

## **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

brechungen am Unterbau und ihre Gruppierung in der Hauptrichtung Przemysl—Lemberg und weiter nach Nordosten waren, so nachhaltig waren sie auch. Noch nach zwei Jahren (Mitte 1917) gab es rund 100 Objekte im Lemberger Bereich, bei denen es nicht gelungen war, steinerne Unterlagen und eiserne Tragwerke einzubauen. Die Fülle der aufgetürmten Arbeit drohte die begrenzten Arbeitskräfte zu zersplittern, die vielen Beschädigungen vermehrten die Transportmenge für Bahnbauten. Der planmäßig geregelte Verkehr war durch Jahre schwer behindert.

Nach feldmäßiger Wiederherstellung der Karpathenbahnen und der Linien bis an den San und Dnjestr mußten die freigewordenen Arbeitskräfte demnach durch lange Zeit und mit viel Material zu gleicher Arbeit am ostgalizischen Netze eingesetzt werden.

Unterdessen gruppieren sich die Verbündeten nach der Gewinnung von Lemberg im Raume nördlich der galizischen Hauptstadt, um die Zurückwerfung der zaristischen Armeen durch einen Nordstoß zwischen Weichsel und Bug fortzusetzen, wobei der Schutz gegen Osten einer nach Nord zu verlängernden Front übertragen wurde. Zur Nahrung dieses Nordstoßes erwiesen sich die über Rawa ruska führenden, nur 50-achsigen Strecken als unzulänglich, und es mußte während hoher Leistungen im Nachschub auch die schwierige Arbeit begonnen werden, die Strecken Jaroslau—Rawa ruska und Lemberg—Rawa ruska mit den Auszweigungen zur Grenze nach Belzec und Sokal auf 100-achsige Züge bei Tageszugszahlen von 20, bzw. 30 umzubauen.

Der Erfolg der Verbündeten (2. Schlacht bei Kraśnik, anfangs Juli) verdrängte die Russen aus dem Weichselbogen, und nach wochenlangen Kämpfen, allmählichem Aufschwenken der Armeen nach Osten und nach Gewinnung von Brest-Litowsk erstarrte der Kampf Ende August in einer Dauerstellung, die von der Ostsee bis an die rumänische Grenze reichte und in nordsüdlicher Richtung fast in gerader Richtung von Pinsk, östlich Luck und Brody, dann unweit der galizischen Ostgrenze, aber noch auf österreichischem Boden verlief. Sie durchquerte das Sumpfbereich der Polesie, weiter südlich das russische Festungsdreieck Rowno—Dubno—Luck, einen Raum, dem erhöhte Bedeutung zukam.

*d) Russische Kriegsbauten.*

Die Querverbindungen hinter der österreichisch-ungarischen—deutschen Dauerfront waren durch die früher erwähnte Lücke im permanenten Bahnnetz arg gestört, doch hatte das Friedensnetz bereits manche Veränderungen erfahren. Als die Russen im Herbst 1914 bis nahe an Krakau herangekommen und bis Mai 1915 am Dunajec und am Kar-