

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

der Durchführung dieses „transporttechnischen Wagnisses“¹⁾, als die nunmehr offen zu Tage getretene Feindschaft Rußlands zur Dirigierung der höchsten Kraft gegen den Hauptgegner im Norden zwang²⁾.

Die nun folgende Umlenkung starker Kräfte gegen Rußland (oft aber ungenau: Transport der 2. Armee über Syrmien nach Galizien genannt) stürzte die Transport- und Betriebslage, wie sie für die ersten Kriegswochen beabsichtigt worden war, vollständig um, führte stellenweise zu Überlastungen, die Verkehrsstockungen erzeugten, und schuf eine neue, anfangs kaum überblickbare Verteilung der Wagenmassen, Maschinen und des Zugsbegleiterpersonals.

Die Militäreisenbahnbehörden beherrschten wohl noch den Lauf der Massenbewegungen, die nach ihren Plänen eingeleitet wurden, kleinere und Einzelsendungen aber kamen ab und die Betriebsbehörden waren nicht mehr imstande, den vorher festgelegten Lauf der Transporte (die Instradierung) einzuhalten. Als die Auswirkungen der ersten Russenerfolge in Ostgalizien zur Preisgabe weiter Netzteile zwangen, am 30. August die Feldtransportleitung Nr. 2 von Lemberg nach Sambor, am 2. September die Nr. 3 von Stanislau nach Stryj zurückgenommen werden mußte und mit dem Sitz der Feldtransportleitung Nr. 3 auch die Auswertung der östlichsten Karpathenbahn über Körösmezö gegen Delatyn verloren ging, benahmen die hereinstürzenden Ereignisse für einige Zeit der Zentralstelle jeden Überblick über die Transport- und Betriebslage auf den in schwerste Verwirrung gebrachten nordöstlichen Netzteilen.

Hunderttausende von Flüchtlingen aus Ostgalizien hatten zusammen mit evakuiertem Bahnpersonal und ihren Familien, zum Teil unter Mitnahme von Habe und selbst Vieh, die Wagengarnituren gestürmt, und vollbesetzt, aber führerlos rollten die Ladungen in unregelmäßiger Folge gegen West und Süd, mischten sich mit dem Strom der Leichtverwundeten und Kranken der ersten Schlachten zu einer infektionsgefährlichen Masse, die nach Westen bis nach Krakau flutete, nach Süden über die Karpathenpässe quoll und mit ihrer Regellosigkeit alle Voraussetzungen eines planvollen Betriebes umwarf; den zuständigen Unterbehörden wurde vorübergehend Überblick und Leitung entzogen.

Schon in diesen Zeiten waren die unteren Militäreisenbahnbehörden (Eisenbahnlinienkmdn. und ihre Unterstellen) gezwungen worden, zur Instradierung der Transporte „von Bereich zu Bereich“ zu greifen;

1) Aus dem Tagebuch des Generals Joh. Straub, des k. u. k. Feldeisenbahnchefs, über sein Referat bei Exz. Conrad am 31. Juli 1914 vormittags.

2) „War unser Aufmarsch starr?“ Österr. Wehrzeitung, 13. und 20. Juni 1930.