

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

f) Das Rückgrat der Ostfront.

Der Feldzug von Rowno hatte wohl am 31. August 1915 den Besitz von Luck gebracht, es war aber nicht gelungen, den angestrebten Raum von Rowno zu gewinnen. Damit mußte auf die wertvollen Querverbindungen verzichtet werden, die von Rowno und Sdolbunowo nach Sarny und gegen Brody führten. Während auf österreichischem Boden die gründliche Wiederherstellung und Ausgestaltung der k. k. Staatsbahnen allen militärischen Zwecken genügte, mußte ein entsprechend leistungsfähiges Netz für Wolhynien zum guten Teil erst aufgebaut werden. Die Leistungen des Bahnknotens von Kowel waren dabei von entscheidender Bedeutung.

In der ersten Zeit (ab 16. September 1915) wurden täglich etwa 6, nach Eröffnung der südlichen Linie (6. Oktober) etwa 15 bis 20 Vollzüge nach Kowel gebracht. Diese Menge war für die Versorgung der Front durchaus unzulänglich. Als anfangs Dezember scharfe Fröste die Maschinen-, Auslade- und Verschubleistungen stark herabsetzten, brauchten die Züge von Cholm und von Sokal in manchen Tagen die dreifache Fahrzeit (30 Stunden statt 10), und damit verschärfte sich die Versorgungskrise in Wolhynien bedenklich. Daher ließ sich das AOK. seit Beginn Dezember täglich die in Kowel eintreffenden Transporte melden, und gespannt verfolgte auch die oberste Führung durch Wochen das Eintreffen jedes Verpflegs-, Rinder- und Hartfutterzuges, die in der Heimat in reichlichem Maße für die Heeresgruppe Linsingen abgesendet wurden, sich aber zurück bis Krakau und Oberungarn stauten, da die Aufnahmefähigkeit von Kowel zu gering war. Um die Weihnachtszeit 1915 gab es mannigfache Gründe für die katastrophal ungünstigen Transportleistungen nach Wolhynien. Bauliche, organisatorische Mängel, personelle Ursachen und noch mangelhaftes Zusammenspiel der Etappen- und Bahnbehörden in dürftig eingerichteten Raum wirkten zusammen, um einen Zustand andauern zu lassen, der geeignet war, die Kampf- und Widerstandskraft der Front im russischen Winter zu zermürben. Der Gedanke, kräftige russische Gegenstöße — wie sie vor kurzem noch bei Czartorijsk und Baranowicze erfolgt waren —, könnten sich wiederholen, ließ alle Kräfte anspannen, um das „Rückgrat der Ostfront“ aufzubauen.

Da dieses Ziel offensichtlich nur in längerer Arbeit erreicht werden konnte, war es zunächst dringendstes Gebot, wenigstens das Herankommen des laufenden Nachschubes zu steigern, um die ärgste Not der Front zu lindern. Dazu wurden alle Frachtaufgaben im Armeebereich verboten und der Bahn aufgetragen, alle etwa in ganze oder Leer-