

## Wirtschaftsverkehr.

Zur Ergänzung der geschwächten Truppenstände mußten unzählige Marschbataillone — per Regiment bis zu 40 — abbefördert, Verpflegungsnachschübe-, Kriegsgefangenen-, Evakuierungs-, Unlauber-, Munitions-, Artilleriespezial-, Flugzeugmaterialzüge usw. durchgeführt, Bade-, Panzer-, Werkstätten- und Druckereizüge abgesendet werden.

Außer allen vorstehend bezeichneten Transporten mußte noch der ganz kolossal gewachsene Wirtschaftsverkehr für die Zivilbevölkerung bewältigt werden. Mit Transportbewilligungen zur ermäßigten Güterexpedition sowie mit Marschrouten und offenen Befehlen zur kostenlosen Personenbeförderung wurde viel Unfug getrieben. Aufreizend wirkte auf das zivile Eisenbahnpersonal auch der häufig einsetzende Hamsterverkehr von und zu der Front.

Lebensmitteltransporte genossen stets gegenüber allen andern den Vorrang, und von diesen wieder jene für die Großstädte Wien und Budapest. Im Jahre 1918 wurden aus Rumänien allein 991,000 Tonnen, im darauffolgenden Jahre 780,000 Tonnen Getreide eingeführt und im selben Jahre noch für Kartoffeltransporte über 50,000 Wagen beigelegt. Von Anfang bis Ende Juni 1918 wurden mit den eigens aktivierten Ukraine-Transporten an 8500 Wagen mit Getreide, Vieh- und Futtermitteln aus den österreichischen Uebergangsstationen allein hereingebracht, das ist bis zu 245 Wagen an einem Tag. Dies waren Riesenleistungen, wenn man bedenkt, daß das ukrainische Bahnnetz eine Länge von 17,000 Kilometer hatte und der Reparaturstand der Lokomotiven infolge der Resistenz der von den Umsturzideen am meisten beherrschten Werkstättenarbeiter (comme chez nous) ein ungemein hoher war.