

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

Inspektion 6 mit Vorführung der Nachschubzüge außer, wie angeordnet, auf der Eisenbahnetappenlinie über Landau—Zweibrücken auch über Hagenau einverstanden, warnte jedoch gleichzeitig mit Rücksicht auf eine etwa notwendig werdende Verlegung der Etappenlinie infolge Abbeförderung von Truppen aus Lothringen nach dem rechten Heeresflügel vor Zersplitterung des Nachschubes auf zahlreichen Linien.

Ähnliche Schwierigkeiten durch zu weit gehende Transportanforderungen entstanden sehr bald auch im Bereich der auf dem rechten Heeresflügel zum Betriebe der belgischen Bahnen eingesetzten Militär-Eisenbahndirektion 1. Hier war vor allem die von der 1. und 2. Armee gleichzeitig als Etappenlinie benutzte Bahn von Herbesthal über Verviers nach Lüttich so stark belastet, daß wegen Überfüllung wiederholt der Zulauf eingeschränkt werden mußte. Zur Behebung dieses Übelstandes bedurfte es scharfer Eingriffe des Chefs des Feldeisenbahnwesens, der am 18. August an die Bahnbeauftragten der Etappen-Inspektionen folgende telegraphische Weisung richtete: „Betrieb auf belgischen Bahnen infolge Fehlens aller telephonischen und telegraphischen Verbindungen außerordentlich erschwert. Militär-Eisenbahndirektion 1 hat Befehl, Anforderungen, die das allerdringlichste Maß überschreiten, abzulehnen. Zunächst muß ein regelmäßiger Betrieb eingerichtet sein, ehe die häufig viel zu weit gehenden Anforderungen der Etappen-Inspektionen erfüllt werden können. Anderenfalls wird die Versorgung des ganzen rechten Heeresflügels in Frage gestellt. Ich erwarte, daß die Bahnbeauftragten übermäßigen Ansprüchen der Etappen-Inspektionen entgegentreten, da gegenseitige Rücksichtnahme auf Nachbararmee meist nicht genommen wird.“

Auch im Bereich der 3. Armee bestand die große Gefahr, daß durch selbständiges Vorziehen von Verpflegungszügen durch die Korpsintendanten die Strecke über Gouvy—Bastogne sehr bald vollständig verstopft wurde. Erst als der Chef des Feldeisenbahnwesens am 19. August das Armee-Oberkommando ersuchte, bei Beanspruchung der Schienenwege sich ausschließlich der Vermittlung des Bahnbeauftragten zu bedienen, besserten sich die Zustände.

Nachdem bereits am 18. August mit Beginn der Operationen die Strecke Luxemburg—Rautenbach—Bastogne der 4. und die Bahn Diederhofen—Luxemburg—Arlon der 5. Armee zugeteilt war, trat vom 20. August ab folgende Regelung der Etappenlinien in Kraft:

1. und 2. Armee: ab Aachen gemeinsam die Linie über Verviers bis Lüttich. Aushilfe für 1. Armee die Strecke Battice—Lüttich.

Die tägliche Zahl der Züge für 1. und 2. Armee auf der Bahn Aachen—Verviers—Lüttich sollte Militär-Eisenbahndirektion 1 bestimmen.

Skizze 17
(Blatt 5).