

## **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

Waren im Abschnitt Winckler schon ganz erhebliche Vorbereitungen und Arbeiten für die Übergänge über die Ailette zu leisten, so erhöhten sich diese weiter westlich noch etwa um das zwei- bis dreifache, weil hier auch der Kanal — in doppelter Breite der Ailette — zu überbrücken war. Es mußten dort sowohl Stege als auch Brücken in doppelter Länge hergestellt werden. Der Übergang über beide Wasserläufe durfte aber nicht länger dauern, da sonst von vornherein ein Abhängen der ganzen Front von Chevreigny ab westwärts unvermeidbar war und schwere Nachteile im Gefolge haben konnte.

Hand in Hand mit diesen sorgfältigen Übergangsmassnahmen technischer Art mußten auch sehr eingehende Bestimmungen darüber getroffen werden, welche Fahrzeuge über die einzelnen Brücken hinüber durften, in welcher Reihenfolge, wann und auf welche Weise deren Anmarsch und Übergang sich vollziehen sollte. Ob es gelingen würde, feindliches Fernfeuer auf die Anmarschwege und Übergänge völlig auszuschalten, war nicht sicher. Es konnte notwendig werden, die Fahrzeuge mit Abständen in beschleunigter Gangart über den Ailette-Grund herüberzubringen oder bei Zerstörung einzelner Brücken umzuleiten. Verstopfungen mußten daher unter allen Umständen vermieden werden. Wie schnell solche zu geradezu hoffnungsloser Verwirrung führen konnten, dafür lagen genügende Erfahrungen vor. Ein sorgfältig durchdachtes Blocksystem wurde im ganzen Bereich der 7. Armee durchgeführt und bewährte sich gut.

Die weiteren umfangreichen Vorbereitungen, die sich z. B. auf Wetterwarten, Meßtrupps, Kartenwesen, den gesamten Nachschub, Sanitätsdienst, Gefangenenabschub, Sammeln des zahlreichen wertvollen Geräts und der Munition, die in den Ausgangs- usw. Stellungen liegen blieben, Bergen der Beute, Straßenpolizei, Arbeits-Formationen, Kolonnen usw. bezogen, müssen unerwähnt bleiben. Sie entsprachen im wesentlichen denjenigen bei früheren Großangriffen und erforderten in ihrer Gesamtheit eine ganz erhebliche Arbeit der Stäbe und Truppen. Nur eine Maßnahme sei noch erwähnt, weil sie wichtig für die Beurteilung der Frage ist, ob der Geist der Truppe in ihrer Gesamtheit noch als einwandfrei anzusehen war. Von den A. O. R.'s wurde im rückwärtigen Gebiet eine Sperrlinie eingerichtet, angeblich um Abgekommene oder noch nicht genügend versorgte Verwundete auf den richtigen Weg zu bringen, in Wahrheit aber, um Drückeberger und marschfähige Verwundete, die etwa den rückwärtigen Bahnhöfen zustrebten, um auf eigene Faust in die Heimat zu gelangen, aufzufangen