

## **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

Teilaufmarsch stellte die Eisenbahnverwaltungen vor eine außerordentlich schwierige Aufgabe. Während bei der Feldzugseinleitung im Jahre 1870 Mobilmachung und Aufmarsch zeitlich aufeinander folgten, liefen zu Beginn des Weltkrieges beide Bewegungen von Anfang an in erheblicher Stärke gleichzeitig nebeneinander. Bei der im Jahre 1914 üblichen Transportbearbeitung bedeutete mithin der Ausspruch der Mobilmachung zugleich den Beginn der Versammlung des Heeres an den Grenzen und damit den Krieg.

Die am 6. August einsetzende geschlossene Aufmarschbewegung des deutschen Heeres vollzog sich in voller Ruhe und Planmäßigkeit — eine für alle Zeiten hervorragende organisatorische und technische Leistung. Die erste gewaltige Aufgabe der Schienenwege zu Kriegsbeginn, die der Durchführung der Mobilmachung und der Versammlung der Armeen an den Grenzen diente und die Leistungen des Eisenbahnaufmarsches im Jahre 1870 um das Vielfache übertraf, war damit erfüllt.

Die den Friedensvorbereitungen zugrunde gelegte Transportbewegung richtete sich mit den Hauptkräften gegen Westen. Eisenbahntechnisch wäre es wohl möglich gewesen, neben der Versammlung starker Kräfte in den westlichen Grenzgebieten noch einen großen Ostaufmarsch vorzubereiten, wie es in früheren Jahren tatsächlich geschehen war. In diesem Falle wurde die Niederlegung der hierbei von den Eisenbahnen zu treffenden Maßnahmen in doppelter Ausfertigung erforderlich. Die vor dem Kriege übliche starre Arbeitsmethode der Militär-Eisenbahnbehörden bei Heeresbewegungen ließ jedoch eine größere Beweglichkeit bei der Anordnung und Durchführung von Massentransporten nicht zu. Nach dem Stande der Transportbearbeitung im Jahre 1914 war es daher nur mit ganz erheblichen Störungen und außerordentlichen Schwierigkeiten möglich, eine völlige Änderung des Aufmarsches nach Kriegsausbruch vorzunehmen.

Da nach Eintritt der Mobilmachung sich alle Maßnahmen darauf richteten, die Eisenbahnen zur sicheren Bewältigung der militärischen Forderungen von jeder anderen Belastung möglichst frei zu halten, traten durch die zu Kriegsbeginn erfolgte Einstellung des Güterverkehrs sehr bald auf verschiedenen Gebieten des volkswirtschaftlichen Lebens vorübergehende Stockungen im Güterumlauf ein. Der kriegswirtschaftlichen Ausnutzung der heimatischen Eisenbahnen wurde durch diese fast ausschließliche Freihaltung der Bahnen für militärische Zwecke in nicht ausreichendem Maße Rechnung getragen. Schon frühzeitig ordnete daher der Chef des Feld-eisenbahnwesens die Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs in beschränktem Umfange an. Die Schienenwege wurden