

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

die marschfähigen Formationen, vor allem die Kampftruppen, traten der Menge nach in den zusammenzuführenden Massen stets weiter zurück.

Im Zusammenhang mit dieser Wandlung der Kriegstransporte erhielt die rasche Entladung der Bahnwaggons, die Weiterbeförderung, Verteilung und Deponierung der meist sehr gewichtigen Kriegsmittel eine steigende Bedeutung. Die auftretenden Schwierigkeiten waren im Gebirge am größten, wo nebst den Entfernungen ansehnliche Höhenunterschiede zu überwinden waren. Diese Schwierigkeiten konnten nur durch Vollbahnausgestaltungen und Neubauten, durch vermehrte Arbeitskräfte, Baracken- und Wegebau, Anlage von Feld- und Seilbahnen bewältigt werden, deren eigener großer Bedarf wieder die Materialtransporte steigerte. Kein Wunder, daß der „Verpflegsstand“ der Armee im Felde im Verhältnis zum Kampfstand erheblich stieg.

Der ununterbrochene Fluß des lebenden und toten Nach- und Abschubes, der Urlauber- und Sanitätsverkehr, die Anforderungen der Kriegswirtschaft, die sich schon auf die wichtigsten Zentralen stützte (Eisen-, Kohlen-, Sparmetall-, Getreide-, Ölzentrale usw.) und der schon wieder sehr belebte Zivilverkehr nahm allerorten die Bahnmittel ungemein stark in Anspruch. Der Führung war es unmöglich, die Truppenkörper nahe ihrer Ersatzkörper einzusetzen. Böhmisches mußten auf dem russischen und Balkanschauplatz, südungarische und galizische an der Südwestfront in den Kampf treten. Die Zeiten waren längst vorüber, wo nur die zu den Fronten führenden Strecken unter starkem Militärverkehr standen. Besonders in den Hauptstädten des Donauraumes überkreuzte er sich dicht und mannigfaltig.

Die Fahrzeiten zwischen den 1500 km Luftlinie entfernten Fronten dehnte sich auf vier und fünf Tage; angesichts der Masse sonstiger unaufschiebbarer Transportaufgaben wurde so eine Minderung in der Intensität der Heeresverlegungen unvermeidlich.

A. OPERATIVE TRUPPENTRANSPORTE

In der Zeit vom Dezember 1915 bis Mai 1916 fanden Operationen und große Kampfhandlungen im südlichsten Teil der Balkanfront (Kriegshafenbereich Cattaro), im Nordosten an der bukowinischen Front und in Südtirol statt. In das Kriegshafengebiet Cattaro konnten die Landtransporte nur auf der eingleisigen Schmalspurbahn über