

## **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

Je mehr sich im Laufe der Jahre der Schwerpunkt des Aufmarsches gegen Frankreich nach Norden an den Niederrhein verschob, um so mehr lag im Westen das Hauptgewicht des späteren strategischen Ausbaues neben der weiteren Vermehrung der Rhein-Übergänge vor allem in der leistungsfähigen Ausgestaltung des Bahnnetzes im linksrheinischen Bezirk der Eisenbahndirektion Köln. Hier mußten die für Versammlung eines starken rechten Heeresflügels unentbehrlichen Zufuhr- und Auslauflinien neu geschaffen werden. Im Osten galt der für die Landesverteidigung unternommene Ausbau vornehmlich der Vermehrung der Weichsel-Brücken und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ostpreussischen Netzes, das zum überwiegenden Teile aus eingleisigen, militärisch unzulänglichen Nebenbahnen bestand. Daneben wurde unter dem Druck politischer Spannung auch der Ausbau der schleswig-holsteinischen Bahnen gefördert und durch deren weitere Ausgestaltung die Schaffung dreier leistungsfähiger Linien zur Nordgrenze erreicht.

Die Entwicklung der politischen Lage und die hieraus sich ergebende Wahrscheinlichkeit der Führung eines Zweifrontenkrieges steigerte die Bedeutung der heimatischen Eisenbahnen für einen schnellen Aufmarsch und für die spätere Leitung der Operationen. Rasche Versammlung und erhöhte Beweglichkeit mußten die zahlenmäßige Unterlegenheit der deutschen Streitkräfte ausgleichen; schnelle und umfangreiche Truppenverschiebungen längs der Grenzen und zwischen den voraussichtlichen Kriegsschauplätzen waren sicherzustellen. Dies bedingte leistungsfähige Transportstraßen nach allen für die Kriegführung in Frage kommenden Grenzgebieten und gute Verbindungen quer durch das Reich. Der militärische Ausbau der letzten Jahrzehnte suchte diesen Forderungen Rechnung zu tragen.

Die in den Jahren unmittelbar vor Kriegsausbruch sich mehr und mehr verschärfende politische Lage sowie die großen Anstrengungen Frankreichs und vor allem Rußlands, ihr Bahnnetz für strategische Zwecke zu verbessern, veranlaßten die Heeresverwaltung, auf Anregung des letzten Chefs der Eisenbahnabteilung, Oberstleutnants Groener, einen umfassenden, einheitlichen Plan zur Förderung des Ausbaues der deutschen Bahnen aufzustellen. Unter finanzieller Beteiligung des Reiches sollten in den Grenzgebieten und im Innern die Zahl der selbständigen Transportstraßen vermehrt, die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes gesteigert und betriebliche Schwierigkeiten in der Führung einzelner Linien beseitigt werden. Im besonderen wurde angestrebt, jedem nach dem Westen bestimmten Armeekorps mit seinen Reservetruppen, soweit es nicht nahe der Grenze stand, eine zweigleisige Aufmarschlinie zur Verfügung zu stellen. Im Osten sollte eine dritte Transportstraße in das Land östlich