

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

strategischen Wünsche des obersten Führers und der Realisierbarkeit der beabsichtigten Heeresbewegungen und -versorgung die Entschlüsse hervorbringen und sodann die Pläne für Operationen entworfen werden konnten.

Als sich das System der Transportbehandlung bei Heeresverlegungen eingelebt hatte, war der Vorgang meist folgender:

Der Fech erfuhr in der Regel direkt und mündlich die Pläne über beabsichtigte Heeresbewegungen von der Operationsabteilung oder dem Chef des Generalstabes. Er konnte in einfachen Fällen sofort ein Referat über die Möglichkeit der Bewältigung der verlangten Transporte erstatten. Bei größeren Bewegungen aber legte er erst nach Berechnungen seiner Abteilung die mögliche Lösung vor, unter Umständen in mehreren Spielarten.

Standort der Heereskörper, Einladerraum, Ziel, Transportquantum, Tageszugszahl der gewählten Transportstraße (manchmal zwei, auch mehrere), ermittelt aus der praktischen Durchgangsleistung¹⁾ unter Beachtung nicht zurückstellbarer sonstiger Transporte, die Fahrzeit in die in Aussicht genommenen Ausladeräume boten die Grundlagen, um der obersten Führung das Eintreffen der Täten, deren Truppenqueuen und der ganzen Heereskörper in Aussicht zu stellen.

In der Regel wollte die Führung die Bewegung rasch beenden.

Für den Sonderzweck, der mit der Verlegung erreicht werden sollte, drängte man daher zu einem kurzen Transport mit vielen Zügen im Tag, die Truppen voraus, die einzelnen Heereskörper in sich geschlossen je nach Lage parallel auf verschiedenen Straßen nebeneinander oder hintereinander. Aber die harten Tatsachen und die stets wachsenden sonstigen Aufgaben des Verkehrsapparates für gleichzeitige andere Verlegungen, Heeresversorgung, militärischen Heimatverkehr oder nicht entbehrliche bürgerliche Sendungen drückten gar oft die Tageszugszahl, die man diesem Zwecke widmen konnte, herab.

Durch regelmäßige Tagesmeldungen der Feldtransportleitungen und der Zentraltransportleitung über die Transport- und Verkehrslage im Gesamtbereich unterrichtet, hatte der Fech ein gefühlsmäßiges Urteil, was er für Forderungen an die Bahnen stellen könne. Irrtümer zeigten sich bei der Durchführung und änderten seine Ansicht. Der Fech stellte Ein-

¹⁾ Durchgangsleistung — jene der schwächsten Teilstrecke der ganzen Transportstraße; siehe auch über: „Militärische Leistungsfähigkeit“, Mil. wiss. u. techn. Mitt. 1927, Juli-August-Heft, Seite 438, und über: „Praktische Leistungsfähigkeit“, Mil. wiss. u. techn. Mitt. 1928, März-April-Heft, Seite 152.