

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:

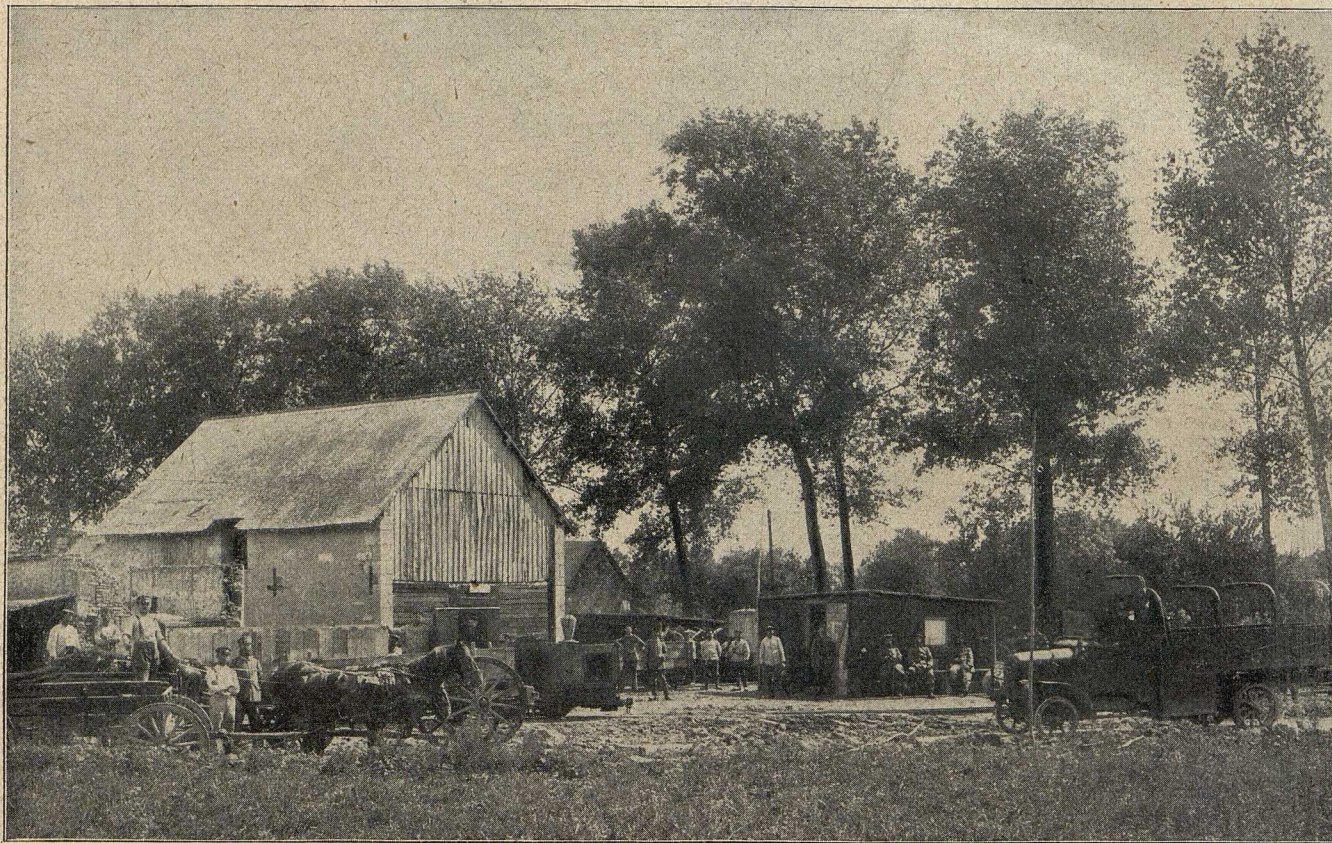
Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Bauleistung von etwa 3 Kilometern, wenn nicht besondere Schwierigkeiten, wie der Bau großer Brücken und Viadukte, dieses Maß noch bedeutend verringern. Wesentlich schneller geht der Bau der allerdings auch weniger leistungsfähigen Feldbahnen vor sich. Da bei ihnen kein zeitraubender Unterbau nötig ist und die Gleise in fertigen, 5 Meter langen und schon mit Schwellen versehenen Rahmen vorliegen, die nur zusammengefügt zu werden brauchen, so vermögen 2—3 Baukompagnien etwa 10 Kilometer Feldbahngleise täglich zu verlegen. Die Züge der Feldbahn leisten trotz der Kleinheit ihrer Wagen (je 5 Tonnen Tragkraft) recht bedeutendes, denn jeder von ihnen faßt eine Nutzlast von 60—70 Tonnen.

rühmten strategischen Rückzug auf die Warthelinie, der gleichfalls ein Musterbeispiel einer genialen Eisenbahnstrategie ist. Hindenburg benutzte die wenigen Eisenbahnlinien zum schnellen ungehinderten Abtransport seiner Truppen und Bagagen und zerstörte dann hinter sich die gesamten Bahnanlagen, vor allem die Gleise, Stellwerke und Wasserstationen, in so gründlicher Weise, daß die Russen ihm nicht zu folgen vermochten. So diktierte er noch im Weichen dem Feinde das Gesetz.

Wie die Entwicklung der Eisenbahn und ihr Einfluß auf die Kriegsführung sich in Zukunft gestalten wird, läßt sich schwer voraussagen. Es sind zweifellos noch mancherlei Verbesserungen des jetzigen Betriebes möglich.



Militärfeldbahnhof auf dem westlichen Kriegsschauplatz.

Phot. Oskar Teilmann, Schwewe.

Die strategische Verwendung der Eisenbahn während der eigentlichen kriegerischen Operationen ist, da der Feldherr sich hier zumeist auf Improvisation angewiesen sieht, natürlich unendlich viel schwieriger als bei dem lange und sorgfältig bis in alle Einzelheiten vorbereiteten Aufmarsch. Aber sie bietet der mit ihrer Benutzung vertrauten Heerführung auch eine Anzahl schwerwiegender Vorteile. So ermöglicht sie überraschende starke Truppenverschiebungen von einem Teil des Kriegsschauplatzes nach dem anderen und führt auf diese Weise im Dienste einer genialen Strategie zu Erfolgen von solcher Bedeutung, wie Hindenburg sie im Osten schon wiederholt erzwungen hat. Auch die vom deutschen Generalstab meisterhaft geübte Ausnutzung der „inneren Linie“, der Truppenausgleich zwischen Ost und West, ist nur auf Grund unseres ausgedehnten Eisenbahnnetzes möglich. Allerdings setzt auch das beste Eisenbahnnetz voraus, daß Führer da sind, die es zu benutzen verstehen, wie andererseits auch ein mangelhaftes Netz in der Hand eines großen Feldherrn unermessliche Dienste leisten kann. Auch hier braucht man nur wieder an Hindenburg zu erinnern und an seine Vormärsche in Polen, sowie an seinen be-

Vor allem von dem viergleisigen Ausbau der Hauptstrecken verspricht man sich in militärischen Kreisen sehr großen Nutzen für die Landesverteidigung, und er wird wahrscheinlich nicht mehr lange auf sich warten lassen, wenn erst wieder der Frieden in Deutschland eingeleitet ist, zumal da die Trennung des Personen- und Güterverkehrs auch zahlreiche wirtschaftliche Vorteile bieten würde. Der Elektrifizierung der Vollbahnen, so verlockend sie jetzt schon aus wirtschaftlichen Gründen sein mag, stehen so viele ernste militärische Bedenken gegenüber, daß im Interesse der Landesverteidigung einstweilen an ihre Verwirklichung nicht gedacht werden kann.

Zweifellos wird einmal die Zeit kommen, wo die Vorzüge des elektrischen Betriebes der Vollbahnstrecken so zwingend sein werden, daß die militärischen Bedenken dadurch überwunden werden. Bis dahin aber müssen wirtschaftliche Vorteile vor den Forderungen der Landesverteidigung zurücktreten, denn letzten Endes blühen und gedeihen, wie dieser Weltkrieg uns wieder mit Macht ins Gedächtnis gerufen hat, deutscher Handel und Wandel nur im Schutze eines starken und schlagkräftigen Heeres.

Georg Schmitz.