

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:

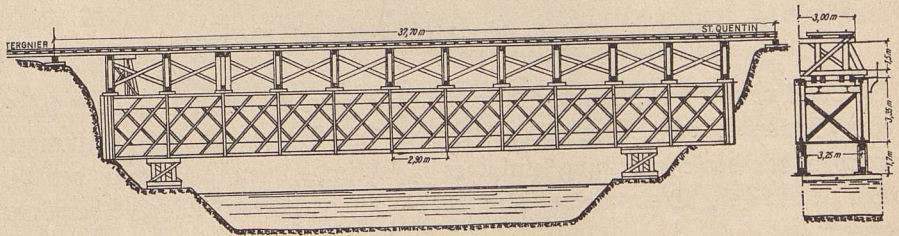
Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Bild 3
(Tafel II).

und 22 m hohen Brücke, deren Enden in Krümmungen von je 200 m Halbmesser lagen, wurden in Abständen von 10 m gerammte Holzpfiler mit eisernen Trägern gewählt. Die durch Heranführung der Baustoffe sehr erschwerten Arbeiten führten Eisenbahnbaufirma 25, Reserve-Eisenbahnbaufirma 20 und eine Armierungskompanie vom 1. Oktober bis 5. November unter dem Regimentskommandeur der Eisenbahntrouppen 2, Oberst Sommerfeldt, aus, dem die Bauarbeiten im Gebiete der Militär-Eisenbahndirektion 3 übertragen waren.

Vereinzelt konnte man auch die bei der Sprengung abgestürzten Brückenträger für die Wiederherstellung nutzbar machen. So wurde bei dem Bauwerk über den Kanal Crozat bei Montescourt der nach Sprengung der Auflager ohne wesentliche Beschädigungen abgestürzte, etwa 35 m lange Parallelträger in seiner Lage belassen, durch Böcke an den



Skizze 5. Die wiederhergestellte Brücke über den Kanal Crozat bei Montescourt.

Enden unterstützt und durch Aufbau einer Holzkonstruktion für die Aufnahme des Oberbaues hergerichtet (Skizze 5). Die Brücke wurde auf diese Weise durch Eisenbahnbaufirma 27 in der überaus kurzen Zeit vom 11. bis 15. September für beide Gleise wieder fahrbar gemacht.

Ähnlich verfuhr man bei der Brücke über die Maas bei Lumes, wo durch Sprengung der beiden Steinpfeiler die Blechträger in fast horizontaler Lage etwa 4 m tief abgestürzt waren. Auf den durch Untermuerung und durch seitlich gerammte Pfähle in ihrer Lage gesicherten Trägern wurden Schwellenstapel zur Aufnahme der Fahrbahn errichtet. Die vom 4. bis 14. September durch die Eisenbahnbaufirma 8 und $\frac{1}{3}$ Reserve-Eisenbahnbaufirma 9 übernommenen Arbeiten führten bei der gewählten Bauart schnell zum Ziel.

Vorbereitetes Kriegsbrückenmaterial gelangte bei zwei Bauwerken zur Anwendung. So wurde an der bei Hautmont gelegenen Sambre-Brücke unter Benutzung des alten Bauwerks als Rüstung eine zwei-stöckige Kriegsbrücke „Lübbecke“ von 42 m Spannweite in der Zeit vom 16. bis 23. September eingebaut, und der nördlich Douai gesprengte