

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

winischen Schmalspurstrecken sahen um die Jahreswende 1915/16 einen Militärverkehr von einer Dichte, wie er nie früher war und wahrscheinlich nie mehr hier zustandekommen wird. Er fand in der Niederwerfung Montenegros seine Krönung. Auf dem russischen Schauplatz kam es zu keinen einheitlichen Bewegungen.

Bei der größten einheitlichen Transportleistung im ersten Halbjahr 1916 erstreckte die schwer zugängliche Lage des Angriffsraumes südlich des Alpenhauptkammes die Versammlungszeit auf mehr als 60 Tage. Es konnte hier nicht annähernd jene schlagartige und daher überraschende Versammlung erreicht werden wie etwa beim Gorlice-Aufmarsch⁵⁾ oder jenem gegen Serbien im Herbst 1915⁶⁾. Dort waren auf mehreren Endstrecken Tagesleistungen von 64, bzw. 42 Zügen am Ziel erreicht, die Aufmärsche in bedeutend kürzerer Zeit bewältigt worden.

B. SONSTIGE KRIEGSBAHNLEISTUNGEN

Die operativen Truppentransporte stellten wohl die sinnfälligste, keineswegs aber die einzige Art der militärischen Bahnauswertung in dieser Höheperiode des Mehrfrontenkrieges dar. Der ununterbrochene Fluß an Ersatzen und die an Sortenzahl und Gesamtmenge in dieser Kriegsperiode stets ansteigenden Materialsendungen wurden vom Armeeoberkommando ebenfalls nach operativen Grundsätzen geleitet und nahmen den Gesamtverkehrsapparat des Donaureiches immer mehr in Anspruch.

Der Ausbau der heereeseigenen Kriegsindustrie und die militärische Unterstützung, die alle im öffentlichen Interesse arbeitenden Unternehmungen im Transportwesen erfahren mußten, dann die Verschiebungen, die sich aus den aus nationalen Gründen erfolgten Verlegungen der Ersatzkörper, der Dirigierung der Kriegsgefangenen, Verwundeten und Kranken ergaben, steigerten auch die internen Hinterlandtransporte bedeutend.

In den sechs Monaten (Dezember 1915 bis Mai 1916) wurden aus der Heimat abbefördert⁷⁾:

⁵⁾ Siehe: „Der Eisenbahnaufmarsch bei Gorlice“, Wehrzeitung 1929, Folge 10, 11.

⁶⁾ Vergl. Beilage 10 zum III. Band von „Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914—1918“.

⁷⁾ Nach Halbmonatsrapporten der Zentraltransportleitung und Tagesmeldungen der Feldtransportleitungen an den Feldeisenbahnchef.