

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

dreier Tage die fechtenden Truppen von vier Armeekorps von einem zum anderen Flügel überführen.

Nicht so günstig war die Leistungsfähigkeit des östlichen Netzes. Abgesehen von den gut entwickelten Bahnen Oberschlesiens, das mit drei leistungsfähigen Transportstraßen ausgestattet war, konnte bei dem vorwiegend landwirtschaftlichen Gepräge des Ostens und seinem im Frieden geringen Verkehrsbedürfnis ein dichtes Netz leistungsfähiger Bahnen nicht entstehen. In den schmalen Grenzstreifen östlich der Weichsel führten nur zwei durchgehende, doppelgleisige Transportstraßen, Marienburg—Königsberg—Insterburg und Goplershausen—Allenstein—Korschen. Letztere verlief auf langen Strecken in nicht allzu weiter Entfernung von der russischen Grenze und war hierdurch feindlichen Störungen leicht ausgesetzt. Aus dem gleichen Grunde kam die in unmittelbarer Nähe der Landesgrenze gelegene Bahn über Schönsee—Strasburg (Westpr.)—Soldau—Ortelsburg für den Aufmarsch nicht in Betracht. Sie war überdies, wie die Mehrzahl der ostpreussischen Bahnen, eingleisig und wenig leistungsfähig. Trotz dieser Mängel gewährte das ostpreussische Netz bei der geringen Stärke der anfangs im Osten eingesetzten Kräfte ausreichende operative Beweglichkeit. Erst bei der im weiteren Verlaufe des Krieges notwendig gewordenen stärkeren Beanspruchung der Eisenbahnen Ostpreußens erwies sich deren beschränkte Leistungsfähigkeit recht nachteilig.

Die quer durch das Reich führenden Verbindungen waren nach Zahl und Leistung imstande, auch hochgestellten Transportanforderungen gerecht zu werden. So standen für Verschiebungen zwischen der West- und Ostfront vier leistungsfähige, zweigleisige Linien zur Verfügung, deren Zahl sich östlich der Weichsel allerdings auf zwei verringerte.

Der militärische Wert des im Jahre 1914 vorhandenen deutschen Eisenbahnnetzes wurde noch erhöht durch eine straffe Organisation der Verwaltung und durch eine mustergültige Ausgestaltung des Betriebes. Im besonderen waren in den Jahren vor Ausbruch des Krieges Oberbau und Brücken unter Anpassung an die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten und Lokomotivgewichte so verstärkt worden, daß das gesamte Netz auf seinen Hauptstrecken den Verkehr ganzer Militärzüge zuließ. Die Vervollkommnung aller betriebstechnischen Einrichtungen, insbesondere der Sicherungsanlagen, die Weiterentwicklung der Betriebsvorschriften und die hiermit Hand in Hand gehende verbesserte Ausbildung und Schulung des Personals dienten der Erhöhung der Sicherheit des Zugverkehrs. Die Einführung der Heißdampflokomotive mit ihrer durch geringeren Kohlenverbrauch gesteigerten Nutzwirkung ermöglichte höhere Leistungen, und die vor dem Abschluß stehenden Versuche zur Einführung einer durchgehenden