

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Ausbaustand des Eisenbahnnetzes Österreich-Ungarns bis
1914:

Betriebslänge: 48.300 km

7,7 km/100 qkm (Ö), 6,6 km/100 qkm (U)

Deutsches Reich: 11,6 km/100 qkm

Davon zweigleisig: 8.432 km

Lokale Schmalspurbahnen: etwa 2.500 km

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Hauptverkehrsrichtungen/Grenzüberschreitungen:

Deutschland: 50 Schienenstränge

Schweiz: 2 Schienenstränge

Russland: 4 Schienenstränge

Rumänien: 4 Schienenstränge

Italien: 5 Schienenstränge

Serbien: 1 Schienenstrang

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Friedensorganisation:

(bis 1910 nahezu gänzlich verstaatlicht)

Österreich: k.k. Eisenbahnministerium (1896)
16 Direktionen der k.k. Staatsbahnen

Ungarn: k.u. Handelsministerium (1867)
12 Betriebsleitungen der k.u.
Staatsbahnen

Privatbahnen (Südbahn und Kaschau-Oderberg in Ö und U)

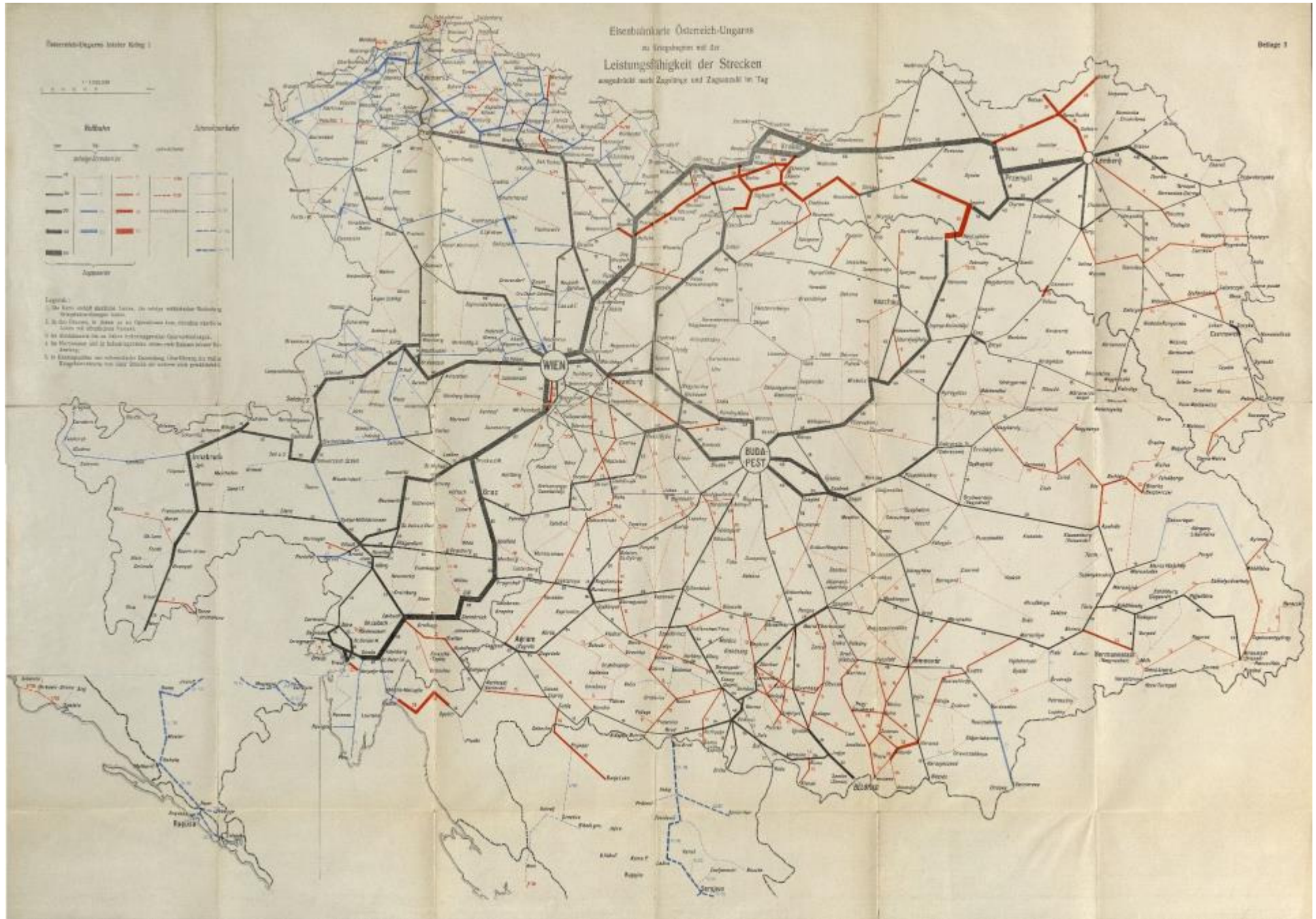
Bosnien-Herzegowina: k.u.k. Finanzministerium

Eisenbahnkarte Österreich-Ungarn
zu Kriegszwecken mit der
Leistungsfähigkeit der Strecken
ausgedrückt nach Zugstärke und Zuganzahl im Tag

1 : 1.000.000

Streckenkategorie		Zuganzahl im Tag	
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

- Legende:
1. Die Karte zeigt die Eisenbahnstrecken, die unter verschiedenen Umständen transportfähig sein können.
 2. Die Strecken, die durch ein oder zwei Linienstriche dargestellt sind, sind als einfache Strecken zu betrachten.
 3. Die Strecken, die aus mehreren Linienstrichen dargestellt sind, sind als Doppelstrecken zu betrachten.
 4. Die Strecken, die aus mehreren Linienstrichen dargestellt sind, sind als Mehrfachstrecken zu betrachten.
 5. Die Eisenbahnstrecken, die durch Linienstriche dargestellt sind, sind als Transportstrecken zu betrachten.



Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Weitere Probleme:

Ungarn : zu 2/3 von Österreich und Bosnien umgeben

Vollbahn: überschreitet an 20 Stellen die 1350km
lange Binnengrenze

Bosnien: Eine Umladestation, eigenes
Verkehrsgebiet mit 76 cm
Schmalspurnetz

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Weitere Probleme:

Ungarn : zu 2/3 von Österreich und Bosnien umgeben

Vollbahn: überschreitet an 20 Stellen die
Binnengrenze

Bosnien: Eine Umladestation, eigenes
Verkehrsgebiet 76 cm Schmalspurnetz

Transport Tirol – Ostgalizien bzw. Bosnien – Böhmen
überschreitet zweimal die Zwischengrenze=
Dienstsprachengrenze...

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

K.u.k. Armee und die Eisenbahn

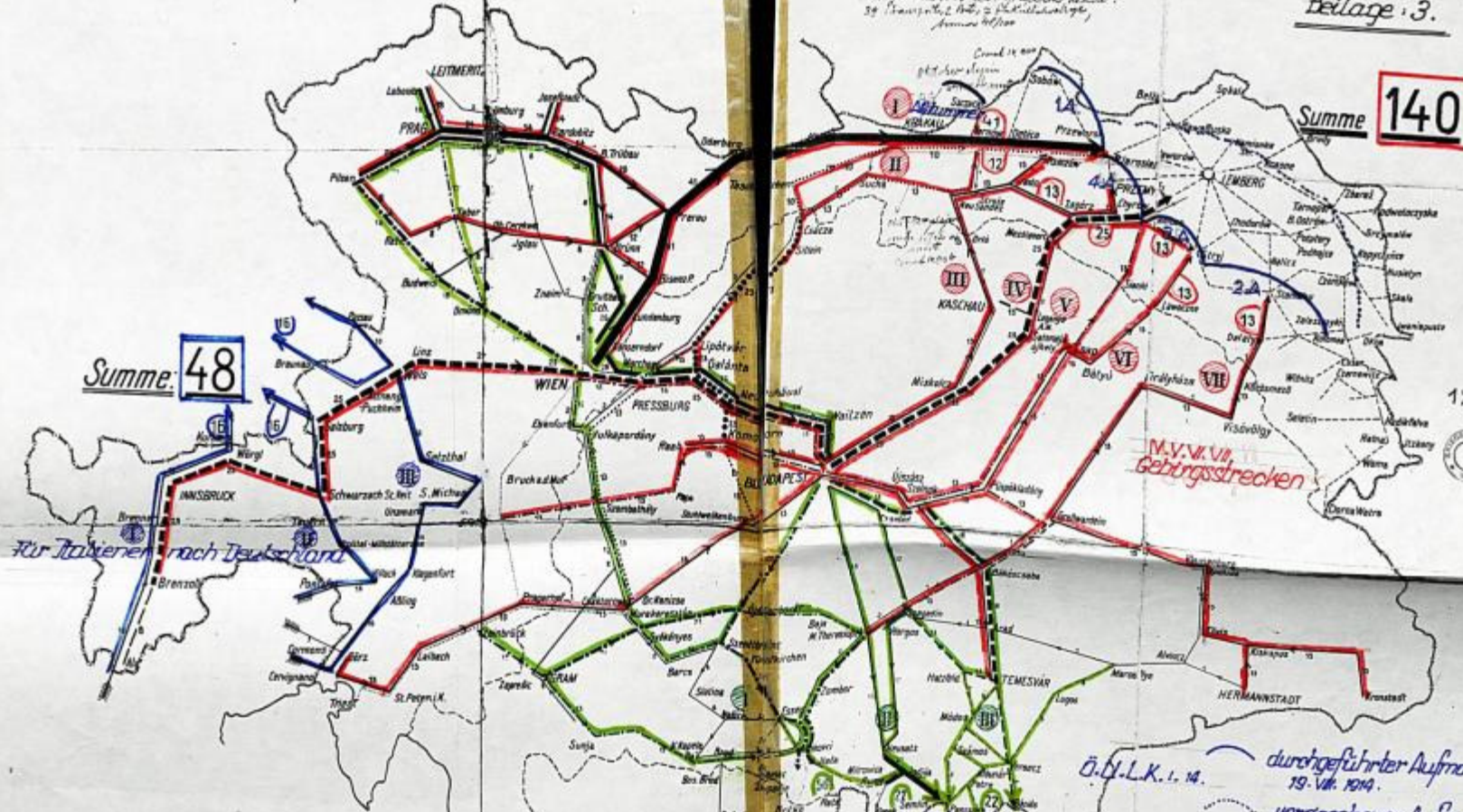
Chef des Generalstabes: Einfluss auf alle Angelegenheiten,
die die mil. Leistungsfähigkeit der Bahnen betrifft

Kriegsministerium: Abteilung 5/E.B. (= Personal des
Eisenbahnbüros des Generalstabes)

Direkter Verkehr mit den zuständigen Ministerien

K.u.k. Eisenbahnlinienkommandant mit Militärbüro: Je k.k.
Staatsbahndirektion bzw. k.u. Betriebsleitung

Eisenbahnaufmarschlinien



Summe: 48

Beilage 3.
Summe 140

Für Italiener nach Deutschland

M.V.V. VII
Gebirgsstrecken

Aufmarschlinien

R	B	BHD	Dreibund
schwere MOC	mit Gr-Div	mit Schwaben	mit
I ——— 41	I ——— 71	I ——— 10	I ——— 10
II 23	II ——— 27	II ——— 16	II ——— 16
III ——— 13	III - - - 6	III ——— 19	III ——— 19
IV - - - 25	Verteilungslinie an Aufmarschraum	Reichsgrenze	Reichsgrenze
V ——— 13	Hilfslinie 1 mit Feldverbindung	Zeltbereichsgrenze	Zeltbereichsgrenze
VI ——— 10			
VII ——— 13			

Summe 112

durchgeführter Aufmarsch
19. VI. 1914.
vorgesehener Aufmarsch
bis 1. VI. 1914.

Die Aufmarschlinien sind nach ihrer Leistungsfähigkeit durch die Strichstärke veranschaulicht.
Die Zahlen 12, 16, 24, 48, 64, 128 stellen die durchlaufende Transport-mehr-Passage zu
Dach in (Battal.) Abzügen, normalerartigen Zügen.

Feldverbindung der Heiligt., Aschauer
KASCHAU PRAG - Korpsstationen, Ainzitz, Götz - Bahnhöfen
Der Übergang der Aufmarschlinien, die Parallel- u. Gegenlauf auf derselben Strecke
kennzeichnet den Ausdruck

16. Verordn. über die
Kriegsverfahren (S. 10) mit Anhang
39. Hauptteil, Art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

Spezial
Prag, Bismarck
Prag, Bismarck
Prag, Bismarck
Prag, Bismarck
Prag, Bismarck

121



1:250000

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

- Bau und Linienführung neuer Bahnen

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

- Bau und Linienführung neuer Bahnen
- Leistungsfähigkeit bestehender und neu zu erbauenden Strecken

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

- Bau und Linienführung neuer Bahnen
- Leistungsfähigkeit bestehender und neu zu erbauenden Strecken
- Einrichtung und Nachbeschaffung der Maschinen und Waggons

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

- Bau und Linienführung neuer Bahnen
- Leistungsfähigkeit bestehender und neu zu erbauenden Strecken
- Einrichtung und Nachbeschaffung der Maschinen und Waggons
- Ausgestaltung der Ein- und Auswaggonierungsstationen

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

- Bau und Linienführung neuer Bahnen
- Leistungsfähigkeit bestehender und neu zu erbauenden Strecken
- Einrichtung und Nachbeschaffung der Maschinen und Waggons
- Ausgestaltung der Ein- und Auswaggonierungsstationen
- Bereithaltung von Betriebsstoffen

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

- Bau und Linienführung neuer Bahnen
- Leistungsfähigkeit bestehender und neu zu erbauenden Strecken
- Einrichtung und Nachbeschaffung der Maschinen und Waggons
- Ausgestaltung der Ein- und Auswaggonierungsstationen
- Bereithaltung von Betriebsstoffen
- Vorbereitungen für den Kranken- und Verwundetentransport

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

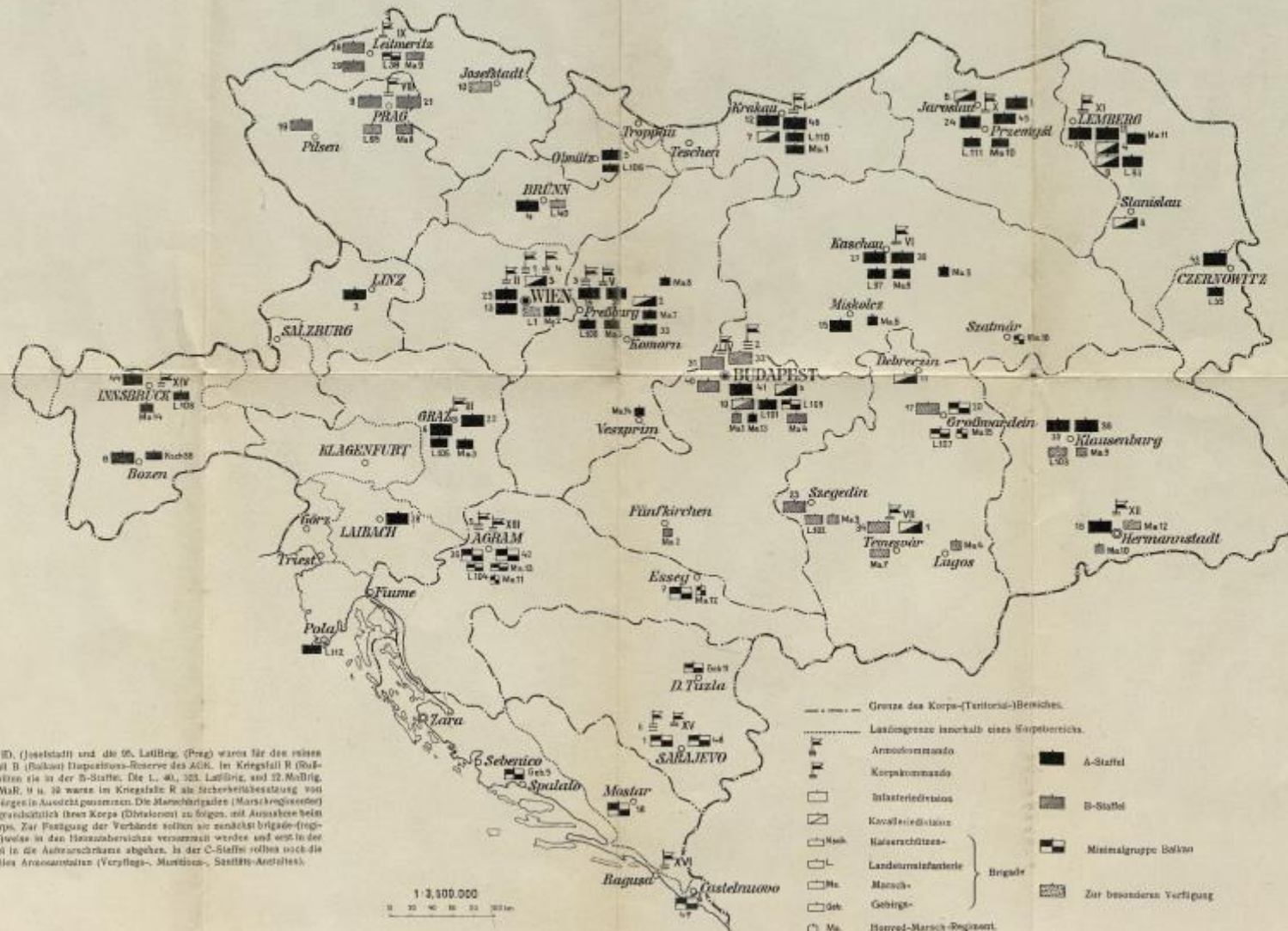
- Bau und Linienführung neuer Bahnen
- Leistungsfähigkeit bestehender und neu zu erbauenden Strecken
- Einrichtung und Nachbeschaffung der Maschinen und Waggons
- Ausgestaltung der Ein- und Auswaggonierungsstationen
- Bereithaltung von Betriebsstoffen
- Vorbereitungen für den Kranken- und Verwundetentransport
- Sicherung der Bahnen vor Sabotageakten

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Einflussnahme mil. Eisenbahnbehörden auf

- Bau und Linienführung neuer Bahnen
- Leistungsfähigkeit bestehender und neu zu erbauenden Strecken
- Einrichtung und Nachbeschaffung der Maschinen und Waggons
- Ausgestaltung der Ein- und Auswaggonierungsstationen
- Bereithaltung von Betriebsstoffen
- Vorbereitungen für den Kranken- und Verwundetentransport
- Sicherung der Bahnen vor Sabotageakten und
- Vorkehrungen zur Zerstörung und Wiederherstellung von Kunstbauten

Die mobilen Landstreitkräfte und ihre geplante Verwendung.



Die 10. ID. (Josefstadt) und die 95. Landbrg. (Prag) waren für den reifen Kriegszustand II (Balkan) Dispositionsinstrumente des AGK. Im Kriegszustand II (Balkanzustand) sollten sie in der B-Staffel. Die L. 40, 303. Landbrg. und 12. Mobilgr. sowie 10. MaR. u. a. 10 waren in Kriegszustand R als Sicherungsbesatzung von Siebenbürgen in Aussicht genommen. Die Marschbrigaden (Marschregimenten) sollten grundsätzlich ihren Korps (Divisionen) zu folgen, mit Ausnahme beim XII. Korps. Zur Festlegung der Verbände sollten vorzuleistende brigade- (regiment-) weise in den Hauptabteilungen versammelt werden und erst in der C-Staffel in die Aufmarschlinie abgeben. In der C-Staffel sollten sich die mobilen Armeekorps (Vertrags-, Marsch-, Sanitäts-Abteilungen).

1 : 2,500,000
0 20 40 60 80 100 km

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

- Normierung des Aufmarsches
- Auf allen wichtigen Bahnen hundertachsige Züge (= 500 t)
1 Bataillon oder 1 Batterie oder 25 Wagen mit je 20,5 t

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

- Normierung des Aufmarsches
 - Auf allen wichtigen Bahnen hundertachsige Züge (= 500 t)
1 Bataillon oder 1 Batterie oder 25 Wagen mit je 20,5 t
 - Kategorisierung der Lokomotivtypen nach 43
Kriegskategorien (Anzahl gekuppelter Achsen, Zugkraft,
Kurvengängigkeit, Durchgangsprofil, Raddruck)

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

- Normierung des Aufmarsches

- Auf allen wichtigen Bahnen hundertachsige Züge (= 500 t)
1 Bataillon oder 1 Batterie oder 25 Wagen mit je 20,5 t
- Kategorisierung der Lokomotivtypen nach 43
Kriegskategorien (Anzahl gekuppelter Achsen, Zugkraft,
Kurvengängigkeit, Durchgangsprofil, Raddruck)
- Kategorisierung der Strecken nach 21 Belastungssektionen
(Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, Oberbau-
tragkraft, Lichtraumprofil)

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

- Normierung des Aufmarsches

- Auf allen wichtigen Bahnen hundertachsige Züge (= 500 t)
1 Bataillon oder 1 Batterie oder 25 Wagen mit je 20,5 t
- Kategorisierung der Lokomotivtypen nach 43
Kriegskategorien (Anzahl gekuppelter Achsen, Zugkraft,
Kurvengängigkeit, Durchgangsprofil, Raddruck)
- Kategorisierung der Strecken nach 21 Belastungssektionen
(Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, Oberbau-
tragkraft, Lichtraumprofil)
- 313 Kriegsfahrordnungen (31.200 km),
Reisegeschwindigkeit elf (eingleisig) bis 18 km/h
(zweigleisig)

DEUTSCHLAND
NEMETORSZÁG

Territoriale Einteilung der Wehrmacht

Beilage I

RUSSLAND
ORSZÁG

M. 1:4,000,000

SVÁJZ

ITALIEN
OLASZÁG

ROMANIA

SZERBIA
MONTENEGRO

BULGÁRIA

Zeichenerklärung:
 Minimalgruppe Balkan
 B Staffel
 A Staffel



Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Die konkreten Kriegsvorbereitungen

Gliederung der k.u.k- Armee in:

A-Staffel: 28 1/2 ITD und KD, 21 LdstInf- und Marschbrigaden (1.100.000 Soldaten)

B-Staffel: 12 ITD, 1 KD, 6 LdstInf- und Marschbrigaden (400.000 Soldaten)

Minimalgruppe Balkan: 8 ITD, 7 LdstInf- und Marschbrigaden (300.000 Soldaten)

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Die Bearbeitung der Kriegsfälle 1

Evidenzbüro: Daten der fremden Heere

Operationsbüro: Detailliertes Kräftecalcul, Aufmarsch-varianten, Kriegsgliederung, Alarminstruktionen, Aufmarsch

Ettappenbüro: Materielle Versorgung der Streitkräfte

Landesbeschreibungsbüro und militärgeographisches Institut:
Kartenmaterial

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Die Bearbeitung der Kriegsfälle 2

Abschluss dieser Arbeiten alljährlich im Herbst

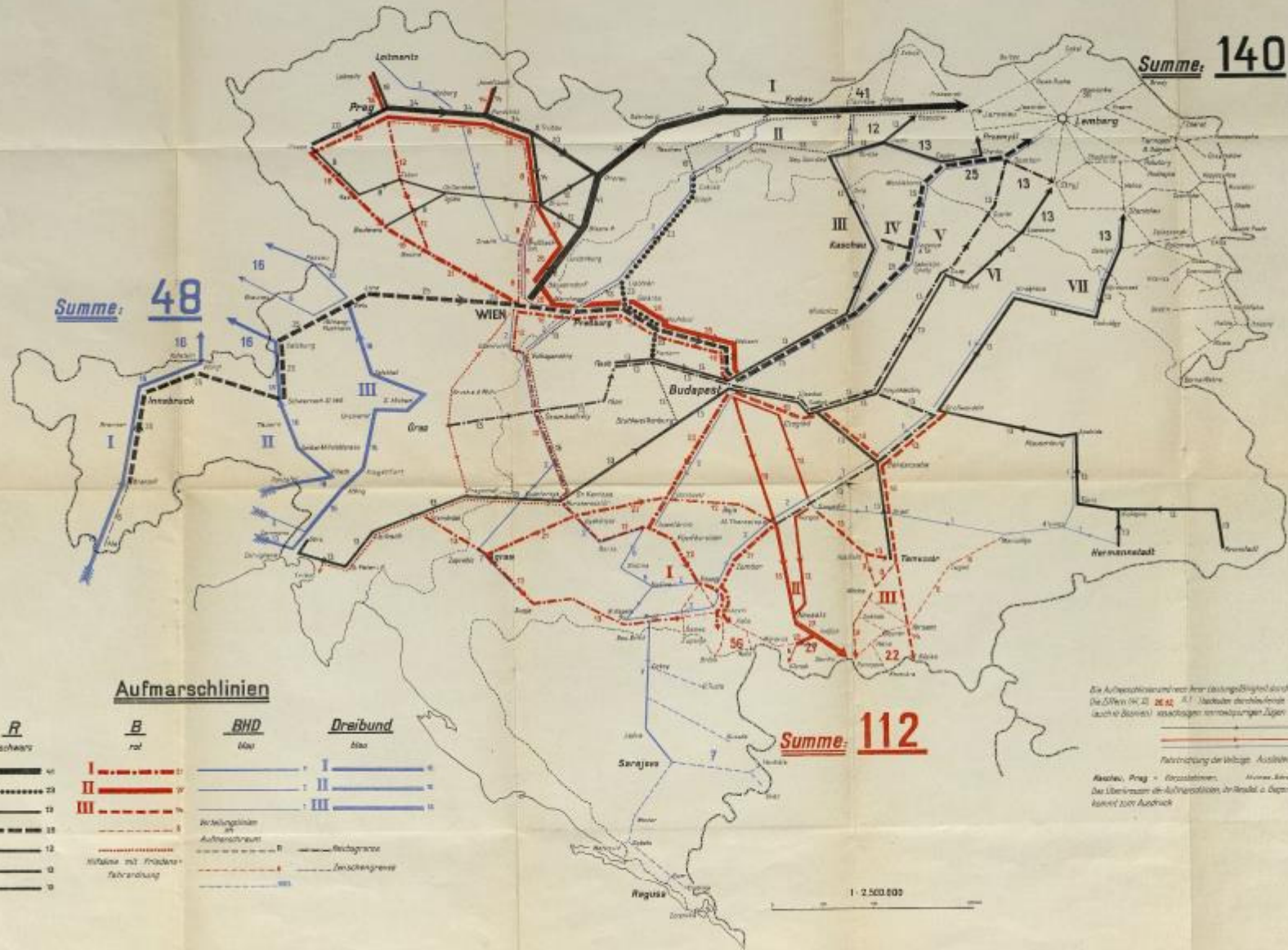
Sanktion Seiner Majestät

Eisenbahnbüro: Instradierungsarbeiten über den Winter

Einberufung der 28 EbLinienkdt. mit je 2-3 Beamte

Personalaufstockung insgesamt um 80-120 Mann

Abschluss der Neubearbeitung mit 1. März

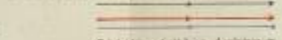


Aufmarschlinien

<u>R</u> <i>Schwarz</i>	<u>B</u> <i>rot</i>	<u>BHD</u> <i>blau</i>	<u>Dreibund</u> <i>blau</i>
I ————— 10	I ——— 11	I ——— 11	I ——— 11
II 20	II ——— 12	II ——— 12	II ——— 12
III ——— 11	III ——— 13	III ——— 13	III ——— 13
IV ——— 13	IV ——— 14		
V ——— 12	V ——— 15		
VI ——— 10	VI ——— 16		
VII ——— 10	VII ——— 17		

- Werkzeuglinien
- Aufmarschraum
- Mitteln mit indirekter Führung
- Bedeckungs-
- Zwischengrenze
- 1883

Die Aufmarschlinien sind ihrer Erstlingsstellung durch die Druckhöhe hervorgehoben.
Die Differenz (H. 4) 26 21 111 112 sind die durchgehenden Transparenz- und Reduzier-
tafel (auch in der) spezialisierten Einheiten zugeordnet.



Farbgebung der Weltge. Anstalten
Prag, Wien = Eisenbahnen. Wien, Buda = Schienen
Der 18. Bezirk der Schienenlinien ist durch die Differenz auf der rechten Seite
hervorgehoben.

1 : 2.500.000

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Der Aufmarsch in den Weltkrieg 1

25 Juli 19.15 Uhr: Ablehnende Antwort Serbiens

Abends Mobilmachung Fall B

27. Juli: 1. Alarmtag, Formierung der Zentraltransportleitung in Wien als oberste instradierende Behörde der Monarchie

28. Juli: 1. Mobilisierungstag, sämtl. Verkehrsbehörden in mil. Händen. Franz Joseph I ernennt den Chef des Feldeisenbahnwesens, der dem Chef des Generalstabes untersteht

Gegen Serbien werden aufgeboten: Minimalgrp. Balkan und B-Staffel (7 KK bzw. 19 ITD, 3 KD), III. Korps (3 ITD) Reserve. 2/5 der k.u.k. Armee

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Der Aufmarsch in den Weltkrieg 1

25 Juli: Russland verfügt in den Bezirken Warschau, Kiew, Odessa, Moskau und Kasan Befehle zur Vorbereitung der Mobilmachung

31. Juli: Russland mobilisiert, Franz Josef I unterzeichnet Befehl zur allgemeinen Mobilisierung

Damit hatten A und B-Staffel gegen Russland zu rollen

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Der Aufmarsch in den Weltkrieg 2

Eisenbahntechnische Maßnahmen:

- a) Verstärkung aller personenführenden Züge
- b) 2. auf 3. Mob Tag (5./6.8.) Kriegsfahrordnung (Versorgung der Städte und Einrückungszüge ausgenommen)
- c) Verschiebung von 1000 Lokomotiven und 10.000er Bahnmitarbeiter
- d) 3. Mobtag 30 %, 4. MobTag 40 %, 5. MobTag 50%, 6. MobTag 70 %, ab 7. MobTag (=10.8.) voller Verkehr!

Schematische Aufmarschgruppierung, Kriegsgliederung und Stärke der österr.-ung. Streitkräfte bei Kriegsbeginn 1914

Nordöstlicher Kriegsschauplatz, 20. August.

Armeegruppe GdK. v. Kummer
 I. KD, 23. u. 103. LfdB., 196. LfdBrig.
 Stärke: 43 Bata., 27 Schw., 23 Bt.

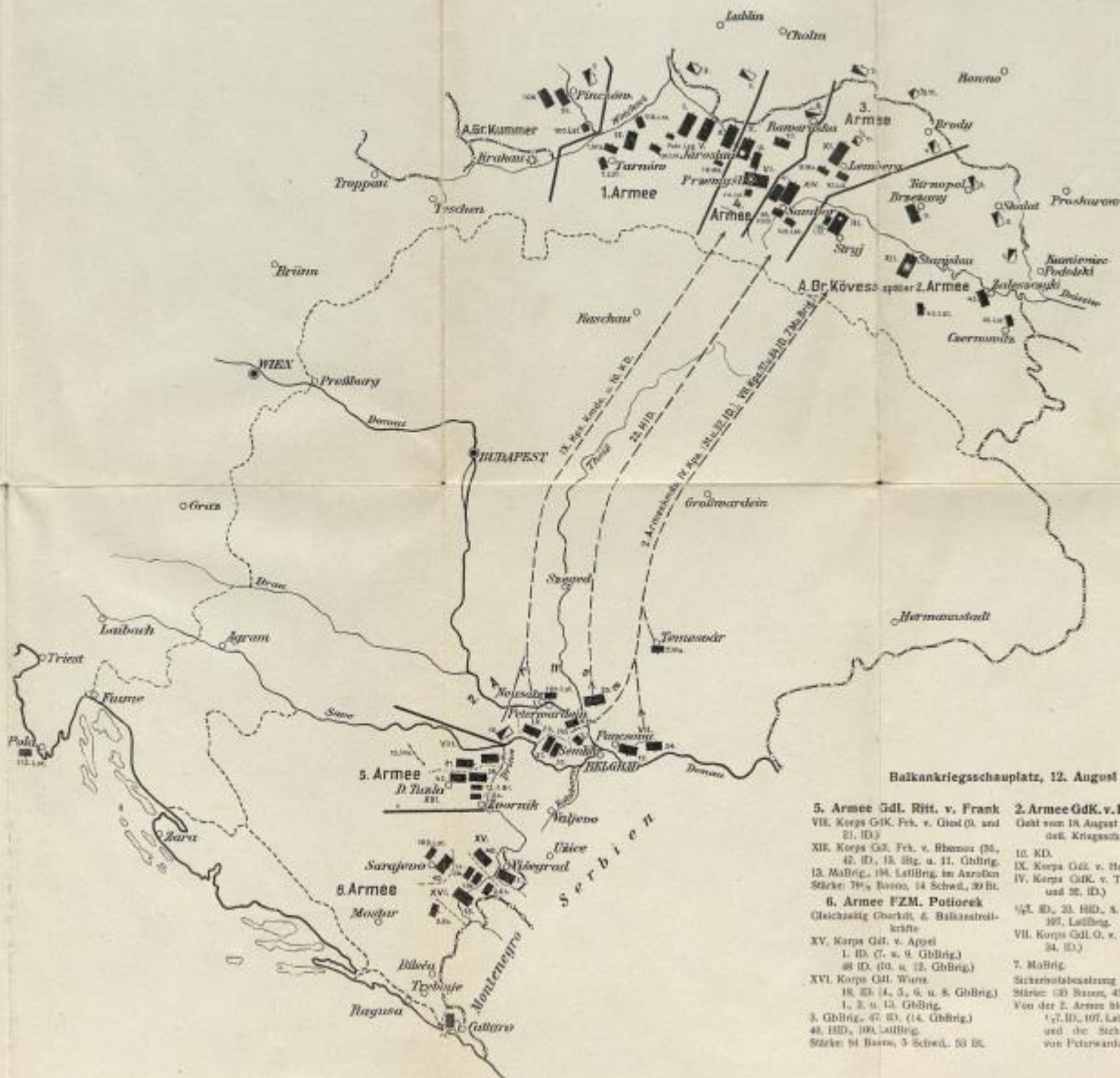
1. Armee GdK. Dankl:
 I. Korps GdK. Fröh. v. Kirchbach (5. u. 46. ID.)
 V. Korps FZM. v. Puhala (14., 23. u. 37. ID.)
 X. Korps GdL. H. v. Maissner (2., 24. u. 45. ID.)
 12. ID., 3. u. 9. KD.
 1. 101. u. 110. LfdBrig.
 1. u. 65. MaBrig., Pola, Legras
 5. MaBrig. u. 28. LfdBrig. im Anrücken.
 Stärke: 188 Bata., 77 Schw., 82 Bt.

4. Armee GdL. Ritt. v. Auffenberg
 II. Korps GdL. Schenna (4., 13. u. 25. ID.)
 VI. Korps GdL. v. Boseowid (15., 27. u. 30. ID.)
 IX. Korps GdL. v. Horstlein, KpaKndu. im Anrücken
 von B Kriegsschauplatz (10. u. 26. ID.), letz-
 ters im Anrücken.
 XVII. Korps GdK. Gt. Hayn, wird ab 20. August
 gebildet (19. ID., 2. u. 9. MaBrig., die beiden
 letzteren im Anrücken.)
 6. KD., 10. KD. im Anrücken von B Kriegsschauplatz.
 4. MaBrig. im Anrücken.
 Stärke: 147 Bata., 71 Schw., 77 Bt.

3. Armee GdK. v. Brudermann:
 VI. Korps GdK. v. Kaleschky (22. ID.)
 XIV. Korps GdL. Finkenberg Joseph Ferdinand (3.,
 4., 44. ID.)
 41. HD., 88. KschBrig., 93. u. 108. LfdBrig.
 2. u. 11. KD., 11. MaBrig.
 21. HD. im Anrücken von B Kriegsschauplatz.
 21. LfdBrig., dazu 3., 4. u. 14. MaBrig., 23. u.
 41. HMaBrig. im Anrücken.
 Stärke: 159¹/₂ Bata., 190 Schw., 63 Bt.

Armeegruppe GdL. v. Kövess:
 später (25. August) **2. Armee GdK. v. Böhm-
 Ermoli**
 III. Korps GdL. v. Ceterus (8., 22. u. 26. ID.)
 XII. Korps GdL. v. Kövess (28., 33. und 38. ID.)
 IV. Korps GdK. v. Terstjassky (31. und 32. ID.)
 im Anrücken von B Kriegsschauplatz
 VII. Korps GdL. O. v. Matzner (17. u. 34. ID.)
 im Anrücken von B Kriegsschauplatz
 11. u. 43. ID., 1., 5. und 8. KD., 33., 40. und 106.
 LfdBrig.
 20. HD., 7. und 12. MaBrig., 102. und 103. LfdBrig.
 im Anrücken aus den Neb.-Stützpunkten.
 Stärke: 239¹/₂ Bata., 198 Schw., 115 Bt.

Feistungsbesetzung von Przemysl:
 111. LfdBrig.
 Sonstige Feistungsbesetzungen und Doppelpat-
 rollen nicht gerechnet.



Balkankriegsschauplatz, 12. August

5. Armee GdL. Ritt. v. Frank
 VII. Korps GdK. Fek. v. Gied (3. und
 8. ID.)
 XII. Korps GdL. Fek. v. Rhomov (30.,
 42. ID., 18. Brg. u. 11. GbBrig.)
 13. MaBrig., 194. LfdBrig. im Anrücken
 Stärke: 79¹/₂ Bata., 14 Schw., 30 Bt.

6. Armee FZM. Potiorek
 Gleichzeitig Oberkdt. 6. Balkanstr.-
 brige
 XV. Korps GdL. v. Appel
 1. ID. (7. u. 9. GbBrig.)
 48 ID. (10. u. 12. GbBrig.)
 XVI. Korps GdL. Wurm
 18. ID. (4., 5., 6. u. 8. GbBrig.)
 1., 2. u. 13. GbBrig.
 3. GbBrig., 47. Bt. (14. GbBrig.)
 48. HD., 100. LfdBrig.
 Stärke: 94 Bata., 3 Schw., 53 Bt.

2. Armee GdK. v. Böhm-Ermoli
 GdL. von 18. August an auf dem nord-
 östl. Kriegsschauplatz ab.
 10. KD.
 IX. Korps GdL. v. Horstlein (28. ID.)
 IV. Korps GdK. v. Terstjassky (31.
 und 32. ID.)
 1/2. ID., 23. HD., 8. MaBrig.
 107. LfdBrig.
 VII. Korps GdL. O. v. Matzner (17. und
 34. ID.)
 7. MaBrig.
 Sicherheitsbesetzung Peterwardein.
 Stärke: 63 Bata., 43 Schw., 34 Bt.
 Von der 2. Armee bleiben die 12. und
 17. ID., 107. LfdBrig., 8. MaBrig.
 und die Sicherheitsbesetzung
 von Peterwardein zurück.

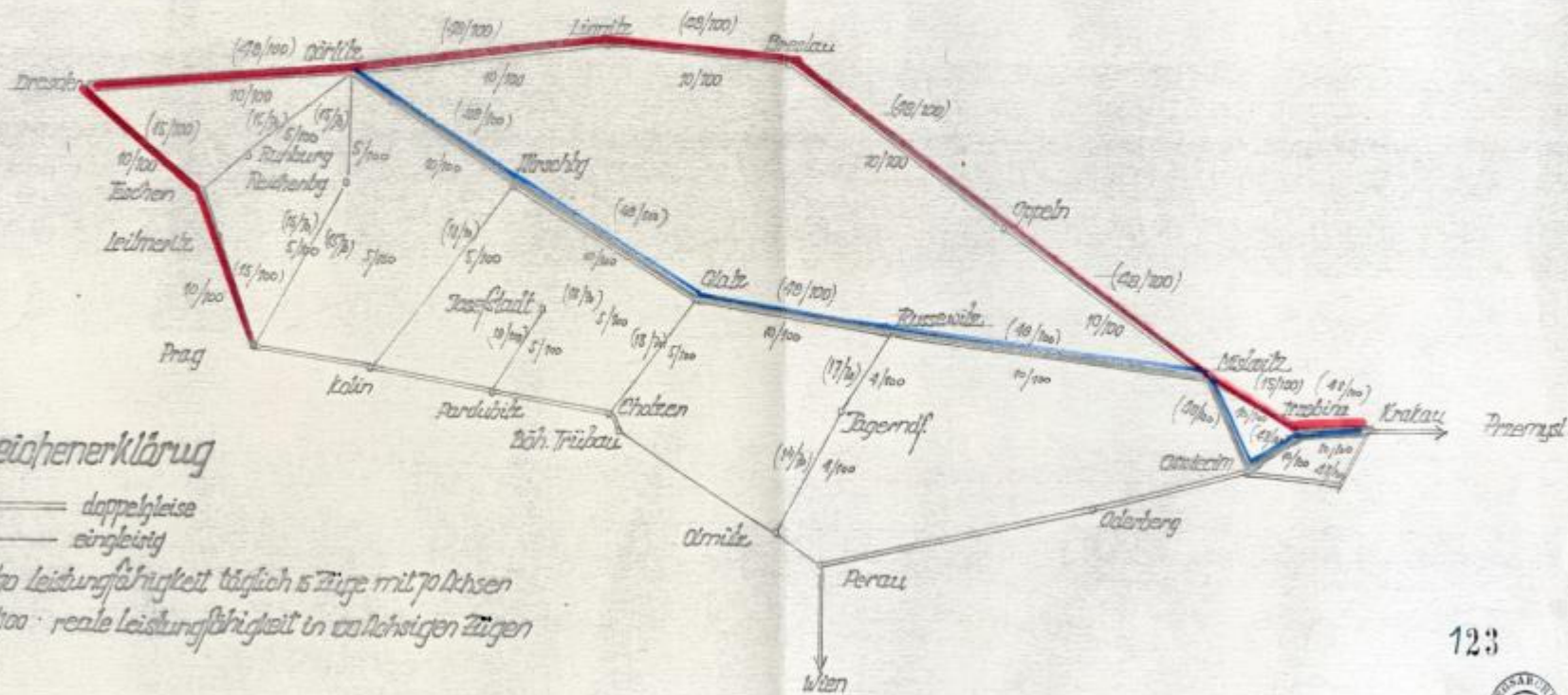
Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

- Die Alternativvariante des ObstdG Kery
 - Auslastung der sieben Aufmarschlinien gegen Russland
 - Parallel zum Transport der A-Staffel standen vom 1. bis 23. August 464 bis 498 hundertachsige Zugstrassen zur Verfügung
 - Reichsdeutsche Bahnen:
Prag-Tetschen-Dresden-Görlitz-Liegnitz-Breslau-Oppeln-Mislowitz-Trzebine-Krakau und
Görlitz-Hirschberg-Glatz-Mislowitz-Oswieczim-Trzebine-Krakau
 - Je Linie täglich 10-15 hundertachsige Züge

Keinerlei Absprachen zw. dem deutschen und dem ö.-u. Eisenbahnbüro vor dem Krieg....

Transportmöglichkeiten
über das Deutsche Reich.

Beilage 5



Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Schlussbetrachtung des Aufmarsches von 1914

Gen. Conrads Befehl vom 29. November 1913:

Erstellung eines Instradierungselaborat unter der Berücksichtigung, dass dem Aufmarsch gegen Russland der Kriegsfall B zeitlich vorangeht.

Dem GstbChef wurde am 31.7. seitens der Führung des Eisenbahnbüros kein umfassendes Lagebild präsentiert

Die Folge waren große Gebietsverluste und unersetzliche Verluste an Soldaten und Gerät

Chef des Feldeisenbahnwesens
mit Stab im Kriegsministerium; dann beim AOK

Umwandlung des Eisenbahnbüros des Generalstabes mit Wirkung vom 27.7.1915 in die

Zentrale Eisenbahn- und Dampfschifftransportleitung = ZTL
im Kriegsministerium; dann als selbständige Abteilung beim AOK. Die ZTL hatte neben der zentralen Lenkung aller größeren militärischen Transportbewegungen und Überwachung der untergeordneten ZTL auch für die Zuweisung von Personal und rollendem Material für die HB, FTL, etc. zu sorgen. Die ZTL konnte die Einschränkung oder Einstellung des zivilen Verkehrs anordnen.
Personal: neben Armeeinghörigen zahlreiche Beamte der k.k. Staatsbahnen sowie der k.u.k. Bahnen, der priv. Bahngesellschaften und Reedereien.

Zentral-Wagen-Lokomotiv-Dirigierung = ZWD
als Dienststelle d. ZTL oblag ihr die Gesamtdisposition über das rollende Material.
Täglich zu Mittag trafen dafür vom gesamten Bahnnetz die Lok- und Wagenmeldungen ein.

Kriegs-Filial-Dirigierungen befanden sich als ausführende Stelle der ZTL bei den FTL.

Feldtransportleitung = FTL
Ihnen oblag die Leitung des Bahnbetriebes für Bereiche der Armeen im Felde sowie dessen Überwachung über mehrere große Streckenabschnitte. Den FTL unterstanden die zivilen Bahnbehörden. Für die Südwestfront bestanden:
FTL 7 in Innsbruck
FTL 8 in Villach
FTL 9 in Laibach
(Organisation einer FTL siehe Kanaltalbahn).

Heeresbahnen = HB; Hb
waren für den Gesamtverkehr in besetzten Gebieten verantwortlich:
HB-Ost für Rußland
HB-Süd für den Balkan
HB-Südwest für Oberitalien zwischen Isonzo und Piave;
(Organisation siehe unter Heeresbahn Südwest).

Seetransportleitung
ab Frühjahr 1918
Adriaverkehrsleitung

Expositur einer FTL = Exp. FTL
Leitung und Überwachung des Verkehrs auf Bahnhöfen mit großem Verkehrsaufkommen, Be- und Entladungen. Meist in größerer Entfernung von der FTL.

Bahnhofskommando
im Auftrag einer FTL nur für den Bahnhofsbereich tätig.

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Kalkül für die Südtiroloffensive

		Züge
Bedarf Qu.Abt.		420
Schwere Artillerie, Munition	120	
13 Infanterietruppendivisionen		<u>910</u>
Gesamt		1450

Dauer: 45 Züge täglich/5 Wochen

Aufmarsch in Südtirol
Frühjahr 1916

Schematische
Aufmarsch-Bliederung

XX u. XXI K. Div. wurden in Südtirol formiert
Lagerische Gruppierung zeigt Beilage 9
vom 14. Bd. Ost-Ungarns letzter Krieg 1914/15

Legende:

Details des Bahnnetzes siehe:
„Österreich-Ungarns letzter Krieg“
I. Bd. Blg. 3

Armeekorps
Division
Brigade: Geb. Lot.

Aufm. am Isonzo

Aufm. in Südtirol

Verzweigung von K. Div. in
u. J. J. n. Südtirol



Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Ausladestationen

7 Stationen zwischen Bozen – Trient

3 weitere im südl. Etschtal bis zur Front

3 Stationen in der Val Sugana

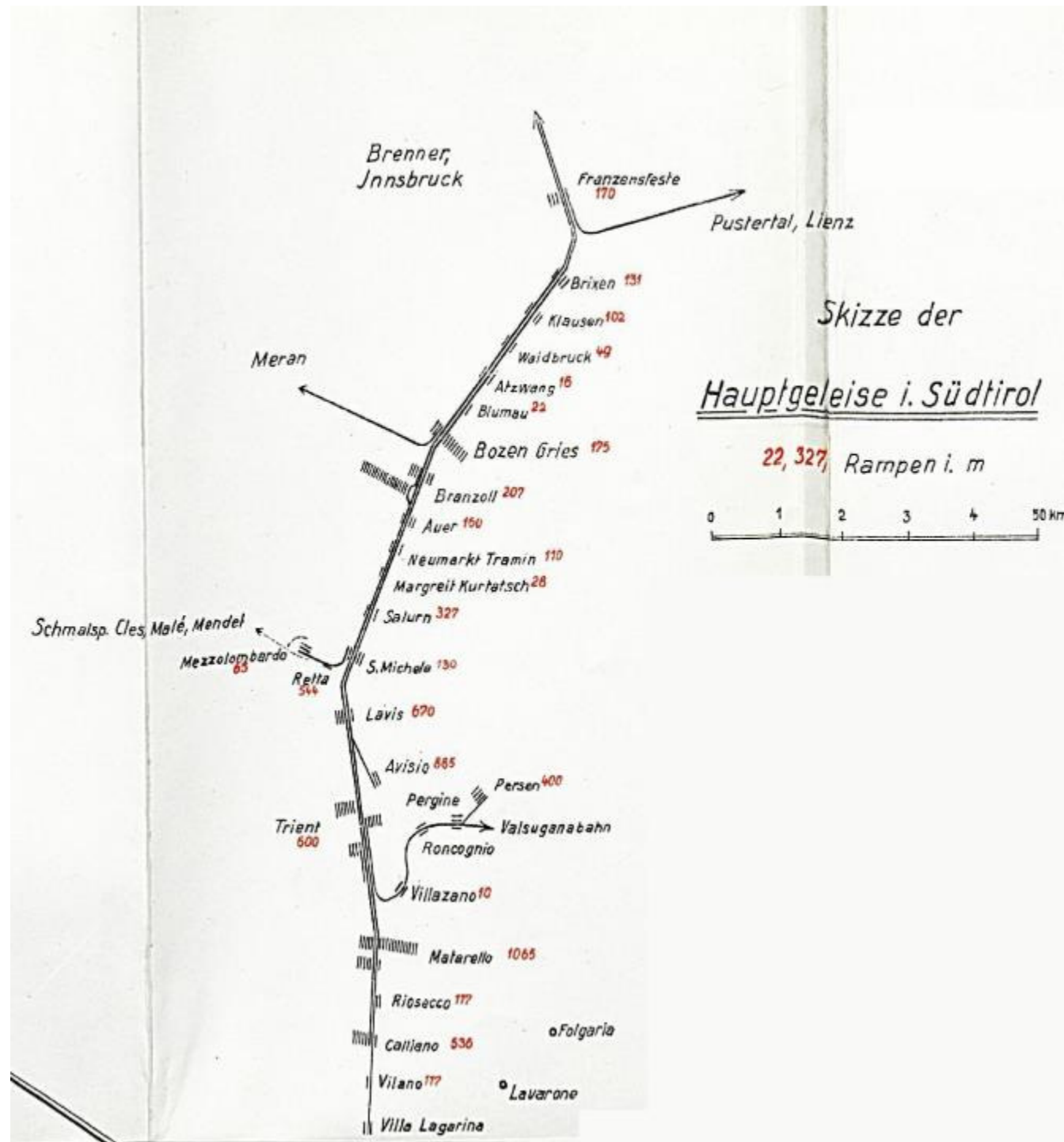
Rampenausbau bis Februar 1916

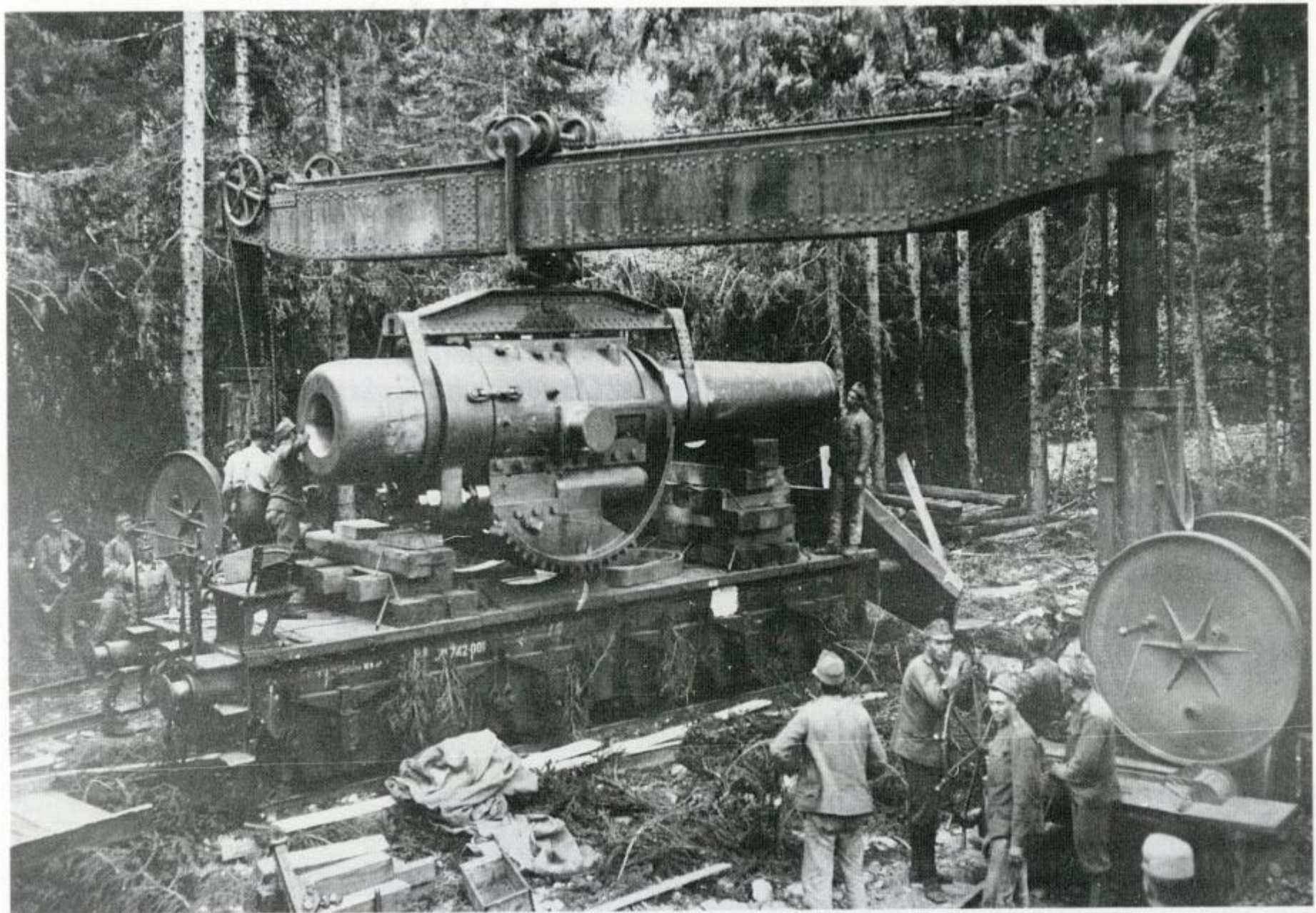
$6300\text{m} : 500 = 13$ Züge, 6 Std. je Zug

Operationsbereitschaft bis 20. März



Verlegungsarbeiten der Artilleriegleise für die Küstenhaubitze K.H.L./15, 3. Batterie





Das Rohr wird mit dem zur Batterie-Ausstattung gehörenden Montage-Kran vom Transportwagen abgehoben

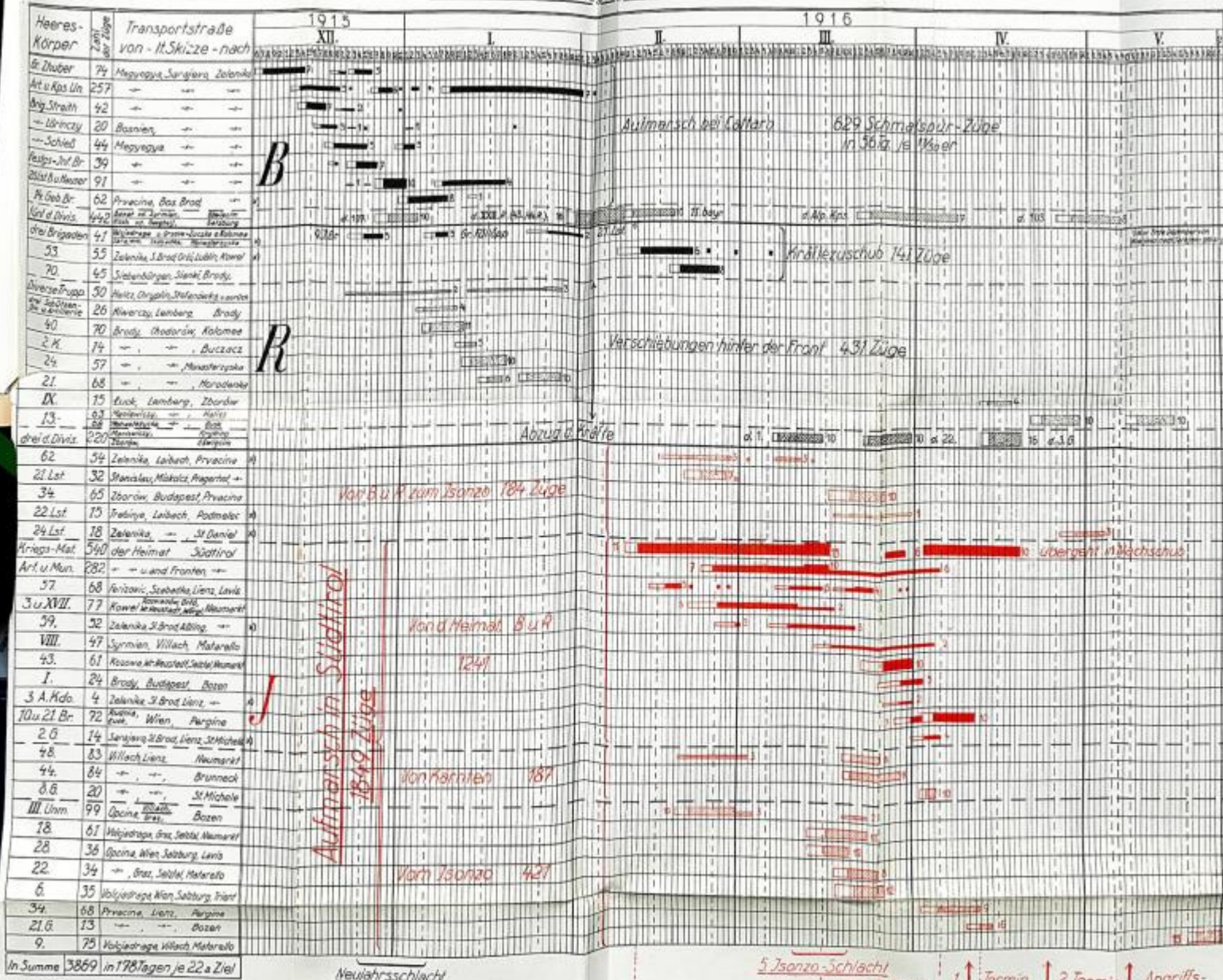
Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Ab 1. März fällt unablässig Schnee

Bis 6. März: 22 Züge/täglich = 17. April

Stoppen der Materialzüge

Heranführung der 11. Armee bis 25. März



In Summe 3869 in 178 Tagen je 22 a Ziel

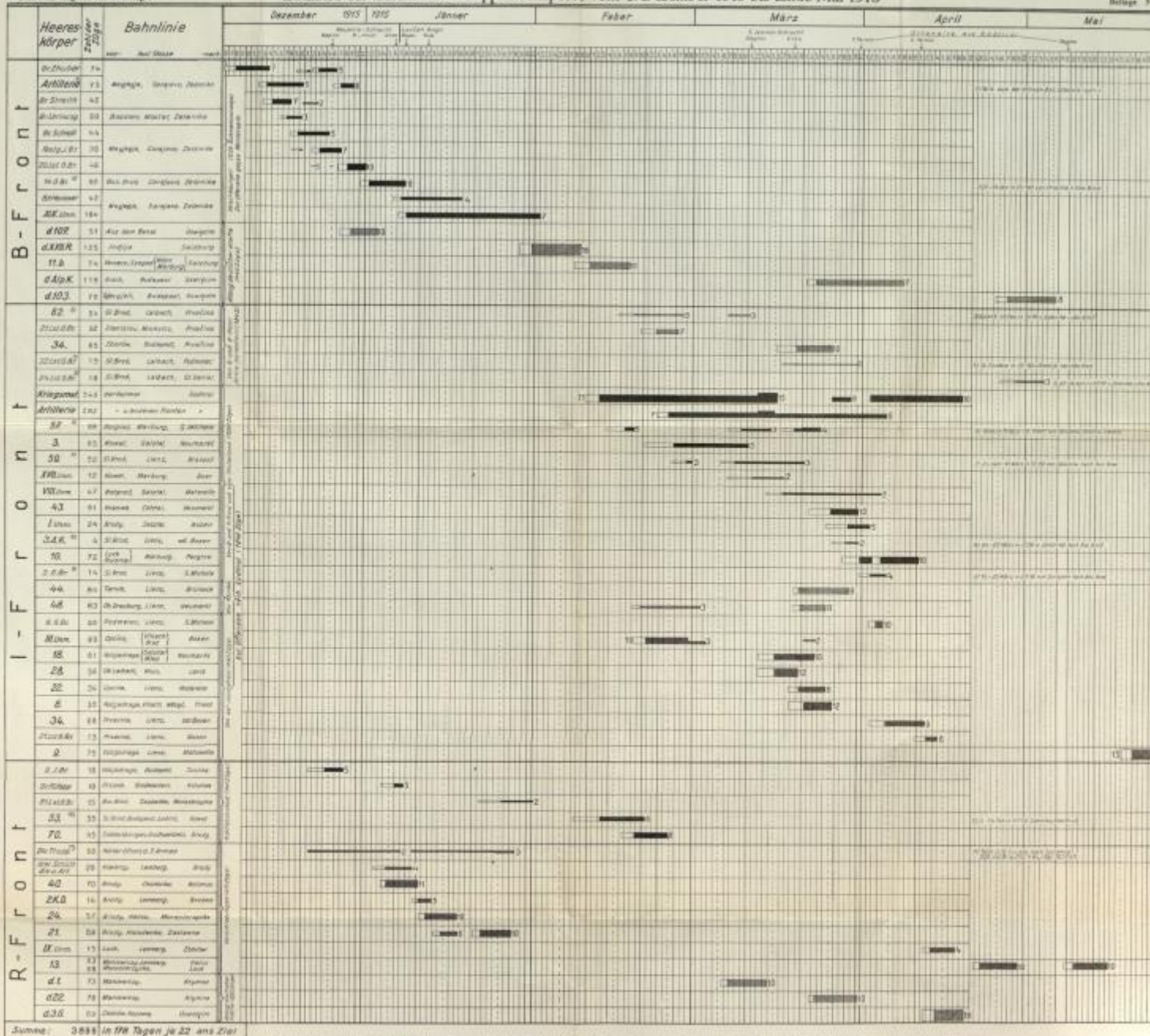
Legende
 Laufbild zeigt Fahrzeit des 1. Zuges und Dauer der Auslastung d. Heereskörpers
 Laufbild zeigt durchschnittliche Tageszugzahl der Entladung am Ziel

Neujahrsschlacht an der bessarabischen Front
 Lovten-Angriff

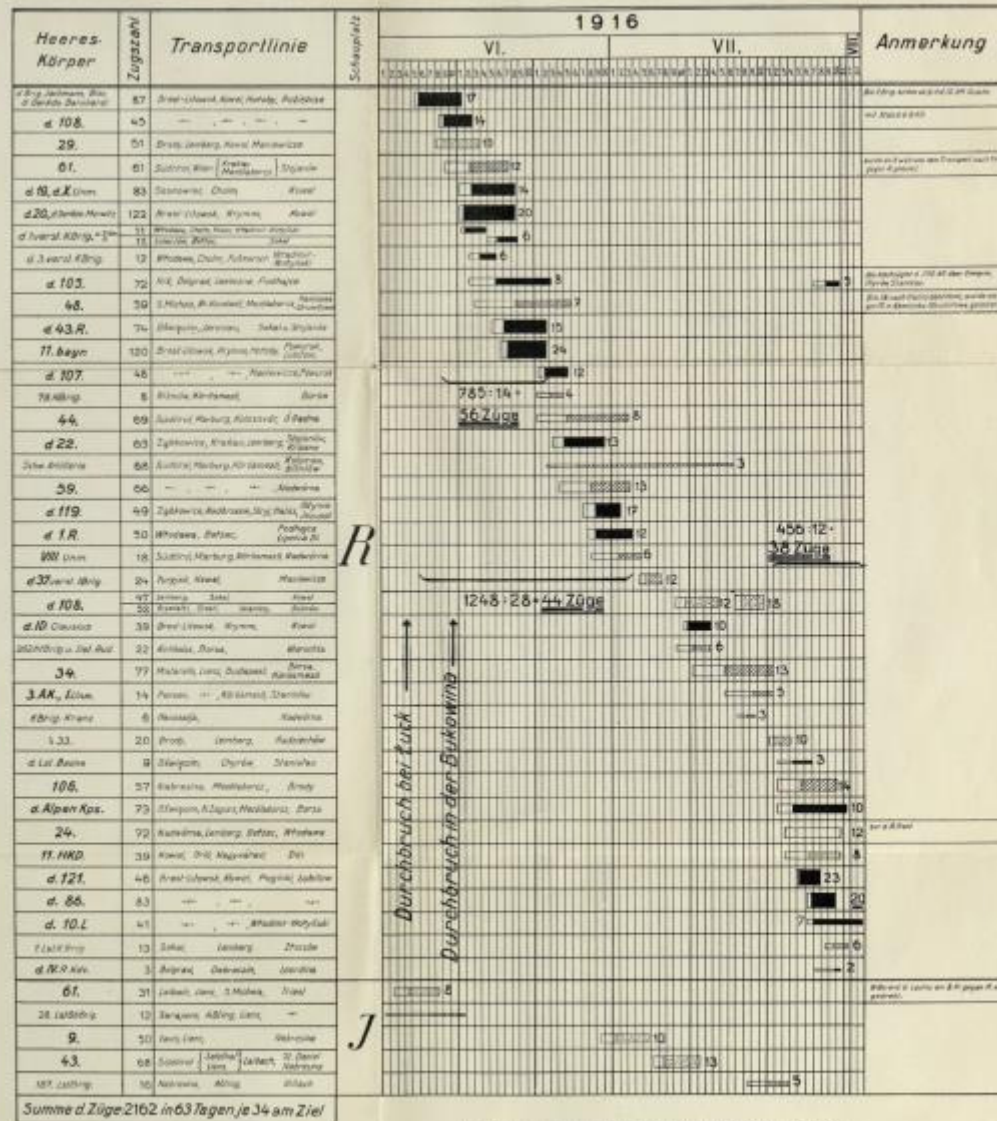
3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

5 Isanzo-Schlacht
 682/100 in 20 Tgn
 1682/100 in 60 Tagen je 28 je 32

1. Termin
 2. Termin
 Angriffs-Beginn aus Südtirol



Laufbild der Eisenbahn-Truppentransporte vom 1. Juni bis 2. August 1916



Legende:

- Beförderung (Abzug) (Wärtscher) Verbands
- Beförderung innerhalb der Front
- Abtransport
- die Anzahl d. Züge
- die Anzahl d. Züge
- die Anzahl d. Züge

Die Beschriftungen zeigen die Zuganzahl durch die Eisenbahnen und ergeben die Durchschlagsleistung und die Verluste. Die Beschriftungen am Anfang sind verzeichnet. Die Anzahl der Züge am 1. Juni. Die Anzahl d. Züge d. Verluste d. Verluste d. Verluste.

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Entwicklung seit Mitte 1917

Personal schlecht bekleidet und unterernährt

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Entwicklung seit Mitte 1917

Personal schlecht bekleidet und unterernährt

Mangel an Betriebsmittel und Reparaturmaterial

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Entwicklung seit Mitte 1917:

Personal schlecht bekleidet und unterernährt

Mangel an Betriebsmittel und Reparaturmaterial

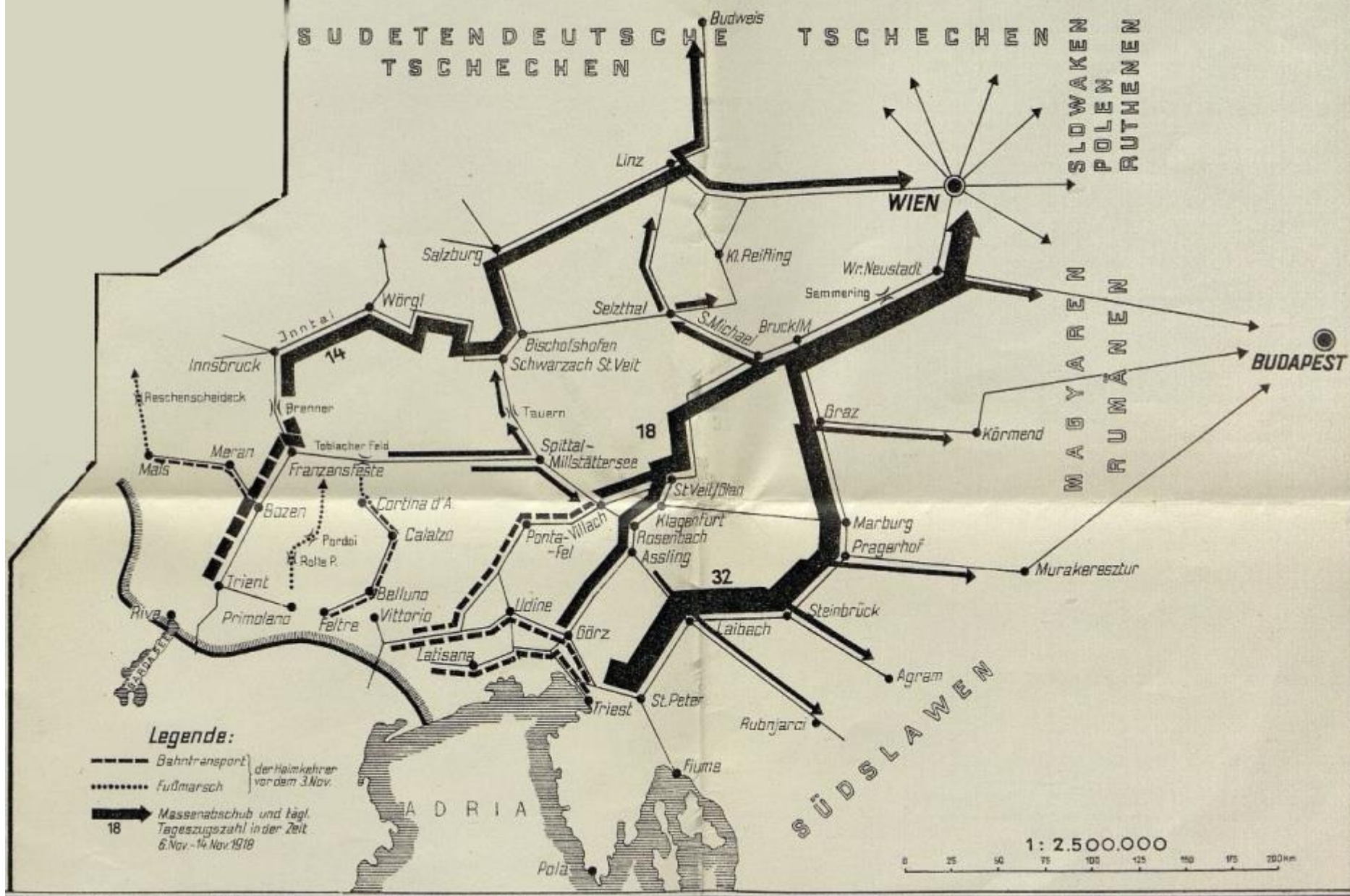
Reparaturstand



Bhf. Trient, die letzten betriebsbereiten Lokomotiven (Bildmitte K.k. StB R 60, links R 73) stehen für die Fahrt in Richtung Brenner vor dem Heizhaus. Im gesamten Bahnhofsgelände Zeichen des beginnenden Chaos; 1.11.1918 *Quelle: Museo storico italiano della guerra Rovereto*

Das Abströmen geschlossener Truppenkörper und der Menschenmassen von der Südwestfront heimwärts

28. Oktober bis etwa 14. November 1918



Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Ende Oktober: politischer Zerfall der Donaumonarchie

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Ende Oktober: politischer Zerfall der Donaumonarchie

Eigenmächtige Demobilisierung von mehr als 5 Mill. Mann

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Ende Oktober: politischer Zerfall der Donaumonarchie

Eigenmächtige Demobilisierung von mehr als 5 Mill. Mann

Hunderttausende stürmen die Bahnhöfe

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Ende Oktober: politischer Zerfall der Donaumonarchie

Eigenmächtige Demobilisierung von mehr als 5 Mill. Mann

Hunderttausende stürmen die Bahnhöfe

Die Leitung durch die Betriebsbehörden versagt

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

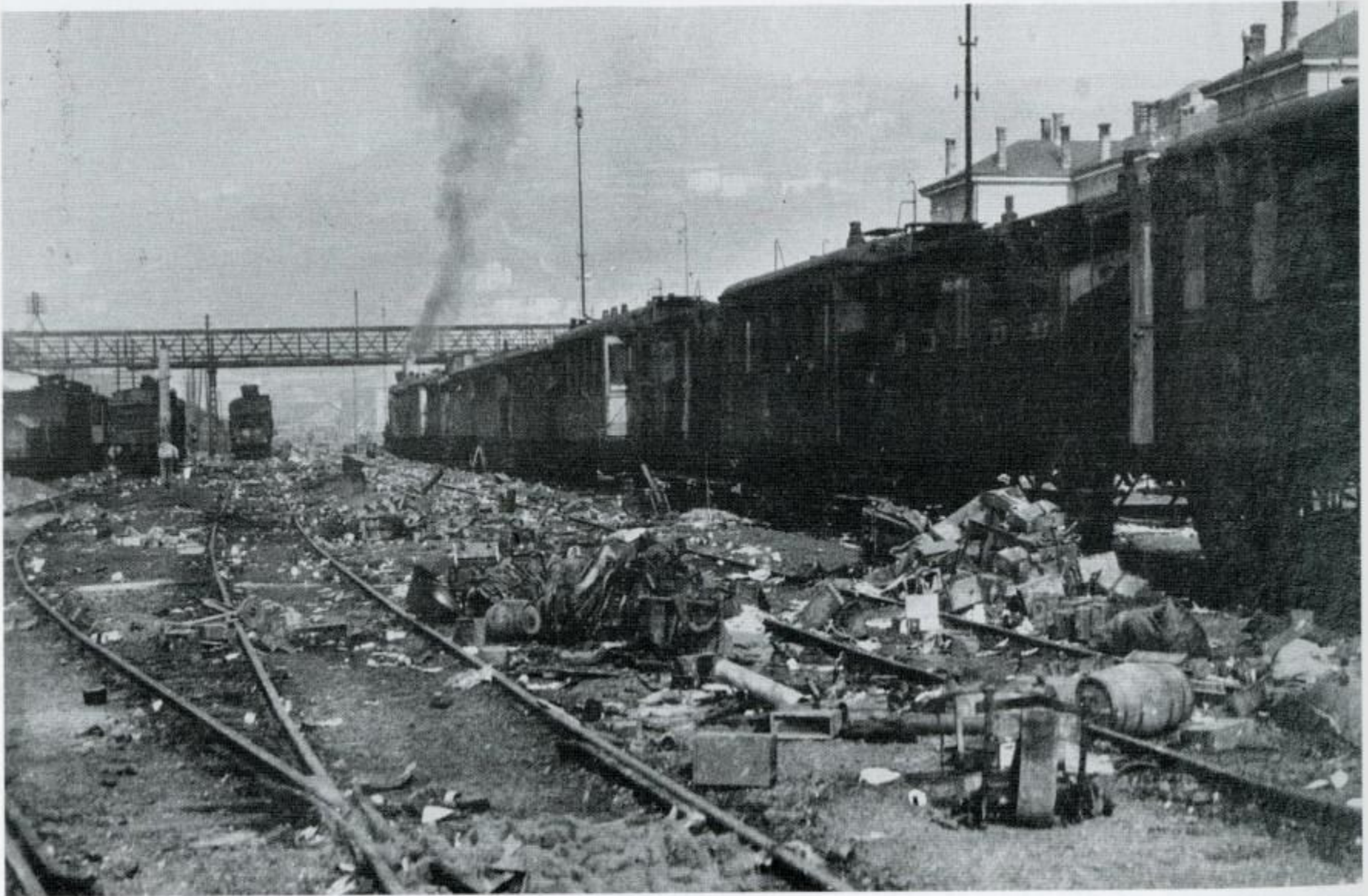
Ende Oktober: politischer Zerfall der Donaumonarchie

Eigenmächtige Demobilisierung von mehr als 5 Mill. Mann

Hunderttausende stürmen die Bahnhöfe

Die Leitung durch die Betriebsbehörden versagt

Schießereien und Plünderungen



Bhf. Trient, einer der letzten Züge, die noch eine Heimkehr ermöglichten; wenige Stunden danach besetzten bereits italienische Truppen Trient, 2.11.1918 *Quelle: Museo storico italiano della guerra Rovereto*



Tschechische Legionäre auf der Rückfahrt in die Heimat; (es handelt sich um ehemalige kriegsgefangene k.u.k. Soldaten oder Überläufer, die von Italien in Freiwilligenverbänden gegen Österreich-Ungarn eingesetzt wurden).
Quelle: Musei provinciali Gorizia

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

6. November:

Nach mehrfachen Interventionen in Prag, Laibach und Krakau

Anerkennung der Zentraltransportleitung als ordnende Behörde



Vor dem Heizhaus in Trient stehen in langen Reihen k.k. StB. Lokomotiven, vorne links R 73,
dann R 170 oder 73, jetzt Kriegsbeute; 6.11.1918 *Quelle: Museo storico italiano della guerra Rovereto*

Die Eisenbahn in den Aufmarschplänen der k. u. k. Armee

Geordneter Verkehr:

tägl. 14 Züge aus dem Inntal

18 Züge aus dem Pustertal und Kärnten

32 Züge aus Krain und dem Küstenland

16.858 Offz., 382.800 Mann, 2518 Fuhrwerke, 21.000 t Güter

Transport insgesamt: 400.000 Mann aus Nordtirol, 400.000 aus dem Pustertal, 800.000 aus Laibach-Triest.

436.000 in ital. Gefangenschaft



Durch den Bahnhof von Bozen verkehrten im Frieden die internationalen Schnellzüge nach dem Süden, dann folgten die Transporte an die Front, die Lazarettzüge in die Heimat. Am 9.11.1918 besichtigen Alpini ein am Bahnsteig zurückgebliebenes Geschütz.

Quelle: Museo storico italiano della guerra Rovereto