

## **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

wandelt und in den Unterbau tiefe Wunden gerissen. Schlagloch reihte sich an Schlagloch, deren manches bis zu Mannshöhe tief war.

Jede dieser wenigen ausgewählten Straßen sollte nun dem Nachschub einer Armee dienen, von dessen Umfang die Zahlenangabe einen Begriff gibt, daß für ein einziges Korps an Verpflegung allein täglich 200 Tonnen zugeführt werden müssen! Diesen Zuschub konnten überhaupt nur leichte Fuhrwerke mit geringer Last durchführen: Auch sie kamen äußerst langsam, jeden Schritt mit Opfern an Pferden erkauend, weiter. Kein Wunder, daß der Verbrauch in der Kampflinie mit dem Zuschub nicht im Einklang stand und die Armeen, von der Not getrieben, Unterstützung beim Festungskommando erbat, das sich den Forderungen des Augenblicks nicht verschließen durfte. Als das Armeekorps hiervon erfuhr, wurde die Abgabe weiterer Vorräte untersagt. Mittlerweile hatten sich durch die unverweilt eingeleiteten Ausbesserungsarbeiten die Straßenverhältnisse ein wenig günstiger gestaltet und auch die Verwendung von Lastautos in beschränkter Zahl zur Not ermöglicht. Die Armeen konnten nunmehr nicht nur für ihren Bedarf selbst aufkommen, sondern, der Weisung des Armeekorps entsprechend, von ihren Vorräten auch noch etwa 150 000 Rationen an die Festung abgeben.

Die Verpflegung der verstärkten Besatzung, die Abgabe an die Feldarmeen und der laufende Bedarf nach dem Entschluß hatten tiefe Breschen in die Verpflegungsvorräte geschlagen. Bis 27. Oktober, am welchem Tage der Zuschub wieder einsetzte, also in 42 Tagen seit Einstellung des Bahnverkehrs, waren — trotz der erwähnten Zustellung von 150 000 Rationen, also fast zwei Tage Bedarf der Normalbesatzung, und trotz des Ausmarsches eines Teiles der Truppen als Verstärkung der vorne kämpfenden Armeen, — verbraucht: 70 Tonne Brot und Zwieback, 42 Tonne Gemüse, 38 Tonne Fleisch und 230 Tonne Hafer.

Selbstverständlich bildete es die oberste Sorge der Heeresleitung, die verbrauchten Vorräte wieder zu ersetzen und soviel als möglich zu vermehren. Große Verpflegungs-

mengen wurden zu diesem Zwecke bereitgestellt. Die Schwierigkeit bestand indessen darin, sie nach Przemysl hineinzubringen. Straßentransport verbot sich von selbst. Die Straßen waren ohnedies mit Trains der Armeen überlastet und überdies konnte mit leichten Fuhrwerken nicht viel fortgebracht werden. Eine Pferdefeldbahn vom Endpunkte der Eisenbahn in die Festung zu legen, hätte zehn Tage Bauzeit erfordert, die Eisenbahn mit dem Heranbringen des Feldbahnmaterials sehr belastet und außerdem, um halbwegs rasch den Bau beenden zu können, die Verwendung der Straße erfordert, was wiederum die Bewegung des Armeetrainings behindert hätte. Auch ihre Leistungsfähigkeit wäre sehr gering gewesen: in einem Tage höchstens für anderthalb Tage Verpflegungsbedarf. Die Wegnahme des den Armeen zugewiesenen und teilweise eingebauten Materials sowie die Arbeit hätten sich recht wenig rentiert.

Es blieb also nichts anderes übrig, als alle verfügbaren Kräfte auf die Wiederherstellung der Bahnverbindung mit Przemysl zu konzentrieren. In Frage kam nur die von Süden über Chyrow heranzuführende Linie, da die nördliche bei Jaroslau und Radymno im wirksamsten feindlichen Feuerbereiche lag.

Seitens der Eisenbahnkompagnien geschah das Menschenmöglichste. Bis 27. Oktober war die Bahn bis Mikankowice betriebsfähig. Inzwischen war von Przemysl eine Feldbahn entgegengebaut worden, sodaß der Zuschub nach Umladung, wenn auch mit Verzögerung und in beschränktem Umfange, beginnen konnte. Schon am 28. hatten übrigens die wackeren Eisenbahnpioniere die Rekordleistung, auch die Brücke bei Mikankowice herzustellen, vollbracht, so daß die Züge nunmehr bis an die Festung gelangen konnten.

Inzwischen war rollendes Material bei Mezylaborcz und Zagorcz in verschwenderischer Fülle bereitgestellt worden. Über 100 Lokomotiven wurden in den Dienst gestellt, um einen Massenverkehr einleiten zu können. Eine eigene Dirigierungskommission waltete in Zagorcz ihres Amtes, um das Äußerste an Leistungsfähigkeit aus der eingeleiteten

und naturgemäß alle Mängel einer eiligen Wiederherstellung aufweisenden Bahnstrecke herauszupressen. Das Unglück wollte, daß die Trasse an mehreren Stellen, insbesondere bei Nowe miasto, feindlichem Artilleriefeuer ausgesetzt war. Wiederholt mußten Schäden ausgebessert werden, was VerkehrsEinstellungen zur Folge hatte. Nicht nur kostbare Zeit wurde damit verloren, sondern die Stauungen und Stockungen machten sich beim forcierten Betrieb obendrein in unangenehmster Weise fühlbar. Die angehaltenen Züge verstopften die Stationen und es war alle Umsicht und Energie der Dirigierungskommission nötig, um die Schwierigkeiten zu überwinden. Am schlimmsten machte sich die notwendige Verstärkung der Brücke bei Ustrzycki dl. fühlbar, während welcher der Ver-



Verkauf der „Festungs-Zeitung“.