Die digitale Landesbibliothek Oberösterreich

oö landes bibliothek

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

Militäreisenbahnbehörden im Kriege

Chef des Feldtransportwesens
zuerst Wien, dann beim Armeeoberkommando,

Zentraleisenbahn- und Dampfschiff-transportleitung in Wien
mit
Zentralwagendirigierung und
Zentrallokomotivdirigierung
(einige Offiziere des Eisenbahnbureaus, über 300 Bahnbeamte),

die Eisenbahnlinienkommandos
mit
Kriegsfilialwagendirigierungen bei den Bahndirektionen der Heimat.

Feldtransportleitungen
mit
Kriegsfilialwagendirigierungen bei den Bahndirektionen des Kriegsgebietes.

Militäreisenbahntechnisches

Es gab Kriegsfahrordnungen für 313 militärisch wichtige Strecken mit 31.200 km Betriebslänge und 3846 Stationen. (Durchschnittliches Stationsintervall 7.5 km.)

Die Kriegsfahrordnungen sahen das Maximum der im Durchzugsverkehr nach den baulichen Anlagen der Bahn möglichen, gleichmäßig fahrenden Zugspaare vor. Auf zweigeleisigen und eingeleisigen Flachlandsbahnen wurden mit Grundgeschwindigkeiten von 30 bis 35 km kaum 20 Stundenkilometer Reisegeschwindigkeit erreicht. Auf billig gebauten und Gebirgsstrecken sank die Reisegeschwindigkeit auf 16, auch 12 km und darunter.

Die militärische Leistungsfähigkeit ist das Maximum der in einem Tag in beiden Richtungen im Durchzugsverkehr (ohne Ein- oder Ausladung) nach der baulichen Anlage theoretisch durchleitbaren Züge unter der Voraussetzung, daß genügend Personal und Maschinen vorhanden sind. Sie wird durch die Tageszugszahl und Zugslänge (oder das Zugsgewicht) ausgedrückt. Sie vermindert sich in der Praxis im Durchzugsverkehr durch das Postzugspaar und ein Sechstel aller Züge als Fakultativzüge für Regiefahrten der Bahn und unvorhergesehene Fälle, so daß einer Leistungsfähigkeit von 15 Zügen 12, von 30 Zügen 24, von 60 Zügen 48 reine Transportzüge zukommen. (Praktische Leistungsfähigkeit.) Starke Ein- und Ausladungen drosseln bei dürftigen Stationseinrichtungen die Gesamtleistung.

Die Länge der vorhandenen Kreuzungsgeleise bestimmt die Länge der Militärzüge. Es gab Strecken mit 100-, 70-, 50-achsigem Verkehr und auch solche mit kürzeren Zügen.

An Militärzugstypen gab es: 100-, 70- und 50-achsige Züge mit 49, bezw. 34 und 24 Transportwagen und einem Bruttogewicht von 500, bezw. 350 und 250 Tonnen.

Fassungsraum der Wagen (normal)

Klassenwagen: 24 Offiziere und Beamte,

Gedeckter Güterwagen: 36 bis 40 Mann oder 6 Pferde (Tragtiere) und 3 Mann oder unverladene Güter bis zu 10 Tonnen.