

## **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

einer solchen schematischen Ausnützung der Stationen stand aber oft die Reihenfolge im Eintreffen der Transporte, der Wunsch nach Aufrechterhaltung des Verbandes und das beabsichtigte Ziel der Sendungen in Widerspruch. Marschfähige Transporte konnten weiter hinten (nördlich) entladen werden. Für Materialtransporte mußten tunlichst weit vorne (südlich) gelegene Ausladestationen gewählt werden, womöglich zugleich Ausgangspunkte der drei Hochstraßen auf Plateaus oder Anfangspunkte der Seilbahnen. Alles was weiter hinten auslud, mußte irgend einmal die einzige Straße passieren.

Es war auch zu bedenken, daß nach der Ausladung das Kriegsmaterial in die Höhenstellungen, das Gros auf die Plateaus südöstlich Trient gebracht werden mußte. Das erforderte anschließenden Seilbahn- und Autotransport, von dessen Fortschritt die Freimachung der Stationen abhing. Der Zuschub der Vollzüge in die Frontstationen mußte daher vom Fortschreiten der Ausladetätigkeit, diese vom Fortschritt im Seilbahn- und Autotransport und der Weiterbeförderung mit Tragtierkolonnen abhängig werden.

### *3. Der Plan zum Bahnaufmarsch*

Der Zufluß der Aufmarschtransporte durfte daher nicht von weiter, im vorhinein auf lange Zeit und bloß nach der möglichen Tageszugszahl über die Alpenpässe geregelt werden. Der ausladenden Feldtransportleitung 7 in Innsbruck und den mit ihr zusammen arbeitenden Etappenbehörden mußte ein Einfluß auf das Zurollen eingeräumt werden, was besonders für die schweren Artillerie- und Materialtransporte, weniger für die Serientransporte der Heereskörper Geltung hatte. Organisatorische Maßnahmen sollten dem Rechnung tragen. Die Feldtransportleitung 7 übertrug Mitte April 1916 einer Expositur in Trient die Einzelheiten der Transportregelung ab Trient, und das Armeeoberkommando teilte einen Vertreter des Feldeisenbahnchefs zum Heeresgruppenkommando Bozen ein, um das Einvernehmen zwischen Feldtransportleitung und den erst in Bildung begriffenen höheren Kommandos (3., 11. Armeekommando) und dem Landesverteidigungskommando Tirol herzustellen.

Ein erster Kalkül über einen Aufmarsch wurde dem Feldeisenbahnchef am 1. Februar 1916 aufgetragen. Für die in Aussicht genommenen Kräfte ergab die Berechnung  $1\frac{1}{2}$  Monate Aufmarschdauer. Als Conrad am 3. Februar 1916 in Pless zu einer Besprechung eintraf, waren die Vorbereitungen zum Angriff auf Verdun so weit gediehen, daß ein