sein Nachfolger GdI. Conrad wendete sein Augenmerk auch Italien zu. Nach Südungarn liefen verhältnismäßig zahlreiche Bahnstränge. Dagegen scheiterte an dem Widerstande Ungarns auch nach den trüben Erfahrungen aus den beiden Balkankrisen alles Bemühen, die Bahnverbindungen nach BHD. auf das unbedingt Nötige zu verbessern. Der Vergleich mit Rußland, das, von französischem Gelde unterstützt, an den Ausbau seines Bahnnetzes die machtvollsten Anstrengungen setzte, springt sowohl bei einem Blick auf Bosnien wie auf Galizien in die Augen. Zumal im Südosten Österreich-Ungarns wirkte die ungünstige Bahnlage auch auf die Führung des Feldzuges entscheidend zurück.

Die verschiedenen Möglichkeiten, die sich beim Auftreten Serbiens und Rußlands für die Kriegführung des Donaureiches ergeben konnten, veranlaßten den Generalstab, ein System von Alternativaufmärschen zu ersinnen<sup>1)</sup>. Er zerlegte das 1100 Bataillone starke Feldheer für die Aufmarschbewegung in drei große Massen. Die erste dieser Massen, die er „A-Staffel“ nannte, war die mächtigste, sie bestand aus insgesamt 28½ Infanterie- und 10 Kavalleriedivisionen, zu denen noch 21 Landsturminfanterie- und Marschbrigaden traten<sup>2)</sup>. Sie war unter allen Um-

<sup>1)</sup> Kiszling, Österreich-Ungarns Kriegsvorbereitungen (Militärwissenschaftliche und Technische Mitteilungen, Wien 1922, 273 ff).

<sup>2)</sup> I., II., III., V., VI., X., XI., XII. und XIV. Korps samt der 13., 22., 43., 44., 45. und 46. SchD. und der 37., 38., 39. und 41. HID. sowie sämtliche Kavallerie-