

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

feldmäßigen Mitteln beseitigen. Besonders wertvoll war für eine schnelle Aufnahme des Betriebes des feindlichen Netzes, daß die wichtige, zahlreiche Kunstbauten aufweisende Linie Herbsthal—Lüttich fast unzerstört in deutsche Hand fiel. Eine im Tunnel bei Nasproué durch Aufeinanderfahren von Lokomotiven ausgeführte Sperrung konnte wesentlichen Aufenthalt nicht bereiten.

Nachhaltiger war vor der deutschen Heeresmitte die französische Bahn über Audun-le-Roman—Sedan unbrauchbar gemacht. Die in ihrem ersten Teile durch gründliche Sprengung der Tunnel von Longuyon und Montmédy ausgeführten Zerstörungen ließen eine schnelle Aufnahme des Betriebes dieser Linie nicht erwarten.

Als beim weiteren Vorgehen die Maas zwischen Namur und Sedan erreicht wurde, waren sämtliche in diesem Abschnitt vorhandenen 14 großen Eisenbahnbrücken über die Maas¹⁾ sowie der Tunnel zwischen Mohon und Charleville gründlich gesprengt. Der Anschluß an das Bahnnetz westlich der Maas gestaltete sich hierdurch äußerst schwierig, zumal auch die von Lüttich längs der unteren Maas und Sambre über Charleroi nach Busigny führende Bahn durch die Festungen Namur und Maubeuge zunächst gesperrt war.

Unerwartet günstig lagen die Verhältnisse für eine schnelle Wiederherstellung der hinter dem äußersten rechten Heeresflügel von Lüttich über Landen—Brüssel—Mons—Valenciennes—Cambrai nach St. Quentin und über Péronne—Chaulnes—Ham nach Compiègne führenden Bahnen. Hier fehlten Zerstörungen an Kunstbauten vollständig; abgesehen von Beschädigungen der Stellwerke, Telegraphen- und Fernsprechleitungen sowie der Wasserstationen kamen diese Strecken nahezu unverfehrt in deutschen Besitz. Anscheinend hielt die Unkenntnis über die Ausdehnung des deutschen Schwenkungsflügels den Feind von Zerstörung dieser Bahnen ab. Erst südlich St. Quentin waren zwischen Montescourt und La Fère vier größere Bauwerke über die Oise und den Canal Crozat gesprengt.

In dem Raume zwischen Sambre und Maas hatte der Gegner fast alle bedeutenderen Eisenbahnkunstbauten so nachhaltig zerstört, daß vielfach zeitraubende und umständliche Wiederherstellungsarbeiten erforderlich wurden. Sie erstreckten sich hauptsächlich auf die Instandsetzung der um Hirson bei Fourmies, Blangis, Ohis und Origny gelegenen großen Talbrücken, auf die Fahrbarmachung des südlich Liart gesprengten Tunnels und einer westlich davon bei La Fère zerstörten Brücke sowie

¹⁾ Bei Namur, Anhée, Anseremme, Fumay, Revin, Anchamps, Laifour, Monthermé, südlich und nördlich Charleville, bei Mohon, Lumes, Donchery und Bazeilles.