

## **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

wurde aber, trotz der Bedenken, die der Fech wegen des Zustandes und der geringen Leistungsfähigkeit der eben erst dem Gegner in arg zerstörtem Zustand abgenommenen Strecken gegen den Bahntransport vorbrachte, am 1. Juli der Bahntransport über Lemberg nach Kamionka strumiłowa und Rawa Ruska befohlen. Die Rücksicht auf Schonung der Truppen, vielleicht der Zustand der Bekleidung, Schuhe und Trains, aber auch der Wunsch, die Kampftruppen so bald wie möglich im neuen Raum zu haben, dürfte den Ausschlag gegeben haben.

Als Transportstraßen kamen in der ersten Juliwoche in Betracht:

a) Nach Überschreiten der Weichsel bei Sandomierz konnte die Einladung ab 2. Juli an der Sanschleife (Nadbrzezie, Rozwadów) erfolgen und die Transporte auf der wiederhergestellten Linie über Dębica oder Lezajsk nach Jaroslau<sup>1)</sup> und Przemyśl, aber anfangs nur bis Grodeck gebracht werden, wohin der Betrieb seit 30. Juni reichte. Erst am 7. Juli (auf Teilstrecken nur eingeleisig und infolge der vielen Beschädigungen arg gestört durch Langsamfahrtsignale) konnte über Grodeck bis Lemberg gefahren werden. Die noch sehr geringe Leistung der Hauptstrecke war vom Zu- und Abschub der 2. Armee belastet. Um Lemberg kraftvoller zu erreichen und die von dort schon am 2. Juli bis Rawa Ruska mögliche Verschiebung auszunützen, wurde mit Teilen

b) über Chyrów—Sambor—Lemberg ausgewichen. Der Westflügel der 1. Armee (25.) mit starken Teilen der Korps- und Armeemittelbaren konnte ab 7. auf der Weichselbahn bei Ostrowiec und zurückgreifend bis Andrychau verladen und über Granica—Krakau die gleichen Ausläufe erreichen. Da aber die Überhäufung mit anderen Sendungen und die arg zerstörten Wasserstationen zu Lokomotivwassermangel und daher großen Verspätungen führten und das AOK. auf beschleunigtes Einlangen der Têteinfanterietransporte der 25. Division drängte, wurde

c) mit einigen Transporten von der Weichselbahn über Oderberg—Sillein—Abos—Sátoráljaújhely—Batyú—Lawoczne—Lemberg ausgewichen.

Die erste Berechnung des Fech vom 30. Juni zählte mit einem Quantum von 310 Zügen (drei Divisionen zu je 50, die Armee- und zwei Korpsunmittelbare zu 160) und einer Tagesleistung von 15 bis 20 Zügen und erwartete eine Dauer der Bewegung von 20 Tagen.

Es gelang, die Truppentransporte relativ rasch ans Ziel zu bringen, weitaus rascher, als es im Fußmarsch möglich gewesen wäre. Der

<sup>1)</sup> Jaroslau—Rawa Ruska war am 2. Juli schon im Betrieb, aber durch die Versorgung der 11. deutschen Armee und den begonnenen Umbau der 50achsigen Strecke auf 100-Achser so belastet, daß sie für die 1. Armee nicht in Betracht kam.