

## **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

die zunächst auf acht Stunden geschätzten Aufräumungsarbeiten sich verzögerten, kam der Tunnel erst um 8<sup>30</sup> abends nach angestrenzter Arbeit wieder in Benutzung. Die letzten Transporte wurden vom 9. Oktober ab nach Fertigstellung der Brücke bei Verlaimont über die direkte Strecke Aulnoye—Valenciennes geleitet.

Um eine Ausladung der beiden Divisionen weitab vom rechten Heeresflügel in nördlicher Richtung zu ermöglichen, eröffneten Eisenbahntuppen unter dem Schutz vorausgeschandter Panzerzüge in der Nacht vor dem Eintreffen der ersten Transporte den Betrieb auf den Strecken von Valenciennes nach Templeuve und Tournai. Auf Unordnung der Obersten Heeresleitung gelangten jedoch die beiden Divisionen vom 8. bis 10. Oktober in Valenciennes und St. Amand zur Ausladung.

Insgesamt wurden in der Zeit vom 7. September bis 10. Oktober neben den Etappenformationen 15 Infanterie- und 4 Kavallerie-Divisionen der 6. und 7. Armee mit mehr als 1200 Truppenzügen aus den Reichslanden nach dem rechten Heeresflügel auf dem Schienenwege überführt. Bei dem mangelhaften Zustande der Bahnen der besetzten Gebiete stellte die Durchführung dieser großen Truppenverschiebungen auf dem westlichen Kriegsschauplatz höchste Anforderungen an alle Beteiligten, die bei Wiederherstellung, Aufnahme des Betriebes und Ausnutzung der Bahnen im Feindeslande zum Teil vor völlig neuen Aufgaben standen. Häufig galt es hierbei, ohne Vorbild und unter Abweichung von gegebenen Bestimmungen Neues zu schaffen; vielfach war eine durchgreifende Besserung der meist schwierigen Verhältnisse infolge der unausgesetzt starken Beanspruchung des Netzes nicht möglich. Daß es trotz erheblicher Schwierigkeiten und zahlreicher Reibungen gelang, die besetzten Eisenbahnen in kurzer Zeit wieder in Betrieb zu nehmen, die große Truppenverschiebung nach dem rechten Heeresflügel und gleichzeitig die erforderlichen Nachschubtransporte ohne wesentliche Störungen und Anfälle durchzuführen, war neben der rastlosen Hingabe aller Militär-Eisenbahnbehörden und der ihnen unterstellten Eisenbahnbau- und Betriebsformationen das Verdienst der straffen und tatkräftigen Leitung durch den Chef des Feld-Eisenbahnwesens, Oberst Groener.

#### f) Die Abbeförderung der neuen Reservekorps nach dem Westen.

Am 10. Oktober ordnete die Oberste Heeresleitung zur Herbeiführung der immer noch nicht gefallenem Feldzugsentscheidung im Westen den Ein-