

SCHIFFFAHRTSWESEN.

I. BINNENSCHIFFFAHRT.

Von durchgreifender militärischer und wirtschaftlicher Bedeutung war die Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen. Der Verkehr auf allen anderen Binnengewässern hatte nur lokale Bedeutung. Etliche kleine Dampfer, teils österreichische, teils von den Russen zurückgelassene, dienten auf der Weichsel zu Nachschubtransporten für die Armeen und wirkten später bei der Auswertung der polnischen Landesprodukte mit. Eine Kleinschifffahrt auf dem oberen Dnjestr versorgte Teile der Truppen an der bessarabischen Front. In der Ukraine fanden die österreichisch-ungarischen Truppen im Jahre 1918 das gut entwickelte Großschiffahrtswesen auf dem Dnjepr, Bug und unteren Dnjestr, allerdings in demselben Desolationszustand wie das Bahnwesen. Es wurden einige Anstrengungen gemacht, es wieder zu beleben.

Die Donau bildet mit ihren schiffbaren Nebenflüssen Save, Theiß, Drau und einigen Kanälen in Südungarn ein zusammenhängendes Netz von 4240 km mit 268 Lade- und Haltestellen. Von diesen dienten 2553 km auch für den Personenverkehr. Der Schifffahrtsdienst wurde vor dem Krieg zum überwiegenden Teil von je einer großen österreichischen und ungarischen Privatgesellschaft betrieben, denen sich kleine deutsche, bulgarische, russische, rumänische und serbische Schifffahrtsunternehmungen beigesellten.

Die Entwicklung der Donauschifffahrt hatte stets unter schwierigen nautischen Verhältnissen zu leiden. Von Regensburg bis Preßburg zeigt die Donau alle Merkmale eines Gebirgswassers mit starker Geschiebeführung und veränderlicher Fahrwinne. Weiter bis Omoldawa hat sie den Charakter eines Tieflandflusses. Die leichteren Sickerstoffe gelangen hier zur Ablagerung und verändern auch hier die Fahrwinne. Von Omoldawa bis unterhalb Orsowa durchbricht die Donau das Gebirge mit großem Gefälle und zahlreichen Katarakten. Hier liegen die größten nautischen Schwierigkeiten. Am interessantesten ist das Stromstück unterhalb Orsowa, das «Eiserne Tor». Um die Großschifffahrt bei jedem Wasserstand zu ermöglichen, war hier von der ungarischen Regierung am Südufer ein Kanal in den Felsen gesprengt worden, in dem auch bei Niederwasser genügende Tiefe herrschte. Nur die stärksten Remorköre vermochten zwei Schlepper bergwärts zu ziehen. Von Orsowa aufwärts liegt die «Kataraktenstrecke». Auch die stärksten Remorköre konnten hier nur einen Schlepper bergwärts ziehen. Österreich-Ungarn besaß für diesen Verkehr 21, Deutschland nur einen geeigneten Dampfer. Abwärts von Turnu-Severin bis Braila wird der Strom besonders breit und gestattet im untersten Teil Braila—Sulina auch den Verkehr kleinerer Seeschiffe. Abwärts Turnu-Severin verkehrten auch Lastschiffe von 1000t Fassung. Sie konnten nicht durchs Eiserne Tor. Große Differenzen in den Tiefenverhältnissen schlossen einen stetigen und durchlaufenden Verkehr vollbeladener großer Fahrzeuge ganz aus. An den Übergangspunkten mußten Leichterungen oder Umladungen vorgenommen werden.

Es gab in der Monarchie 337 Dampfer und 2075 Schleppkähne und Tanks mit einem Fassungsraum von je 650 t. Dieser Laderaum bewegte sich, den Eigentümlichkeiten des Binnenschifffahrtsverkehrs entsprechend, langsam. Mit einer Donauladeraumtonne wurden im Frieden etwa 2000 tkm jährlich, mit einer Eisenbahnladeraumtonne in der gleichen Zeit etwa 10.000 tkm geleistet. Durchschnittlich machte ein voll beladenes Fahrzeug den Weg Wien—Sulina und zurück nur einmal im Jahr. Die Gesamtleistung des Schiffsparks der Monarchie kann im Frieden mit 2 bis 2,5 Milliarden Tonnenkilometern angegeben werden.

Vor dem Krieg organisierte die Heeresleitung unter dem Gesichtspunkte der Kriegführung an der Südgrenze des Reiches die Auswertung der Donauschifffahrtsmittel zu Truppen- und zu Nachschubtransporten, zu Spitalschiffen, Dampffähren, Trajekten, schweren Schleppschiffbrücken. Sie sah auch die Heranziehung der gesellschaftlichen Schifffahrtsmittel im Kriege in Einzelverträgen vor. Die Bemannung und nautische Leitung sollte in der Hand der Gesellschaften bleiben. Die Verwendung wurde dem Ermessen jener örtlichen militärischen Kommandos überlassen, in deren Bereich sich die Fahrzeuge befanden.

Um die Schleppe für Truppentransporte, besonders für Pferde und Fuhrwerke, geeignet zu machen, mußten die hohlen eisernen Schiffskörper entsprechend adaptiert werden. Die Durchführung erfolgte im Kriege auf den Werften der Gesellschaften oder durch das Eisenbahnregiment. Eine bedeutende Rolle war der Donauschiffahrt bei der Überschreitung der breiten Ströme am Balkankriegsschauplatz zugeordnet. Sie sollte «Überschiffungsglieder» für Fähren bedeutender Leistungsfähigkeit und für Eisenbahntrajekte, dann Unterlagen für Schiffsbrücken liefern. Als Tragwerk für die Fahrbahn waren eiserne Brücken vorgesehen, die ähnlich den Kriegsbrücken aus geschraubten Elementen mit 12 m Einzelspannweite bestanden.

Vom Beginn der Feindseligkeiten bis zum Herbst 1915 war der Donauverkehr sehr stark behindert und auf das Stück nördlich Semlin beschränkt, weil entlang der Save-Donau-Linie andauernd Kämpfe stattfanden. Mit dem Vorschieben der Kampflinien bis ins Vorfeld von Saloniki wurde die Donau frei, worauf bis zum Kriegsende eine noch nie dagewesene Verkehrsintensität folgte. Die Absperrung der Dardanellen und später der unteren Donau schuf völlig abnormale Verhältnisse und schaltete die Konkurrenz des Seeschifftraumes aus.

Schon die Erfahrungen des Feldzuges 1914 auf dem Balkan ließen die Notwendigkeit einheitlicher militärischer Leitung aller vom Heere gemieteten Schifffahrtsobjekte erkennen. Es bildete sich daher im Rahmen der Feldtransportleitung Szabadka eine Schiffahrtsgruppe, die bald nach Wien verlegt wurde und einen Bestandteil der Zentraltransportleitung bildete. Von großer Bedeutung war die dadurch mögliche Entlastung der Bahnen.

Aus den Schiffahrtsmitteln wurde ein einheitlicher Park gebildet, der von der Schiffahrtsgruppe der Zentraltransportleitung durch vier Exposituren in Wien, Szabadka, Orsova und Rustschuk und zahlreichen Schiffstationskommandos direkt gelenkt wurde. Der Personalthöchststand von 11.643 Mann (darunter 277 Offiziere und Beamte) unterstand der militärischen Gewalt.

Außer den militärischen Transporten wickelte der Schiffspark den Zivilgüterverkehr ins Ausland und den Personenverkehr Semlin—Braila ab. In Zeiten von Zugkraft- und Laderaumüberschuß wurde er für Ziviltransporte im Inland zur Verfügung gestellt. Als die große Aufgabe der Bewältigung der rumänischen Getreideeinfuhr zu lösen war, wurde der größte Teil des vorhandenen heimischen Schiffsparks in militärische Miete genommen und diesem alsbald auch das deutsche Schiffsmaterial angeschlossen. Die Zentraltransportleitung verfügte von diesem Zeitpunkt an über einen großen Laderaum, der Ende 1917 aus 773.000 Laderaumtonnen bestand. 211 Dampfer mit 97.000 Pferdestärken waren als Zugkraft verfügbar.

Die Zentraltransportleitung bestritt aus diesem Park lokale militärische Bedürfnisse und wickelte die großen militärischen Transporte ab. Nach der Besetzung Rumäniens schwammen viele Objekte wieder stromab, um vor der Bedrohung durch die Salonikiarmee im Sommer 1918 wieder nach oben abgezogen zu werden.

Gleich zu Beginn der Feindseligkeiten war eine große Zahl von schwimmenden Objekten durch die Serben in den Grund gebohrt, andere von österreichisch-ungarischen Truppen versenkt worden. Bei Orsova, Belgrad und an anderen Stellen lagen ganze Gruppen von Fahrzeugen, die der allmählichen Versandung verfielen und die Schiffahrt behinderten. Insgesamt gab es 803 versenkte Objekte. Die Zentraltransportleitung schuf eigene Hebeformationen, um diese Objekte zu retten. Es gelang ihr bis 1. Oktober 1918 davon 296 schwimmfähig zu machen, weitere 148 wurden durch die Gesellschaften selbst gehoben. Der Fluß mußte ferner von Minen befreit und die bisher im Kriege vernachlässigte Bezeichnung der Fahrerin erneuert werden.

Die Donauschiffahrtsmittel waren für Truppentransporte auf weite Strecken sehr wenig geeignet. Die Zugdampfer hatten keinen Fassungsraum, die eingerüsteten Schlepper ließen alle Vorkehrungen für die Bequemlichkeit der Truppen und Schutz gegen die Witterung vermissen. Trotzdem mußten öfter größere Truppenkörper zu Schiff befördert werden.

Zur Beschleunigung des Aufmarsches gegen Serbien wurden bald nach Beginn des Krieges zwei böhmische Heereskörper per Bahn bis Wien und Budapest gebracht und dann auf der Donau auf den Kriegsschauplatz verschoben, weil die Bahnen noch voll besetzt waren. Der Transport verlief glatt. Die deutsche 103. Division wurde Ende Mai 1915 von Nagybeczkerek nach Palanka verschifft. Die 11. bayerische Division wurde im Jänner 1917 aus Rumänien donauaufwärts bis

Orsowa, gelegentlich Bildung der neuen Front gegen den Balkan September des Jahres 1918 die 30. Infanteriedivision von Odessa nach Braila—Varna zum Weitertransport nach Serbien gebracht.

Die hohe Beladefähigkeit der Donauschlepper ließ sie als zum Nachschub von Massengütern besonders geeignet erscheinen, weniger zur Versendung von Stückgütern und kleinen Transporten. So wurden Kohle für die Balkanbahnen, Munition und sonstiger Nachschub für die Armee auf dem Balkan von Deutschland und Österreich-Ungarn per Schiff nach Semendria und in die rumänischen Häfen geführt. Die Versorgung türkischer Truppen in Rumänien erfolgte über die Bahn Sofia—Nisch—Semendria, dann donauabwärts. Eingerichtete Spitalschiffe beförderten bis 1. Dezember 1917 74.210 Kranke und Verwundete.

Wolle, Altkupfer, Eichenknoppeln und Erze wurden in Schiffsloadungen in die Heimat gebracht, um die dort herrschende Not zu lindern.

Eine große Rolle spielte die Donauschiffahrt beim Überschreiten der Ströme des Balkankriegsschauplatzes durch ganze Armeen. Die Kapitäne arbeiteten oft im feindlichen Feuer und mußten ihre Leistungen unter den harten Erfordernissen der militärischen Führung erfüllen.

So beförderte sie bedeutende Teile der 5. Armee bei der Räumung Serbiens im Dezember-Rückzug 1914 auf das nördliche Ufer, ermöglichte das Überschreiten der Save-Donau-Linie bei Belgrad, Bazias und Semendria durch die vereinigten Armeen der Zentralmächte im Oktober 1915, halfen bei der Errichtung von Schleppschiffbrücken Dezember 1914 bei Belgrad und Oktober 1915 bei Kevevára mit. Am großzügigsten aber waren die Maßnahmen beim Überschreiten der unteren Donau durch die Armee Mackensen im rumänischen Feldzug.

Schon vor der rumänischen Kriegserklärung stellte das österreichisch-ungarische Armeekommando die nötigen Überschiffungs- und Überbrückungsmittel bereit. In schwierigem Transport kamen sie unversehrt in dem am bulgarischen Ufer gelegenen Kanal von Beleme an, wo sie der Zerstörung durch rumänisches Artilleriefeuer entrückt waren und für die spätere Verwendung an der unteren Donau bereit lagen. Die Spitzen der Armee Mackensen überschritten bei Sistow am 23. November 1916 auf Dampffähren die mehr als 2000 m breite Donau. Das Gros marschierte über eine rasch hergestellte Schiffsbrücke. Der Einsatz der militärischen Donauschiffahrt hat zum Erfolg der Verbündeten wesentlich beigetragen und an der Ausnützung des rohstoffreichen Rumäniens mitgeholfen.

Auch bei der Räumung Serbiens durch die Verbündeten im Oktober 1918 wurden wesentliche Teile der Armee per Schiff auf das nördliche Ufer der Grenzströme gebracht.

Wo die Herstellung einer Brücke in kurzer Zeit unmöglich, aber ein andauernder Verkehr zu bewältigen war, wurden Dampffähren für den Personen- und Fuhrwerksverkehr eingerichtet. Die Leistungsfähigkeit einer solchen Fähre betrug für kurze Strecken 4000 Mann, auf längere Strecken 2000 Mann. Am häufigsten standen sie nächst Belgrad im Betrieb, wurden aber auch bei Kevevára, Pancsova und Semendria angewendet.

Zur Ermöglichung eines durchlaufenden Eisenbahnverkehrs wurde von Trajekten Gebrauch gemacht. Solche wurden für normalspurige Bahnen eingerichtet und standen jahrelang in Gebrauch. Trajektsglieder wurden auch benützt, um Fahrbetriebsmittel hinter Unterbrechungsstellen zu befördern.

Schon im Jahre 1915 zeitigte die auftretende Knappheit an Lebens- und Futtermitteln Bemühungen, die in Rumänien lagernden Getreidemengen zu den Verbündeten einzuführen. Nebst der Überwindung großer Schwierigkeiten bei der Erwerbung dieser Bestände, war auch die Transportfrage zu lösen. Für die Einfuhr standen vier minderleistungsfähige eingleisige Bahnlinien aus Rumänien zur Verfügung. Dazu kam nach der Besetzung Serbiens die Donau. Es herrschte damals in weiten amtlichen und privaten Kreisen größtes Interesse an der raschen Einfuhr der Getreidemengen für die weitere Ernährung der Zentralmächte. Es wurde daher in einvernehmlicher Arbeit der deutschen und österreichisch-ungarischen Heeresleitung eine großzügige Organisation geschaffen, welche die ganzen Getreidezüge dirigierte und hiezu an den Grenzen Übernahms- und, wo nötig, Umladeeinrichtungen schuf. In den Donauhäfen Rumäniens gingen die Waren bei der Verladung sonst in den ungarischen Grenzstationen in die Disposition

der paritätisch durch Deutsche und Österreicher-Ungarn gebildeten militärischen Stellen. So wurden die in Rumänien lagernden Ernten des Jahres 1914 und 1915 und alte Bestände an Mais bis zum Ausbruch des rumänischen Krieges nahezu vollständig den Zentralmächten zugeführt.

Die nautische Höchstleistung durch das Eiserne Tor wurde mit 40 Schleppladungen täglich ermittelt. Bei einer Durchschnittsbeladung von 500 t und 300 eisfreien Tagen im Jahre konnten mit den vorhandenen Remorkören 6 Millionen Tonnen durch das Eiserne Tor gebracht werden. Es war aber ausgeschlossen, diese Mengen in Orsowa auf die Bahn umzuschlagen oder auf der einen eingleisigen Strecke weiter zu befördern. Daher war es unerläßlich, das Gros des Getreides auch über die Kataraktenstrecke zu bringen. Hier aber sank die mögliche Tagesleistung infolge der beschränkten Zahl der geeigneten Zugdampfer auf 20 Schlepper á 500 t täglich, was bei 300 Tagen einer Jahresleistung von 3 Millionen Tonnen entsprach. Aber auch oberhalb von Omoldawa war es nicht möglich, diese eintreffenden Mengen in einem Hafen umzuschlagen und weiterzuleiten. Es lag vielmehr im allgemeinen Verkehrsinteresse, den Umschlag vom Schiff auf die Bahn auf mehrere Häfen zu verteilen und zur Entlastung der Bahnen einen Teil der Schleppe so weit wie möglich aufwärts zu remorkieren. Je dichter der Verkehr an der unteren Donau war, desto weniger weit konnte mit Rücksicht auf den beschränkten Dampferstand stromaufwärts gezogen werden. Zu einer intensiven Ausnützung der Donaukapazität war es erforderlich, daß die Zuschubleistung in die Einladehäfen, die Beladung, eventuell die Umladung bei Turnu-Severin und die Ausladung gleichmäßig und der Dauerleistungsfähigkeit des Schiffsparks angepaßt war. Bei der ungeheuren Bedeutung der raschen Bewältigung dieser Transporte wurde daher nunmehr auch in Rumänien die Aufbringung und Verladung des Getreides unter militärischer Leitung organisiert.

Die allseitigen Bestrebungen auf Erhöhung der Schifffahrtsleistung führten zu zwei interessanten Neuerungen im Donauverkehr, der Treidelbahn am Eisernen Tor und dem Fahren bei Nacht.

Über Veranlassung des deutschen Armeekommandos wurde im Mai 1916 auf dem südlichen Begleitdamm des Eisernen-Tor-Kanals ein festverankertes Vollbahngleis gelegt. Zwei schwere Güterzugslokomotiven sollten, auf ihm rollend, auch schwächeren Dampfern das Durchfahren des Tores in der Bergfahrt erleichtern. Diese zweifellose Unterstützung schwacher Zugdampfer in der kurzen Kanalstrecke blieb auf die Einfuhrmenge ohne Einfluß, die Treidelbahn wurde wenig benützt und wurde keine dauernde Einrichtung.

Vom 11. November 1915 bis 15. November 1917 machten 7066 Schiffe, also durchschnittlich 9,6 täglich, bergwärts die Fahrt durchs Eiserne Tor. Sie enthielten rund 3,000.000 t Lebens- und Futtermittel, Rohstoffe, Erdöl und Wolle usw. aus den Balkanländern für die Zentralmächte. Außerdem waren zu dieser Zeit die Rohölquellen bereits wiederhergestellt und täglich waren 90 Wagen abzuschleppen. Ein Teil ging ganz per Bahn, der größere in Tankschiffen bis Baziäs und von dort mit zwei bis drei Zisternenzügen täglich nach Deutschland.

Die Bestrebungen nach einer rationellen Ausnützung der Schifffahrtsmittel drängten die Zentraltransportleitung zur Organisation der Nachtfahrten. Bis zum Sommer 1917 stellten alle Schleppzüge aus Sicherheitsgründen die Fahrt bei eintretender Dunkelheit ein. Der Verlust an Fahrzeit war besonders im Winter stark. Da faßte die Zentraltransportleitung im August 1917 den Entschluß, den Verkehr auch bei der Nacht aufrechtzuerhalten. Zu diesem Zwecke erfolgte eine bessere Bezeichnung der Fahrtrinne durch Setzung von Leuchtbojen und Uferzeichen sowie durch die Ausrüstung der Dampfer mit Scheinwerfern. Die anfänglich nur mit einigen «Eilremorkören» in den günstigsten Strecken aufgenommenen Versuche hatten einen vollen Erfolg. Bald aber wagte man die Nachtfahrten auch in den schwierigsten Strecken. So legte ein Remorkör die Bergfahrt Wien—Regensburg mit drei beladenen Schleppe in 80stündiger Fahrt erfolgreich zurück und bewies damit die Lebensfähigkeit der Neuerung. Durch Anwendung der Nachtfahrten konnte die jährliche Transportmenge über die Kataraktenstrecke auf 6,000.000 t gebracht werden.

Bei entsprechender Warenmenge hätte der einheitlich geleitete militarisierter Donauschiffspark demnach 7.000,000.000 tkm leisten können. Mangels an Ware hat er nur etwa 4.000,000.000 tkm geleistet und schon damit den Beweis erbracht, daß die geschaffene Transportorganisation, die zur Zeit ihrer Blüte über einen Schiffsraum von fast 1,000.000 Laderaumtonnen verfügte, den

Leistungen mehrerer Privatgesellschaften überlegen war. Es wurden durch sie gewaltige Leistungen vollbracht, die es ermöglichten, die gefährlichen Fehlbeträge in der deutschen und österreichisch-ungarischen Brotversorgung einigermaßen zu decken.

Die Jahresleistung des Zentraltransportleitungs-Schiffsparks kann auf ihrem Höhepunkt mit 4 Millionen Tonnenkilometern geschätzt werden. Ihr steht eine Friedensleistung des wesentlich größeren österreichisch-ungarischen Gesamtschiffsparks mit nur 2,2 Milliarden Tonnenkilometern gegenüber. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß im Kriege viele Dampfer durch Dienst bei Fähren, Trajekten und Hebeformationen gebunden waren, etliche versenkt lagen.

II. ADRIASCHIFFFAHRT.

Die Kriegsvorsorgen berücksichtigten nur die Indienststellung einiger Hilfsschiffe für die Marine und für Transportaufgaben untergeordneter Bedeutung. Die Heeresverwaltung nahm die Schiffe samt Ausrüstung und Bemannung auf Zeit in Miete. Der Kriegsbeginn verscheuchte den ganzen in den heimischen Gewässern befindlichen österreichisch-ungarischen Schiffspark in die Häfen. Den auswärts befindlichen Schiffen wurde die Heimkehr ebenso unmöglich gemacht, wie den heimischen eine neue Ausfahrt, weil die übermächtigen Ententeflotten die schmale Straße von Otranto absperren und die Adria unsicher machten. Demgemäß blieb die Seeschifffahrt auf Küstenfahrten lokaler Bedeutung beschränkt und die Anzahl der von der militärischen Seetransportleitung dirigierten gemieteten Schiffe in den Jahren 1914 und 1915 sehr gering. Das Gros des Schiffsparks lag abgerüstet in den vorzüglich geschützten dalmatinischen und kroatischen Häfen.

Durch die Ereignisse auf dem Balkankriegsschauplatz trat plötzlich eine große Aufgabe an die militärische Adriaschifffahrt heran. Es galt die Versorgung der nach der Eroberung von Montenegro im Winter 1916 bis knapp vor Valona vorgedrungenen Armeegruppe in Albanien, die einen Verpflegungsstand von 200.000 Mann erreichte.

Die Verbindung mit Albanien war sehr schwierig. Aus dem Inneren Mazedoniens führte überhaupt keine fahrbare Kommunikation über das Gebirge in die Küstenebenen. Entlang der Küste gab es weder eine Bahn noch eine durchlaufende Straße. Auch die Seehäfen waren primitiv. Es mußte daher zu einem kombinierten System gegriffen werden, um die Armee zu versorgen. Zum kleineren Teil wurden Sendungen aus dem Reichsinnern mit Vollbahn bis Bosnisch-Brod gebracht, auf Schmalspur umgeladen, bis zum Bahndepot Zelenika in der Bocche di Cattaro geführt, hier auf kleine flachgehende Küstendampfer verladen und in den Häfen Antivari, Dulcigno, Medua, meist aber auf der Reede von Durazzo entladen. Der größere Teil des Nachschubes aber ging über Fiume, wo die großen Anlagen des Freihafens für Etappeneinrichtungen und Einschiffung zur Verfügung standen. Eine bedeutende Erweiterung und Reorganisation der militärischen Schifffahrtsbehörde wurde notwendig. Die Seetransportleitung, später Adriaverkehrsleitung genannt, besorgte die Aufbringung, Bereitstellung und Verwendung des erforderlichen Schiffsparks und Personals und die Sicherstellung des Bedarfes an Betriebsmitteln. Sie leitete den Schiffsverkehr und regelte den Lauf der Transporte und ließ die geordnete Verkehrsabwicklung durch zehn Schiffsstationskommandos überwachen. Die Sicherung vor Feindesgefahr oblag dem Flottenkommando. Ausgedehnte Magazinsräume wurden mit allerlei Heeresbedarf belegt, Spitäler und Unterkunftsräume hergerichtet. Außer der Versorgung Albaniens wurden auch Transporte von Truppen und ganzen Heereskörpern, der Nachschub für die Besatzungen Montenegros und der Küstengebiete und endlich — im Hinblick auf die trostlose Ernährungslage der Inselbewohner — auch die Lebensmitteltransporte für die Zivilbevölkerung der Adriaverkehrsleitung übertragen. Auch der Post-, Sanitäts- und Personenverkehr war durch sie zu leiten. Für die Bewältigung aller dieser Aufgaben wurden nach und nach 80 kleine Dampfer in Dienst gestellt. Bis in die Bocche liefen die Dampfer unter dem Schutze der Inseln. Von Cattaro an aber mußten sie wegen der Bedrohung durch feindliche Torpedoboote, Unterseeboote und Flieger gruppenweise durch Kriegsschiffe konvoiert werden und gelangten meistens in Nachtfahrt bis nach Durazzo.

Die Existenz der Armeegruppe in Albanien hing angesichts der Armut des Landes im hohen Maße vom Nachschub ab. Im Anschluß an die Hafentplätze entstand in dem kommunikationslosen Land ein Netz von Verbindungen zum Teil von dauerndem Wert. Ein flacher Dampfer besorgte einen bescheidenen Verkehr bojanaaufwärts bis in den Skutarisee, auf dem ein Warenverkehr bis Skutari eingerichtet wurde. Von Skutari besorgte eine Feldsbahn den Verkehr bis Allesio. Eine Feldseilbahn überbrückte die Sümpfe bis Vorra in der Nähe von Tirana. Im Anschluß an Durazzo entstand ein mehr als 200 km langes Motorfeldbahn- und Seilbahnnetz bis an die Kampffront an der Vojusa, das die Weiterverteilung der per Schiff angekommenen Vorräte besorgte. Sämtliche Bau- und Betriebsmaterialien mußten von Fiume zugeschoben werden. Bei der ungeheuren Überlegenheit der Ententefloten war es geradezu ein Wunder, daß der Verkehr von Warenschiffen bis in die Nähe feindlicher Stützpunkte durch Jahre ohne nennenswerte Behinderung aufrechterhalten werden konnte. Durch die Erfolge kühner geworden, führte man selbst Urlaubers- und Truppentransporte bis nach Durazzo. Die militärische Überlegenheit blieb trotz der Ungunst der Nachschubsverhältnisse bis zum Zusammenbruch auf der Seite der österreichisch-ungarischen Truppen.

Nach der Verschiebung der Kampffront in Italien bis an die Piave wurde ab Triest über Grado mit Küstendampfern ein Verkehr in die Lagunen am Nordstrand der Adria eingerichtet, um Truppen am Südflügel der Armee in Venetien zu versorgen.
