

## **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

Der ausladenden Feldtransportleitung wurde die Staffelbildung bekanntgegeben und das Eintreffen jedes Transportes in der Anschlußstation avisiert. Sie regelte die Auswaggonierung im Einvernehmen mit dem empfangenden Armeekommando und sorgte vor allem, daß durch möglichst raschen Rücklauf der Leergarnituren die Aufnahmefähigkeit der Ausladestationen und Strecken für die weiter anrollenden Serientransporte erhalten blieb.

Der deutsche Fech arbeitete nach ähnlichen Grundsätzen. Die Zusammenarbeit — zum erstenmal Ende September 1914 beim Aufmarsch von Teilen der 9. Armee bei Krakau geübt — wurde immer inniger und spielte sich, im großen gesprochen, recht reibungslos ab. Schwierigkeiten traten auf, wenn die Deutschen nach der Leistungsfähigkeit ihrer Hauptstrecken, aber gegen die Vereinbarungen mit mehr als 100achsigen Garnituren auf unsere eingelegigten Strecken kamen, auf deren Stationen die Kreuzungsmöglichkeit für so lange Züge nicht gegeben war.

#### EINE HÖHEPERIODE DER BAHNAUSNÜTZUNG IM MEHRFRONTENKRIEG

Am Schluß der großen Bahnbewegungen, die wir unter der Bezeichnung „Aufmarsch hinter den Karpathen“ zusammenfassen, schufen die Mittelmächte durch die überraschende Versammlung der deutschen 11. Armee und anschließender öst.-ung. Kräfte bei Gorlice—Tarnów die Bedingungen, um auf diesem Schauplatz für längere Zeit die Initiative an sich zu reißen. Sie leitete mit der bald folgenden Kriegserklärung Italiens eine Höhenperiode operativer Truppenverlegungen ein.

Dieser denkwürdige Aufmarsch war gering an Transportquantum, kurz und technisch einfach, weil es die Kriegslage erlaubte, den von den Verbündeten festgelegten Plan ohne Störung durchzuführen. Mit schlagartiger Bewegung wurden in der Zeit vom 21. bis 29. April auf drei Linien täglich in Summe 64 Truppenzüge ans Ziel gebracht. Die 485 100achsigen Aufmarschzüge der deutschen Stoßgruppe stellten nur den fünften Teil der Massen dar, die Österreich-Ungarn im Winter 1915 unter ungleich schwierigeren Verhältnissen zur Stärkung der Karpathenfront heranbrachte. Auch die Betriebsbehörde und das Verkehrspersonal arbeiteten im April leichter, weil es galt, technisch wohl vorbereitete Pläne durchzuführen und der Verkehr von den stoßweisen Beanspruchungen unerwarteter Umdisponierungen verschont blieb. Trotzdem wird der Gorlice-Aufmarsch als Auftakt weltgeschichtlicher Ereignisse dauernder im Gedächtnis bleiben.