

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

Im Osten führte der betrieblich ungünstig gelegene Bahnhof Marienburg zeitweise zu etwa vierstündigen Verspätungen, die durch Heranziehung der Tagespause gleichfalls leicht behoben wurden.

Die im Frieden gehegten Befürchtungen, daß Franzosen und Russen, vielleicht noch vor erfolgter Kriegserklärung, versuchen würden, den deutschen Aufmarsch durch Brücken- oder Tunnelspaltungen, durch Luftangriffe auf Bahnanlagen und Eisenbahnzüge oder durch überraschende Vorstöße frühzeitig mobil gemachter Truppen zu stören, waren nicht eingetreten.

In technischer und organisatorischer Hinsicht auf der Höhe ihrer Leistungen stehend, hatten die Eisenbahnen dank jahrzehntelanger, sorgfältigster Friedensarbeit zwischen Militär-Eisenbahnbehörden und Eisenbahnverwaltungen ihre erste gewaltige Aufgabe, die Durchführung der Mobilmachung und der Versammlung der Streitkräfte an der West-, Ost- und Nordgrenze des Reiches, erfüllt. Die insgesamt 11 100 Kriegstransporte mit etwa 3 120 000 Mann und 860 000 Pferden umfassende, große Aufmarschbewegung übertraf um das Vielfache den in der Zeit vom 23. Juli bis 8. August durchgeführten Eisenbahnaufmarsch des Jahres 1870, bei dem 1300 Züge mit 548 000 Mann und 157 300 Pferden gefahren wurden.

12. Die Bildung von Wagenreserven.

Von zehnten Mobilmachungstage an begann in den westlichen Liniengebieten auf Grund bereits im Frieden erteilter Weisungen die Bildung von Wagenreserven für insgesamt sieben Armeekorps zur Verfügung des Chefs des Feldeisenbahnwesens, um Anforderungen der Führung auf Verschiebung von Heeresverbänden mit der Eisenbahn jederzeit entsprechen zu können. Eine erste Wagenreserve für zwei Armeekorps war vom 11. August ab hinter dem linken Heeresflügel im Bezirk der Linienkommandanturen Karlsruhe und Stuttgart bereitgestellt. Eine zweite Reserve stand am Mittel- und Niederrhein, wo bis zum 16. August in den Liniengebieten Mainz, Frankfurt a. M. und Elberfeld Wagenaushilfen für je ein Armeekorps gebildet wurden. Weiter rückwärts folgte eine dritte Staffel im Bereich der Linienkommandanturen Münster und Kassel, die zum 21. August Leermaterial für je ein Armeekorps aufzustellen hatten. Daneben waren vom 13. August ab Wagenreserven für je eine Infanterie-Division und eine Staffel der Kolonnen und Trains eines Armeekorps im Bereich der Linienkommandanturen Köln, Saarbrücken, Ludwigshafen und Straßburg zu deren Verfügung bereitzuhalten. Hierdurch