

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

geben am 28. August. Heute, am 1. November, erhalte ich sie. Schnell gegangen, nicht wahr? — Nun, ich will hoffen, daß alles gut abgegangen ist und meine Familie gesund ist.

Transportwesen in Russisch-Polen.

2. November 1914

Die Tätigkeit des Trains im Feldzuge verdient besonders hervorgehoben zu werden, denn die Versorgung der Truppen mit Lebensmitteln und ebenso die Herbeischaffung von Hafer für die vielen Tausende von Zug- und Reitpferden bildet den Hauptfaktor zur Schlagfertigkeit und Erhaltung unseres Heeres. Seit wir die Grenze in Oberschlesien überschritten und nach der Weichsel zu marschierten, hatten wir in Russisch-Polen unter denkbar schlechtesten Fahrstraßen zu leiden, meist waren es nur schmale, sandige oder lehmige Pfade, die schon von den ersten Kolonnen (Artillerie- und Infanteriemunitionskolonnen) ausgefahren waren. Die nachfolgenden Kolonnen (Proviantkolonnen, Fuhrparkkolonnen, Feldlazarette usw.) mußten nun wohl oder übel durch die aufgewühlte Fahrstraße ihren Weg fortsetzen; oft mußten wir ganze Strecken zu tief ausgefahrener Löcher auf der Fahrstraße mit gefällten Bäumen und Sträuchern notdürftig ausbessern. Unglaubliches mußten unsere braven Zugpferde hier leisten; oft wurde ein Wagen nach dem anderen unter Verwendung von Vorspannpferden der ersten Wagen aus dem tiefen Sandboden herausgeholt, und alle Augenblicke mußten die Fußmannschaften kräftig in die Speichen der Räder greifen, damit die Pferde überhaupt anzogen. Trotz dieser schlechten Fahrwege legte wohl jede Formation durchschnittlich pro Tag 25 Kilometer zurück. Die Folgen dieser ungeheueren An-