

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

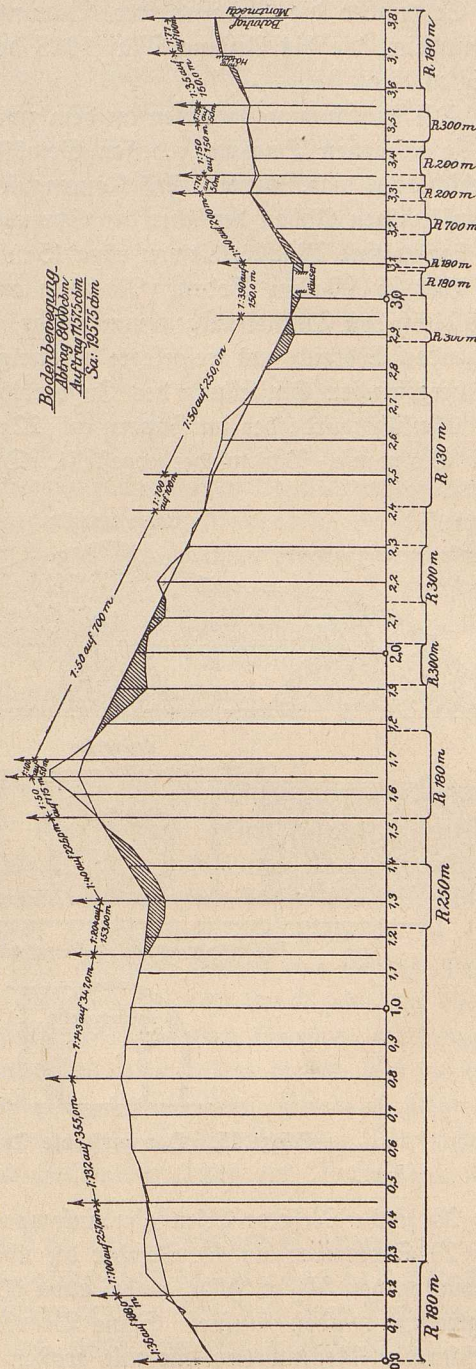
Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

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

Telephone: +43(732) 7720-53100

gängen auf insgesamt 66 m Länge zerstört. Auf Grund des ungünstigen Erkundungsergebnisses über den Zustand der Sprengstellen entschloß man sich zum sofortigen Bau einer Umgebungsbahn, deren Arbeiten am 31. August durch den Staboffizier der Eisenbahntruppen 3, Hauptmann Heinzelmann, unter Einsatz von sieben Kompagnien und 600 Hilfskräften aufgenommen wurden. Die 3,85 km lange Strecke erforderte eine Bauzeit von 16 Tagen (Skizze 13 und 14). Da die Leistungsfähigkeit gering war und wegen starker Neigungs- und Krümmungsverhältnisse nur Halbzüge verkehren konnten, wurde eine günstigere Umgehungsline gebaut und am 15. Oktober in Betrieb genommen. Inzwischen hatten zwei am 3. September eingetroffene Bergarbeiterkolonnen von je 100 Mann vergeblich versucht, den Tunnel behelfsmäßig auszubauen. Der Druck der eingebrochenen Erdmassen zerknichte in dem mit Wasser stark durchsetzten Ton die mühsam errichteten Holzeinbauten und zwang, die Arbeiten als aussichtslos aufzugeben. Der Chef des Feld-eisenbahnwesens entschloß sich daher, den Tunnel in permanenter Form auszubauen und übertrug am



Skizze 14. Längenprofil der Umgebungsbahn des zerstörten Tunnels bei Montmédy.