

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

V. ERSATZ DER FEHLENDEN ZAHL DURCH INTENSITÄT DER RÜSTUNGEN

Die materielle Überlegenheit kann allerdings auch durch andere Mittel gefördert werden als durch die Bereitstellung einer zahlenmäßig überlegenen Macht.

Eines dieser Mittel, vielleicht das wichtigste und auch im Frieden fruchttragende, ist die Entwicklung des Kommunikationsnetzes, um die Streitkräfte rascher bereitzustellen als der Gegner und sie im Verlaufe des Krieges durch rasche Verschiebungen vervielfältigen zu können⁶¹⁾. Das Verbindungsnetz des Deutschen Reiches war dem seiner Gegner überlegen⁶²⁾ und kam den militärischen Anforderungen durchaus nach, wenn auch gewiß noch Ausgestaltungen möglich waren.

Das gesamte Bahnnetz der öst.-ung. Monarchie war hingegen auf den Friedensbedarf zugeschnitten. Der Friedensverkehr suchte vor allem den Weg nach Nordwesten, nur zum kleinen Teil nach Südwesten. Sehr bescheiden waren die Verkehrsanforderungen in der Richtung nach Rußland, Rumänien und dem Balkan.

Die Heeresverwaltung hatte wohl bei der Schaffung mancher Bahnlinien tätig mitgewirkt, aber ausschließlich „strategische Bahnen“, wie sie beispielsweise in Rußland eine große Rolle spielten, gab es bei uns nicht. Es war im letzten Dezennium schon etwas Besonderes, wenn aus militärischen Gründen eine Bahnlinie durch Anlage größerer Rampen oder längerer Stationen mehr ausgestaltet wurde, als es dem augenblicklichen Friedensbedarf entsprach. Manchmal stellte sich der Zwist der Reichshälften Bahnprojekten entgegen, die sowohl im militärischen wie im wirtschaftlichen Interesse verwirklicht werden sollten. So zum Beispiel bei der Verbindung der Bukowina mit Ungarn und beim vergeblich angestrebten Anschluß des dalmatinischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes an das österreichische. Auch die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Budapest—Semlin wurde bekämpft: Und doch war gerade diese Linie die einzige, welche die Grenze des Reiches gegen

⁶¹⁾ Die nachfolgenden Ausführungen gründen sich ausschließlich auf die diesbezüglichen wertvollen Arbeiten des Gen. d. R. Ing. Emil Ratzehofer, der im Kriege Stellvertreter des Chefs des Feldeisenbahnwesens war.

⁶²⁾ Während Frankreich an einem Tage nur 318 Züge an seine Ostgrenze zu führen vermochte, konnte Deutschland täglich 650 Züge nach seiner Westgrenze im Raume südlich der Linie Köln—Maastricht leiten. G.M. Schäfer: „Straßenaufmarsch“ (Mil. wiss. Mitt. 1931). Gegen Rußland bestand eine noch größere militäreisenbahntechnische Überlegenheit.