

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

zu erreichen. Das zweite Geleise reichte im Frieden nur bis Branzoll. Von der Hauptbahn im Etschtal zweigte nur ein Vollbahnflügel von Trient ostwärts durch die Fersinaschlucht ins Valsugana. Er war nur für 12/50-Achser gebaut.

Während Eisenbahnaufmärsche der Angriffsgruppierung in der Regel vorarbeiten, zwang hier das Gelände, die Angriffskräfte hintereinander in einem schräg zur Front gerichteten Tal des Hochgebirges zu versammeln, die Angriffsgruppierung sodann im Fußmarsch zu bewirken, wobei fast alles auf einer Straße vorgezogen werden mußte. Der Südtiroler Aufmarsch 1916 ist damit der einzige Vollbahnaufmarsch, bei dem die aus weiten Räumen zusammenströmenden Transporte vieler Heereskörper, der Armeemittelbaren und des bedeutenden Kriegsmaterials schließlich auf einer Bahnstrecke entluden, die überdies der Versorgung der Tirolerfront diente. Zu den Schwierigkeiten der winterlichen Zugsförderung über Hochgebirgspässe und durch Engtäler kamen operative und transporttechnische bei der Disposition und Entladung der Massentransporte in wenigen Stationen.

Die Dauer des Aufmarsches war wesentlich von der Tageszugszahl abhängig, die über die Pässe und sodann von Franzensfeste südwärts gefördert werden konnte. Sie hatte bei Kriegsbeginn von Innsbruck bis Branzoll praktisch 38/100-Achser, südwärts nur 21/100 betragen. Das Inntal konnte über Saalfelden-Wörgl nur eingleisig mit 24 Zügen erreicht werden, 16 Züge durchs Pustertal zurollen. Der Bau des zweiten Gleises bis Wörgl war bei Kriegsbeginn eingestellt worden, wurde über Betreiben der Zentraltransportleitung wieder aufgenommen und bis 25. August 1915 vollendet, gleichzeitig die Leistungsfähigkeit über die Salzburg-Tiroler Grenzpässe und den Brenner auf praktisch 48/100 Züge gesteigert, das 2. Gleise von Branzoll auf der Blindbahn schon Ende 1915 bis Trient und am 20. Februar 1916 bis Calliano in Betrieb genommen. Die Leistung der Pustertalbahn wurde auf 22/100 gesteigert.

2. Die Auslade-Verhältnisse in Südtirol

Die durch das Hochgebirge bedingte Beengtheit bestand nicht nur in der einzigen Auslaufstrecke, sondern auch in ihrer schrägen Richtung zur Front und in den wenigen Ausladestationen. Nur in den Stationen Bozen-Gries und Trient hatte das Friedensverkehrsbedürfnis größere Anlagen entwickelt. Das Gelände erschwerte Erweiterungen, und der Verkehr ab Bahnhof wurde durch das nur 1—3 km breite, vom reißen-