

## **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 57. und 59. ID. vom Balkan nach Tirol.

Zu dieser Zeit erfolgte — je nach der Bahnlage in wechselnder Stärke — die Verschiebung:

Der III. Korpsunmittelbaren und der 48. ID. vom Bereiche Laibach, bzw. Villach nach Tirol.

Alle diese Bewegungen liefen parallel, jede mit geringer Tagesdichte und in einer Zeit, in der der strenge Hochgebirgswinter die erwartete Leistung herabsetzte. Zunächst verringerte der Frost die Maschinenleistungen, erhöhte den Kranken- und Reparaturstand; Schnee- und Rutschungen hemmten den Verkehr, der auch durch einige Unfälle gestört wurde. Der Arbeitsfortschritt in den Lokomotiv-reparaturwerkstätten war von höchster Bedeutung. Die Arbeiter und Angestellten boten ihr Bestes auf, um den Anforderungen nachzukommen. Zu gleicher Zeit wurden aber auch die Ausladeleistungen durch Schneelage und Frost herabgemindert, die Rangier- und Verschubleistungen sanken. Die Entladezeiten dehnten sich, dadurch entstanden Überhaltungen der Zugmaschinen und des Zugsbegleitpersonals, was alsbald Personal- und Maschinenmangel für die rückrollenden Leergarnituren zur Folge hatte. Die weiter hinten gelegenen Dispositionsstationen verspürten alsbald die Personal- und Maschinenknappheit, die wegen verminderten Rückströmens bei ihnen auftrat. Da aber gleichzeitig der Zulauf aus der Heimat über beide Strecken stark blieb, verschlechterten sich die Platzverhältnisse auf den Südtiroler Stationen, besonders in Branzoll, derart, daß mit einer Drosselung der Aufnahme in den Übernahmsstationen der Feldtransportleitung 7 vorgegangen werden mußte. Die Zentraltransportleitung mußte weitere Verladungen, der Feldeisenbahnchef die Absendung von den Fronten drosseln. Anfang März wurden die Ergebnisse der Kräfteversammlung in Südtirol für unbefriedigend erkannt. Das Armeekommando entschloß sich daher, um den Termin für den Angriffsbeginn einhalten zu können, die Materialtransporte mit 15. März zu unterbrechen, die Truppentransporte intensiv aufzunehmen und erst in Lücken oder hinter ihnen den Rest des Kriegsmaterials heranzuführen.

Der Transport der Heereskörper gliederte sich:

a) *Zur Isonzofront*

Zur Freimachung gebirgsgewohnter Truppen. Zwei Divisionen (62. von der B-, 34. von der R-Front) und drei Brigaden (21. LstBrig.