

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

digtes, im vollen Betriebe befindliches Eisenbahnnetz von teilweise hoher Leistungsfähigkeit zur Verfügung stand, waren im Gegensatz hierzu die deutschen Transportbewegungen durch die auf dem belgisch-französischen Kriegsschauplatz ausgeführten feindlichen Bahnzerstörungen und ihre bisher nur behelfsmäßig erfolgte Wiederherstellung außerordentlich behindert. Von den beiden auf deutscher Seite in Betracht kommenden Transportstraßen führte die eine über Trier—Aachen—Lüttich—Brüssel—Mons—Cambrai nach St. Quentin mit einer Abzweigung über Péronne—Chaulnes nach Ham; die Leistungsfähigkeit dieser einzigen durchgehenden Eisenbahnlinie zum rechten Heeresflügel war jedoch durch den gleichzeitig über Lüttich laufenden Nachschub für die 1., 7., 2. und 3. Armee als Truppentransportweg erheblich herabgemindert. Der zweite von Diederhosen über Luxemburg—Libramont benutzbare Schienenweg endete vorerst infolge nachhaltiger Zerstörung der Maas-Brücke vor Namur. Von hier mußten die ausgeladenen Truppen in langen Fußmärschen zum rechten Heeresflügel herangezogen werden. Lediglich schwächere Teile ließen sich nach dem Überschreiten der Maas westlich von Namur wieder einladen und über Charleroi vorführen.

Weitere Erschwernisse verursachten die überaus ungünstigen Betriebsverhältnisse auf den eben erst besetzten Bahnen des feindlichen Gebietes. Die von den Eisenbahntruppen ausgeführten Instandsetzungsarbeiten konnten sich zunächst nur auf die dringendsten Maßnahmen zur Fahrbarmachung der Strecken beschränken. Die meist nur für einen Schienenstrang wiederhergestellten Kunstbauten doppelgleisiger Bahnen bildeten sehr störende Einschnürungen und infolge ihrer behelfsmäßigen Ausführung Langsamfahrstellen, die die Abwicklung des Zugverkehrs überaus hemmend beeinflussten. Die Signale, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen längs der Strecken waren zerstört; die Stellwerksanlagen unbenutzbar. Ganz besonders beeinträchtigt war der Zugmeldedienst durch das Fehlen ausreichender, zuverlässig arbeitender Nachrichtenmittel. Nur in langsamer Fahrt vermochten die Transportzüge vorzurücken. Diese Mängel der Betriebs-einrichtungen und die sich hieraus ergebende Unsicherheit des Fahrdienstes schlossen einen geregelten Zugverkehr völlig aus. Trotzdem hatte der Chef des Feldeisenbahnwesens, Oberst Groener, den Militär-Eisenbahndirektionen gegenüber mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die schnell wiederhergestellten Schienenwege ungeachtet ihres mangelhaften Zustandes rücksichtslos für die Durchführung der von der Obersten Heeresleitung angeordneten großen Truppenverschiebungen auszunutzen seien, da „die Entscheidung des Feldzuges“ davon abhängen¹⁾.

¹⁾ „Das deutsche Feldeisenbahnwesen“ Band I, S. 84 ff., S. 112 ff., S. 119 ff.