

## **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

erste, der 46. Division, erreichte Lemberg über Sambor schon am 4. Juli vormittags. Im ganzen aber wurden bei sehr unregelmäßigem Verkehr, großen Stockungen und Verkehrsunfällen nur 13 Züge im Tagesdurchschnitt erreicht, und infolge erhöhten Transportquantums (339) dauerte der Lauf bis 29. Juli, eine Woche länger, als in Aussicht genommen war. Dabei gelang es, mit dem Gros bis über Lemberg zu kommen, obwohl die Wiederherstellung der Bahnunterbrechungen der Feldtransportleitung 5 erst am 18. die Aufnahme des Dienstes in Lemberg gestattete, nachdem sie, von Miskolcz vorgezogen, vom 2. bis 17. Juli in Przemyśl amtiert hatte.

### SCHLUSZWORT

Der Sommer 1915 zeigt uns daher in einer Höheperiode operativer Bahnauswertung im Dreifrontenkrieg:

kraftvolle, planmäßige, in sich geschlossene und daher überraschend wirkende Aufmärsche,

auf engem Raum, wie der „erste und zweite Nachstoß“ zum Aprilaufmarsch,

auf breiterem Raum, wie die schlagartige „Versammlung der deutschen Balkankräfte“ mit 44 Zügen Tagesintensität,

auf breiter Front konzentrisch zusammenlaufende Parallelbewegungen, wie im „I-Aufmarsch“ und

die mühselige Abwicklung von Heeresverlegungen auf minder leistungsfähigen, zum Teil in schlechtem Zustand befindlichen Bahnen bei den Bewegungen „aus der Mitte“ und der „Rechtsschiebung der 1. Armee“.

In Summe wurden in diesem Vierteljahr 3284 Truppentransporte verlegt, das ist fast das doppelte Quantum, als in den ersten drei Wochen des R-Aufmarsches im August 1914 geleistet wurde.

Damit sind die bedeutenden Hilfen charakterisiert, die die Führung aus dem Verkehrsapparat zog, aber auch die Grenzen gezeigt, die die technischen Grundlagen der Massentransporte der Auswertung der Bahnen setzen. Auch auf diesem Gebiete boten die Friedensvorsorger den fast unverrückbaren Rahmen, wie es die Gewaltleistungen der Nord- und Karl Ludwigsbahn einerseits und die mindere Eignung der Linie über Körösmezö andererseits zeigen. Die Bedeutung der Bahnzerstörungen im Rückzug und der raschen Wiederherstellung erobelter Linien rückt die operative Bedeutung der Tätigkeit der Eisenbahntuppen ins vorderste Treffen.