

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

mitteln. Die Zerstörungen erwiesen sich auch auf diesem Gebiete als überaus nachhaltig. Erst durch Neuaufstellung von Leitungsmasten und Zuspaltung neuer Drahtverbindungen konnten die Bedingungen für einen dichteren Verkehr und eine ordentliche Transportleitung geschaffen werden.

3. Betriebsaufnahme und Permanierung heimischer Strecken.

Die wiedergewonnenen, notdürftig hergestellten und in Betrieb genommenen Strecken der k. k. Staatsbahnen gingen schrittweise und verhältnismäßig reibungslos in den Betrieb und die Erhaltung des zuständigen Staatsbahnpersonals über, das in den späteren Zeiten des Rückzuges im Herbst 1914 in Ordnung evakuiert worden war und in Westösterreich zusammen mit den stationsweise verladenen Besetzungsmitteln der Wiederverwendung harrte. Es wurde nun nach den Weisungen des Feldeisenbahnchefs näher herangezogen, ehestens, oft schon vor dem Vortreiben der Kopfstation, an Ort und Stelle entsandt. Sofort setzte auch die Arbeit der Bahnerhaltungssektionen und Baudirektionen des k. k. Eisenbahnministeriums (des k. ung. Handelsministers) ein und in nachdrücklicher Weise wurde die Permanierung der Hochbauten und auch schon die Auswechslung der provisorischen Brücken eingeleitet (neue Tragwerke in Bestellung gegeben). So sah man in dieser Zeit militärischer Erfolge und gehobenen Selbstbewußtseins die Reichstreuen in allen Zweigen bei achtunggebietender Tätigkeit. Die von der Russeninvasion befreiten Bewohner hatten allen Grund, mit den Leistungen der öffentlichen Gewalten zufrieden zu sein.

4. Aufstellung der Heeresbahn Nord.

Viel größere Schwierigkeiten verursachte die Betriebsführung auf russischen Bahnen. Während man auf heimischen mit ortsvertrautem Personal in bekannte Verhältnisse trat, mangelten hier Ortskenntnisse, alle Behelfe (Längenprofile, Stationspläne, Leitungsskizzen der Drahtverbindungen, Wasseranlagen und internen Verbindungen usw.). Vieles war beschädigt, wichtige Teile entfernt, das russische ortskundige Personal fast vollständig mit den Truppen abgezogen. Beim Neuaufbau machte die notwendige Umnagelung der Geleise wohl große Arbeit, verursachte aber kaum nennenswerte technische Schwierigkeiten. Dagegen erfolgte die Betriebsaufnahme unter schweren Verhältnissen, wobei es besonders störend war, daß die nachgeschobenen Ersatzteile und Betriebsmittel oft nicht zu den russischen Konstruktionen paßten.