

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

der Kriegsbahn Rozwadów—Lublin umfahren werden, deren Leistungsfähigkeit noch gering war. Von Süden konnte Kowel auf der neubauten, aber im Betrieb sehr schwierigen Linie Sokal—Władimir-Wołyński erreicht werden. Von der nördlich anschließenden deutschen Front führte wohl die zweigeleisige Trasse von Brest-Litowsk über Krymno heran, sie war aber zerstört, und es waren zunächst keine Baukräfte verfügbar.

Der Bahnhof Kowel wurde von Westen her am 16. September 1915 mit dem Betrieb erreicht. Die gesprengte Turyabrücke am Bahnhofseingang erlaubte zuerst nur die Einfahrt in den Vorbahnhof, ab 19. September konnten einige Geleise des Hauptbahnhofes erreicht werden. Acht Tage darnach wurde die Weichselbrücke bei Iwangorod unterbrochen, und die Versorgung der 4. Armee mußte auf die Strecke Dębica—Rozwadów—Lublin gelegt werden. So blieb es etwa eine Woche, bis am 6. Oktober Kowel auch von Süden her auf der umgenagelten Kriegsbahn über Sokal—Władimir-Wołyński erreicht werden konnte. Die Heranführung von Süden war schwach, da es dort eine Reihe betriebsgefährlicher, schlecht sanierter, nasser Einschnitte gab, große Stationsentfernungen die Tageszugszahl herabzusetzen und unterwegs auch Fracht für die 1. Armee abgeben werden mußte.

Vier Tage später (10. Oktober) war die Wiederherstellung der provisorischen Weichselbrücke gelungen, und der Nachschub für die 4. Armee wurde wieder über Radom—Lublin gelenkt. Aber auch diese Dirigierung konnte sich kaum vier Wochen lang einspielen, als ein ungewöhnlich starker Eisstoß die Weichselbrücke neuerlich in bedeutenden Teilen zum Einsturz brachte. Wieder mußten die Etappenbahnzüge der 4. Armee zum Teil auf die Sokaler Strecke, in der Mehrzahl aber auf die Rozwadówer Linie abgelenkt werden. Diese unzulänglichen Zulaufstrecken blieben durch über vier Monate in Gebrauch, bis es am 21. April 1916 gelang, die Weichsel bei Iwangorod zu überwinden. Unterdessen war am 15. Jänner 1916 auch die Verbindung nach Kowel von Nordwesten (von Brest-Litowsk) über Krymno hergestellt worden.

bracht. Diese Erfahrungen und die Erlebnisse mit anderen Weichselbrücken auf gerammten Unterlagen führten zur Erkenntnis, daß der sandige Flußgrund der Weichsel auf die Dauer keine Brücke mit zahlreichen Pilotenjochen zuläßt.

Das Kommando der Heeresbahn Nord ordnete daher die Aufmauerung der beschädigten Steinpfeiler und den Einbau von Roth-Wagner-Feldern (halbpermanenten geschraubten Gitterbrücken) an. Um ganz sicher zu gehen, wurde auch das Provisorium in Parallelarbeit wieder hergestellt und am 21. April 1916 in Betrieb genommen, die fertiggestellte halbpermanente eingleisige Brücke am 30. April dem Verkehr übergeben. (Näheres siehe „Das Ehrenbuch der Feldeisenbahner“, Berlin 1930, Seite 334 ff.)