

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

hofen—Luxemburg—Marloie geführt und südlich Namur entladen werden. Nachdem bereits acht Züge Marloie durchlaufen hatten, erhielten am 23. September die beteiligten Militär-Eisenbahnbehörden ohne Kenntnis des Feldeisenbahnchefs eine Anweisung der Operationsabteilung der Obersten Heeresleitung zur Weiterleitung der 4. Ersatz-Division von Marloie über Lüttich—Löwen nach Brüssel. Die bereits von Marloie in der Richtung auf Ciney rollenden Züge wurden daher angehalten, zurückgeführt und über Lüttich auf Brüssel weitergeleitet, wo sie vom 24. bis 27. September zur Entladung kamen. Obwohl sich der Chef des Feldeisenbahnwesens mit der ohne sein Wissen erfolgten Änderung der Transportbewegung nachträglich einverstanden erklärte, entsprach sie doch keineswegs seinen Absichten, da noch zahlreiche rückwärts abgestellte Ersatztransporte für den rechten Heeresflügel auf Vorführung über Lüttich—Brüssel warteten, und die Beförderung dieser Züge mit Rücksicht auf die Dringlichkeit, mit welcher die Armeen den Ersatz benötigten, mit Vorrang erfolgen sollte.

Der Abtransport der Etappenformationen der 6. Armee.

Die vom 26. bis 30. September hauptsächlich um Bolchen verladene Etappenformationen der 6. Armee (im ganzen 111 Züge) wurden auf der nördlichen Transportstraße über Aachen—Lüttich—Brüssel nach Belgien überführt. Der erste Zug, der planmäßig am 27. September, 11^o vormittags, in Löwen der Militär-Eisenbahndirektion 1 übergeben werden sollte, traf erst etwa 12 Stunden später dort ein. Am Abend des 29. verursachte eine zwischen Löwen und Tirlemont ausgeführte Schienensprengung mehrstündige Verzögerungen, die am Morgen des 30. auf etwa 28 Stunden anwuchsen, so daß am 2. Oktober abends im Bereich der Linienkommandantur Köln 58 Züge abgestellt waren, die auf Vorführung warteten. Die Ausladungen erfolgten vom 28. September ab in St. Ghislain, Braine-le Comte, Tubize und Hal. Die letzten Züge erreichten am 6. Oktober ihr Ziel. Ein am 29. September von den Belgiern unternommener Versuch, die Transporte der Bahn Brüssel—Mons durch einige aus der Richtung Grammont—Enghien auf die Strecke gejagte, führerlose Züge zu stören, scheiterte, da es durch rechtzeitige Weichenumstellung gelang, die Züge auf ein Nebengleis der Linie nach Hal abzu lenken, wo sie ohne allzu erheblichen Schaden auf einen Leerzug ausliefen.

Der Abtransport des I. bayerischen Reservekorps.

Am 26. September vormittags unterrichtete der Chef des Feldeisenbahnwesens die Linienkommandantur Straßburg über die Möglichkeit eines