

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

fran schnell und sicher verlegt wurden, erfolgte der Bau der drei Brücken in überraschend kurzer Zeit:

Brücke bei	an Strecke	Länge der ausgeführten Brücke	Bauzeit (vom Tage der Auftragserteilung)
Blangis	Hirson — Anor	130 m	24. 9. bis 5. 11. 14.
Origny	Hirson — Laon	90 m	24. 9. bis 8. 11. 14.
Ohis (zweigleisig)	Hirson — Busigny	182 m	26. 10. bis 1. 12. 14.

Bei der Wiederherstellung der genannten Bauten hatte die deutsche Brückentechnik zum ersten Male im Kriege Beweise ihrer großen Leistungsfähigkeit und schnellen Anpassungsgabe erbracht. Die hierbei gemachten günstigen Erfahrungen veranlaßten den verantwortlichen Leiter des Feld-eisenbahnwesens, für eine Reihe weiterer Brückenbauten private Unternehmer heranzuziehen.

Neben den Brückeninstandsetzungen gestalteten sich die Wiederherstellungsarbeiten an den zerstörten Tunneln besonders zeitraubend. Die Schwierigkeiten der Aufräumung und die Unsicherheit ihres Erfolges führten, sofern die Geländeverhältnisse es gestatteten, häufig dazu, zunächst eine Umgehungsbahn zu bauen. Ihre Linienführung erforderte stets große Längenentwicklung mit starken Steigungen, scharfen Krümmungen und erheblichen Erdarbeiten. Wo ungünstiges Gelände den schnellen Bau einer Umgehungsbahn ausschloß, mußte man zur Aufräumung des gesprengten Tunnels schreiten oder, wenn die über der Sprengstelle liegende Bodenschicht nur von geringer Mächtigkeit war, zum Abbau der darüber lagernden Erdmassen im Tagebau.

Da die bei der Tunnelaufräumung vorkommenden Arbeiten große Sachkenntnis und Erfahrung erforderten, wurden vom Chef des Feld-eisenbahnwesens in der Heimat aufgestellte Bergarbeiterkolonnen unter Führung höherer Bergbeamter herangezogen, die bei der Fahrbar-machung zahlreicher Bauwerke Hervorragendes leisteten.

An dem gesprengten Tunnel bei Trois-Ponts, der an den beiden Enden verschüttet und im Innern auf eine Länge von 42 m zerstört war, nahm Eisenbahnbaukompagnie 20 bereits am 8. August die Arbeiten zur Beseitigung der Schuttmassen an den Eingängen auf. Durch Wasser-einbrüche verursachte Schwierigkeiten zwangen jedoch am 10. zur Einstellung