

## **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



Presse-Photo-Vertrieb, Berlin.

Französische Blindgänger verschiedenen Kalibers.

abermals Müllhausen zu besetzen, so verdankten die Franzosen diesen Erfolg nicht zuletzt der Eisenbahnlinie, die Belfort mit Müllhausen verbindet, bei Baldieu (Gottestal) auf deutsches Gebiet übertritt und dann über Dammerkirch—Altkirch dem Rhein zu führt. Auf dieser Bahn konnten die bei Müllhausen geschlagenen Franzosen rechtzeitig Verstärkungen aus Belfort herbeischaffen, die zwischen Altkirch und Dammerkirch ihren Rückzug zum Stehen brachten und zugleich die Forts von Belfort vor einem weiteren Vordringen der deutschen Truppen schützten. Den großen strategischen Wert dieser Eisenbahnlinie, die in dem hügeligen Berggelände der Vogesen militärischen Maßnahmen in hervorragender Weise zustatten kommt, wußten die Franzosen sehr wohl zu schätzen, und aus diesem Grunde sprengten sie, nachdem sie Ende August infolge der Niederlagen in Lothringen und des deutschen Vormarsches auf Paris zur endgültigen Räumung Müllhausens und des Oberelsasses gezwungen worden waren, den großen Eisenbahnviadukt, der zwischen Dammerkirch und Altkirch auf eine Länge von mehreren hundert Metern das Tal überbrückt, stellenweise in die Luft, nachdem das großartige Bauwerk schon während des Kampfes mehrfach von deutscher Artillerie beschädigt worden war. Die Franzosen suchten durch Zerstörung der Eisenbahnverbindung das deutsche Vorgehen gegen Belfort zu hemmen, in Wirklichkeit aber schädeten sie nur sich selbst; denn die deutsche Heeresleitung verzichtete von Anfang an auf größere Unternehmungen im Elsaß und besonders gegen Belfort: man begnügte sich damit, den Feind in Schach zu halten, während die Würfel der Entscheidung in Nordfrankreich fallen sollten. Im Laufe des Stellungskrieges, der sich allmählich im Vorgelände von Belfort entwickelte, gelang es den Franzosen, wieder über Dammerkirch, wo der Stab der französischen „Armee des Elsass“ sein Hauptquartier aufschlug, in Richtung auf Altkirch vorzudringen und sich dieser Stadt bis auf wenige Kilometer zu nähern. Zu ernstlichen Kämpfen kam es indes auf diesem Kriegsschauplatz nicht; offenbar fühlten sich die Franzosen zu einem Durchbruchversuch nach dem Rhein zu schwach, oder sie hielten den günstigen Augenblick hierfür noch nicht für gekommen. Unermüdet waren sie damit beschäftigt, ihre Stellungen auszubauen, Verhaue und Gräben anzulegen, und ganz besondere Aufmerksamkeit und Sorgfalt verwandten sie auf die Wiederherstellung

des zerstörten Eisenbahnviadukts. Mehrere hundert Arbeiter, darunter auch viele Italiener, wurden herangezogen, um den Schutt wegzuräumen und die zerstörten Pfeiler neu aufzuführen. Ganze Eisenbahnzüge voll Material wurden herbeigeschafft, die nahen Wälder und Schneidemühlen lieferten Holz zu dem gewaltigen Gerüst, das zu beiden Seiten des stellenweise bis zu 25 Meter hohen Viadukts emporwuchs. Im Winter erschwerten Kälte und Hochwasser die Bauarbeiten, die viele Monate in Anspruch nahmen und oft von der Beschießung durch deutsche Artillerie und Flugzeuge gefährdet wurden. Ende Mai war es den Franzosen endlich gelungen, die zerstörten Bogen wiederherzustellen und den Viadukt betriebsfähig zu machen. Die Belastungsprobe war bereits abgehalten worden, und am 14. Juni, dem Jahrestag von Marengo und Friedland, sollte der Viadukt im Beisein des französischen Generalstabes unter den Klängen der Marseillaise eingeweiht und zunächst nur dem Militärverkehr übergeben werden. Schon hatte man Pfeiler, Bogen und Geländer mit Tannengirlanden und Maibäumen geschmückt und dazwischen in malerischem Bunt unzählige blauweißrote Fähnchen und Schleifen angebracht. Mit schmetternden Fanfaren wollte man ein Freudenfest auf der „erlösten“ elsässischen Erde feiern — allein es kam anders.

Am dem klaren Sonntagmorgen des 30. Mai erschienen in aller Frühe drei deutsche Flieger in einer Höhe von etwa 2500—3000 Metern über Dammerkirch. Sie kreisten mehrmals, als wollten sie sich über einen bestimmten Punkt unterrichten, über der Stadt, unbekümmert um das Feuer der französischen Abwehrkanonen, das ihnen keinen Schaden zufügen konnte. Gegen drei Viertel sieben Uhr standen sie nahezu senkrecht über dem Bahnviadukt; der eine hielt wenige Augenblicke fast still in der Luft — offenbar hatte er auf drahtlosem Wege den etwa 7¼ Kilometer entfernten deutschen Stellungen eine Meldung gemacht. Wenige Minuten später kam schon die Antwort herüber: ein weißes Wölkchen blitzte am hellblauen Horizont auf, flog singend, pfeifend und



Phot. Ver. Illustrat.-Ges. m. b. H.

Französischer Artillerist beim Abfeuern eines Lufttorpedos.