

## **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

auf den Bau der *Aisne*-Übergänge bei Rilly, Rethel und Guignicourt. Alle diese Zerstörungen waren unter erheblichem Aufwande an Sprengstoff sowie mit großer Gründlichkeit durchgeführt.

Nach dem Fall von *Maubeuge* ergab sich bei der Aufnahme des Betriebes der Bahn von *Charleroi* nach *Zusigny*, daß die im Bereich der Festung gelegenen Brücken über die *Sambre* bei *Jeumont* und *Hautmont* zerstört waren. Von den übrigen *Sambre*-Übergängen hatte der Feind noch das bei *Aulnoye* die Strecke nach *Valenciennes* überführende Bauwerk gesprengt.

Im westlichen *Belgien* und dem angrenzenden Teil des besetzten nördlichen *Frankreichs* waren die vom Gegner ausgeführten Zerstörungen nicht allzu umfangreich. Sie beschränkten sich im wesentlichen auf Sprengung zweier Brücken über die *Scarpe* bei *Douai*, der Bauwerke über die *Dender* bei *Denderleeuw*, über die *Schelde* bei *Ludenarde*, *Leupegem* und *Avelghem* sowie über die *Lys* bei *Grammene*.

Im nördlichen Teil *Belgiens* hatte der Feind bei seinem Rückzuge auf *Antwerpen* die im Umkreise der Festung gelegenen Eisenbahnbrücken über die *Durme*, *Schelde*, *Rupel* und *Nethe* bei *Lokeren*, *Sermonde*, *Boom* und *Duffel* unbenutzbar gemacht. Ihre Zerstörung spielte jedoch für die spätere schnelle Aufnahme des Betriebes nach *Antwerpen* keine erhebliche Rolle, da die im Zuge der Bahn *Aerschot—Lierre—Antwerpen* vorhandenen Kunstbauten unversehrt waren.

Von allen Zerstörungen beeinflussten die vor der deutschen Heeresmitte an der Strecke *Diedenhofen—Charleville* und im Raume zwischen *Maas* und *Sambre* ausgeführten Brücken- und Tunnel Sprengungen die Wiederherstellungsarbeiten am ungünstigsten, während hinter dem äußersten rechten Heeresflügel der Zustand der besetzten Bahnen eine schnelle Aufnahme des Betriebes ermöglichte.

## 2. Die Wiederherstellung und Aufnahme des Betriebes der belgischen und französischen Eisenbahnen.

Für den deutschen Vormarsch durch *Belgien* und *Nordfrankreich* kamen in erster Linie die beiden leistungsfähigen, zweigleisigen Bahnen über *Aachen—Lüttich* und *Diedenhofen—Sedan*<sup>1)</sup> in Betracht. Daneben konnte die gleichfalls doppelgleisige Strecke über *Luxemburg—Libramont—Namur* als Querverbindung für Verschiebungen zwischen den beiden

<sup>1)</sup> Nur das an der Grenze gelegene kurze Teilstück *Fentsch—Audun-le-Roman* war zu Kriegsbeginn eingeleisig.