

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

marfch nicht ganz 20 km in der Stunde betrug, hatte den Vorteil, daß ſich Verſpätungen leicht ausgleichen ließen und auftretende Unregelmäßigkeiten ſich nicht über weite Strecken fortpflanzen konnten.

In der Regel geſtattete die höchſte Leiſtungsfähigkeit der zweigleiſigen Bahnen nach dem Militärfahrplan eine Zugfolge von 20 Minuten, während die vom Aufmarſch belegten eingleiſigen Linien meiſt eine ſolche von 60, zum Teil von 40 Minuten ermöglichten.

Für den öffentlichen Verkehr waren im Rahmen des Militärfahrplans in jeder Richtung zwei bis vier Militärlokalzüge vorgeſehen, die der privaten Perſonen- und Güterbeförderung dienten, ſoweit ſie nicht durch militäriſche Bedürfniſſe beansprucht wurden. Darüber hinaus konnten für den dritten Mobilmachungstag, an dem die Zahl der kleinen Mobilmachungsſtrahnte, inſbeſondere der nach den Geſtellungsorten reiſenden Einberufenen beſonders ſtark war, noch „Militär-Bedarfslokalzüge“ feſtgelegt werden. Im Gegenſatz zu den übrigen Militärzügen mußten die Lokalzüge inſolge ihrer Ausnuzung durch den öffentlichen Verkehr auf allen Stationen anhalten. Um ſie trotzdem im Rahmen des Militärfahrplans durchzuführen, bedurfte es einer Verringerung der Fahrzeiten durch Erhöhung der Fahrgeſchwindigkeit. Dies bedingte eine Verminderung der Stärke der Lokalzüge, deren Länge auf 60 Achſen (bei Nebenbahnen erforderlichenfalls auf 40 Achſen) beſchränkt wurde. Außerdem war für ihre pünktliche Durchführung die Geſtellung beſonders leiſtungsfähiger Lokomotiven vorzuſehen. Auf eine Benutzung der Lokalzüge ließ ſich mit Sicherheit nur bis zum ſechſten Mobilmachungstage rechnen, da ſie von dieſem Zeitpunkt ab auf den vom Aufmarſch ſtark beanspruchten Linien inſolge Belegung durch Kriegſtrahnte ausfielen. Erſt nach beendetem Aufmarſch verkehrten ſie wieder planmäßig.

Schon in den letzten Friedensjahren wurde erkannt, daß der beſtehende Militärfahrplan die Leiſtungsfähigkeit der Strecken nicht in dem Maße ausnuzte, wie es der Stand des hoch entwickelten deutſchen Eiſenbahnweſens geſtattete. Nachdem feſtgeſtellt war, daß für den Fall der Steigerung der Geſchwindigkeit ausreichend ſtarke Lokomotiven für Bewältigung der im Kriege geforderten Transportleiſtungen zur Verfügung ſtanden, wurde auf Anregung des letzten Chefs der Eiſenbahnabteilung, Oberſtleitnants Groener, im Jahre 1913 mit den Vorarbeiten zur Aufſtellung eines neuen Militärfahrplans begonnen. Für die Haupttransportſtraßen wurde die Grundgeſchwindigkeit auf 40 km in der Stunde erhöht. In Verbindung mit dem gleichzeitig in Ausſicht genommenen, großzügigen ſtrategiſchen Ausbau des Bahnnetzes ſollte hierdurch eine weſentliche Beſchleunigung der Operationsbereiſchaft des