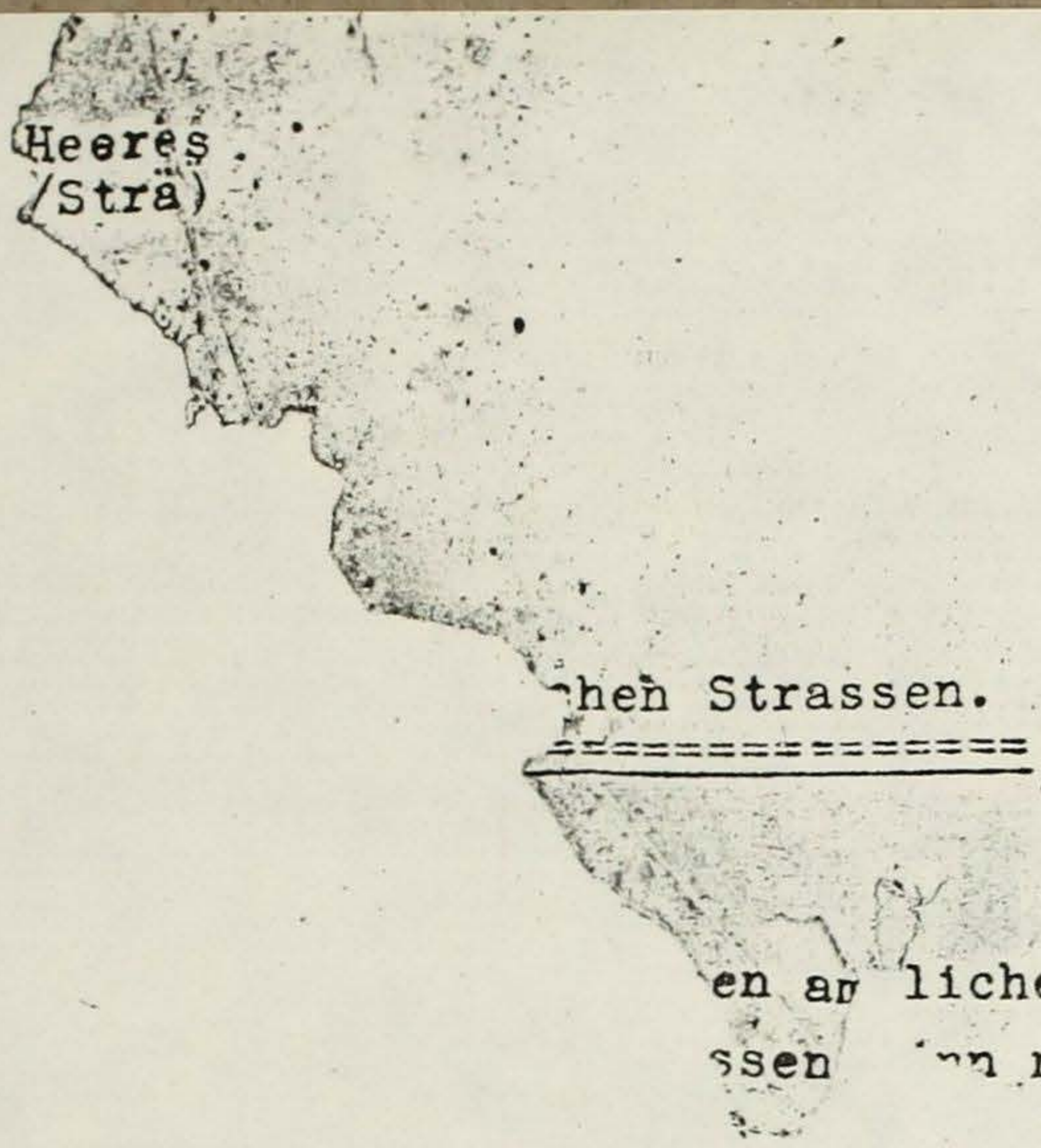


5.5.1939

Heeres
(Stra)

~~158~~



en ar lichen Karten gegebene
 ssen n nicht als zuverlässig
 ne allgemein gülti-

st in den verschie-
 und ihrer früheren
 schland, Österreich und
 Eine Chaussee I.Klasse
 etwas anderes als eine Chaussee
 Novogrodek oder Wilna.
 Die Benutzungsbreiten können wohl die-
 en, aber der Ausbau wird verschieden sein.
 hes Kleinpflaster auf Packlage oder Sand-
 weg mit aufgestreutem Kalkstein(!)-Schotter.

2) Auf Grund ihrer wenig dauerhaften Bauart wech-
 selt der Verkehrswert der Chausseen innerhalb
 kurzer Zeit. Eine Strasse ohne Unterbau, die
 im Sommer für Kfz. noch gut befahrbar war, kann
 im Spätherbst durch Fuhrwerksverkehr schon voll-
 kommen zerstört sein. Polnische Fachleute ha-
 ben daher von der Chamäleon-Natur der polni-
 schen Strassen gesprochen.

Es erscheint daher zweckmässig, auf eine zahlen-
mässige Klassifizierung der Strassen (Gesamtbreite, Fahr-
 bahnbreite, Deckenstärke usw.) zu verzichten, insbeson-
 dere, da die Unterlagen unvollständig sind und sich z.T.
 widersprechen.

Im Folgenden wird eine Beschreibung der Strassen-
typen gegeben, die als Grundlage für eine Beurteilung
 der polnischen Strassen dienen kann. Die Bezeichnung der
 "Strassenklassen" entspricht der polnischen Karte
 1 : 300 000 bzw. deren Nachdruck als "Sonderausgabe"
 (N.f.D.)

162

res
tra)

Die polnischen Strassen.
=====

Die in den polnischen amtlichen Karten gegebene Klassifizierung der Strassen kann nicht als zuverlässig gelten, da die Voraussetzungen für eine allgemein gültige Klassifizierung fehlen.

- 1) Die Bauart der Strassen ist in den verschiedenen Landesteilen auf Grund ihrer früheren Zugehörigkeit zu Deutschland, Österreich und Russland verschieden. Eine Chaussee I. Klasse bei Posen ist etwas anderes als eine Chaussee I. Klasse bei Novogrodek oder Wilna.

Die Benutzungsbreiten können wohl dieselben, aber der Ausbau wird verschieden sein. Deutsches Kleinpflaster auf Packlage oder Sandweg mit aufgestreutem Kalkstein(!)-Schotter.

- 2) Auf Grund ihrer wenig dauerhaften Bauart wechselt der Verkehrswert der Chausseen innerhalb kurzer Zeit. Eine Strasse ohne Unterbau, die im Sommer für Kfz. noch gut befahrbar war, kann im Spätherbst durch Fuhrwerksverkehr schon vollkommen zerstört sein. Polnische Fachleute haben daher von der Chamäleon-Natur der polnischen Strassen gesprochen.

Es erscheint daher zweckmässig, auf eine zahlenmässige Klassifizierung der Strassen (Gesamtbreite, Fahrbahnbreite, Deckenstärke usw.) zu verzichten, insbesondere, da die Unterlagen unvollständig sind und sich z.T. widersprechen.

Im Folgenden wird eine Beschreibung der Strassentypen gegeben, die als Grundlage für eine Beurteilung der polnischen Strassen dienen kann. Die Bezeichnung der "Strassenklassen" entspricht der polnischen Karte 1 : 300 000 bzw. deren Nachdruck als "Sonderausgabe" (N.f.D.)

- 2 -

Die Chausseen.

In der polnischen Karte
seen unterteilt in:

Chaussee 1. Klasse Ber
Szosa

Chaussee 2. Klasse
Szosa

Die
unberic
terscheit

*Neuzeitlich

Chausseen mit neuzeitlichem Aufbau
(Beton, Kleinpflaster, Klinker, Teer)

Neuzeitlicher Ausbau kommt für
strassen im Bereich der Städte und im Land von
Schlesien vor.

Auf den Bau dieser Ausfallstrassen wird der grösste
Teil der zur Verfügung stehenden Gelder verwendet. Für
die Fernverbindungen fehlen dann die Mittel, sodass Aus-
fallstrassen schwerster Bauart stellenweise in Sandwegen
ohne jeden Unterbau enden.

Neuzeitlicher Strassenausbau ist also wenig verbrei-
tet. Auf der Strecke Warschau - Gdingen 1/12 der Strecke
(von 362 km), Warschau - Wilna 1/7 der Strecke (von 451 km).

Die Strassen mit neuzeitlichem Ausbau sind mit Gräben
versehen, meist mit Bäumen bestanden. Höhen und Niederun-
gen sind mit Einschnitten und Dämmen ausgeglichen, um star-
ke Steigungen zu beseitigen.

Die Chausseen.

=====

In der polnischen Karte 1 : 300 000 s
seen unterteilt in:

<u>Chaussee</u> Szosa	1. Klasse	Benutzungsbreite über Fahrbahn im ehem. Dtsch. Teil 4 - 5 m
<u>Chaussee</u> Szosa	2. Klasse	Benutzungsbreite 3,5 - 5,5 m

Diese Klasseneinteilung lässt den Ausbauzustand
unberücksichtigt. Es ist aber bei beiden Klassen zu un-
terscheiden:

"Neuzeitlicher Ausbau" und "Älterer Ausbau".

Chausseen mit neuzeitlichem Ausbau

(Beton, Kleinpflaster, Klinker, Teer oder Asphalt).

Neuzeitlicher Ausbau kommt fast nur bei den Ausfall-
strassen im Bereich der Städte und im Industriegebiet von
Schlesien vor.

Auf den Bau dieser Ausfallstrassen wird der grösste
Teil der zur Verfügung stehenden Gelder verwendet. Für
die Fernverbindungen fehlen dann die Mittel, sodass Aus-
fallstrassen schwerster Bauart stellenweise in Sandwegen
ohne jeden Unterbau enden.

Neuzeitlicher Strassenausbau ist also wenig verbrei-
tet. Auf der Strecke Warschau - Gdingen 1/12 der Strecke
(von 362 km), Warschau - Wilna 1/7 der Strecke (von 451 km).

Die Strassen mit neuzeitlichem Ausbau sind mit Gräben
versehen, meist mit Bäumen bestanden. Höhen und Niederun-
gen sind mit Einschnitten und Dämmen ausgeglichen, um star-
ke Steigungen zu beseitigen.

159

3 -
den folgende Vorschriften:

mit festem Unterbau 12 - 15 cm
ohne Unterbau mindestens 20 cm

5 m

in Betonsteine

skie Betonplatten von
se verwenuet. Angeblich
platten versehen sein.

5 werden Tee decken (oft als "asphaltierte
bezeichnet) gebaut. Bis Juli 1938 waren nur
107 km dieser Decken gebaut und zwar auf den Strecken

Warschau Modlin	21 km
Radzymin - Wyszkw (bei Warschau)	32 km
Myslenice - Lubien.	8 km
Krakau - Zakopane	20 km

und verschiedene kleinere Teilstrecken.

Chausseen mit älterem Ausbau

(Schotterung, Kleinpflaster, Kopfsteinpflaster).

Die Mehrzahl der polnischen Chausseen sind entweder
gewalzte, wassergebundene Schotterstrassen oder nur durch
Aufschüttung von Steinen oberflächlich befestigte Land-
wege (im ehem.russ.Teil).

Die Strassen sind meist in gleicher Ebene mit dem Gelän-
de geführt. Einschnitte in Hügeln und Dämme in Senken sind
also nicht angelegt. Steigungen und Gefälle der Strassen
daher sehr wechselnd.

163

ecken:

mit 1935/36 bestehen folgende Vorschriften:

Stärke:

• bestehenden Strassen mit festem Unterbau 12 - 15 cm
neuerbauten Strassen ohne Unterbau mindestens 20 cm
gen in 8 - 12 m Entfernung
Fugen bei Strassenbreiten über 5 m
Einlagen meist nicht vorhanden.

Betonsteine und -platten.

Bei geringer belasteten Strassen werden Betonsteine
(22 x 11 x 10) und vier- oder sechseckige Betonplatten von
12 cm Stärke und 30 x 30 cm Grösse verwendet. Angeblich
sollen 500 (?) km mit Betonplatten versehen sein.

Teerdecken:

Erst seit 1935 werden Teerdecken (oft als "asphaltierte
Chausseen" bezeichnet) gebaut. Bis Juli 1938 waren nur
107 km dieser Decken gebaut und zwar auf den Strecken

Warschau - Modlin	21 km
Radzymin - Wyszokow (bei Warschau)	32 km
Myslenice - Lubien.	8 km
Krakau - Zakopane	20 km

und verschiedene kleinere Teilstrecken.

Chausseen mit älterem Ausbau

(Schotterung, Kleinpflaster, Kopfsteinpflaster).

Die Mehrzahl der polnischen Chausseen sind entweder
gewalzte, wassergebundene Schotterstrassen oder nur durch
Aufschüttung von Steinen oberflächlich befestigte Land-
wege (im ehem. russ. Teil).

Die Strassen sind meist in gleicher Ebene mit dem Gelän-
de geführt. Einschnitte in Hügeln und Dämme in Senken sind
also nicht angelegt. Steigungen und Gefälle der Strassen
daher sehr wechselnd.

Die Seitengräben sind beim
 Die wassergebundenen Sei
 trostlosem Zustand, mo
 Ausbesserung erfol
 chenden Mitteln (f
 boden).

sicht

tie:

ni

opt
 schaften. Di
 in den Ortschaft
 vorhandenen Wasserrin

Insgesamt ist in Pole. n
Schlauchverbrauch (Durchschläge)

Fast alle "Chausseen" von Polen entsprechen dieser Be-
 schreibung. Im ehemals preuss. Gebiet sind sie nicht ganz
~~so~~ ausgefahren, da Unterbau vorhanden ist. Die ehemals
 russischen und z.T. auch die österreichischen Chausseen
 sind fast durchweg ohne Packlage gebaut. Sie zerfielen
 daher im Weltkrieg sehr schnell und waren dann oft noch
 schlechter als gewöhnliche Landwege. Heute sind 40 % der
 Chausseen mit einer Packlage versehen, wovon der grösste
 Teil auf die ehemals deutschen Strassen entfällt.

Im ehemaligen Kriegsgebiet sollen sich die Strassen
 z.T. noch im verfallenen Zustand der Kriegszeit befinden.

Mit den empfindlichen deutschen zivilen Kraftfahr-
 zeugen lassen sich auf diesen Strassen nur geringe Durch-
schnittsgeschwindigkeiten erreichen.

Die Seitengräben sind beim Bau oft
Die wassergebundenen Schotterdecken
trostlosem Zustand, mehr Trichterfeld a
Ausbesserung erfolgt meist nicht oder
chenden Mitteln (Ausfüllen der Schlag
böden). Strassen mit Schlaglöchern sin
sicht zu befahren, da einzelne Löcher bis
tief sind, die sich mit Wasser füllen, sodass ihre T
nicht zu erkennen ist.

Kopfsteinpflaster befindet sich vorwiegend in den Or
schaften. Die Federn, Achsen und Reifen der Kfz. werden
in den Ortschaften stark beansprucht durch die vielfach
vorhandenen Wasserrinnen, die die Strasse queren.

Insgesamt ist in Polen mit einem starken Reifen- und
Schlauchverbrauch (Durchschläge) zu rechnen.

Fast alle "Chausseen" von Polen entsprechen dieser Be-
schreibung. Im ehemals preuss. Gebiet sind sie nicht ganz
so ausgefahren, da Unterbau vorhanden ist. Die ehemals
russischen und z.T. auch die österreichischen Chausseen
sind fast durchweg ohne Packlage gebaut. Sie zerfielen
daher im Weltkrieg sehr schnell und waren dann oft noch
schlechter als gewöhnliche Landwege. Heute sind 40 % der
Chausseen mit einer Packlage versehen, wovon der grösste
Teil auf die ehemals deutschen Strassen entfällt.

Im ehemaligen Kriegsgebiet sollen sich die Strassen
z.T. noch im verwahrlosten Zustand der Kriegszeit befinden.

Mit den empfindlichen deutschen zivilen Kraftfahr-
zeugen lassen sich auf diesen Strassen nur geringe Durch-
schnittsgeschwindigkeiten erreichen.

179
160

5 -

ten sowohl an der oberschlesischen wie
e und in der unmittelbaren Umgebung der
der Strassenzustand eine Durchschnitts-
tens 50(?)km, in Galizien, Mittel-
/st, zum Teil sogar wesentlich
en führenden grossen
dass auf 10 bis
er nur mit 20 km

en G et.

=====
..Warschau v.17.August 37.

das gleiche trostlose Bild,
übrigen Erkundungsreisen bisher er-

im alten deutschen Gebiete stechen durch ih-
Breite, Bauart und Bepflanzung mit hohen Bäumen
vorteilhaft ab von den z.T. neu angelegten Strassen in ehem.
russisch-Polen. Sie sind aber grösstenteils sehr verwahrlost,
sodass ihre Decke oft nur Geschwindigkeiten von 30 km ge-
stattet. Nur selten erlaubt ihr Zustand Geschwindigkeiten
von 50, 60 oder mehr Kilometern. Besonders hinderlich ist es,
dass Strassenverbesserungen stets nur auf kleinen Stücken
von 200 - 500 m vorgenommen worden sind, sodass eine gleich-
mässige Fahrgeschwindigkeit nie eingehalten werden kann. Auf
gut fahrbare, kurze Teilstrecken folgen oft unvermittelt
lange Strecken mit tiefsten Schlaglöchern, die Fahrer und Ma-
terial ausserordentlich beanspruchen. Nur wenige Strassen
halten auf kurzen Strecken den Vergleich mit gewöhnlichen
Chausseen in Deutschland aus. Eine planmässige Wegunterhal-
tung fehlt meistens.

Relativ am besten ist der Zustand der Strassen im Gebiet
nördlich Posen bis zur Netze. Im Korridor sind nur die Tran-
sitstrassen von Deutschland nach Ostpreussen leidlich. Selbst
die wichtige Verbindung Warschau-Gdingen genügt nicht den

164

Grenzgebieten sowohl an der oberschlesischen wie sischen Grenze und in der unmittelbaren Umgebung der Städte erlaubt der Strassenzustand eine Durchschnittsgeschwindigkeit von höchstens 50(?) km, in Galizien, Mittel- 30, höchstens 35 km/st, zum Teil sogar wesentlich. Die von Warschau nach Südwesten führenden grossen Strassen sind nur teilweise ausgebaut, sodass auf 10 bis 15 km mit 50 km Geschwindigkeit, dann wieder nur mit 20 km gefahren werden kann.

Die Chausseen im ehem. deutschen Gebiet.

Auszug aus einem Bericht des Mil.Att.Warschau v.17.August 37.

"Der Strassenzustand ergab das gleiche trostlose Bild, welches ich bei meinen übrigen Erkundungsreisen bisher erhalten habe.

Die Strassen im alten deutschen Gebiete stöchen durch ihre Führung, Breite, Bauart und Bepflanzung mit hohen Bäumen vorteilhaft ab von den z.T. neu angelegten Strassen in ehem. russisch Polen. Sie sind aber grösstenteils sehr verwahrlost, sodass ihre Decke oft nur Geschwindigkeiten von 30 km gestattet. Nur selten erlaubt ihr Zustand Geschwindigkeiten von 50, 60 oder mehr Kilometern. Besonders hinderlich ist es, dass Strassenverbesserungen stets nur auf kleinen Stücken von 200 - 500 m vorgenommen worden sind, sodass eine gleichmässige Fahrgeschwindigkeit nie eingehalten werden kann. Auf gut fahrbare, kurze Teilstrecken folgen oft unvermittelt lange Strecken mit tiefsten Schlaglöchern, die Fahrer und Material ausserordentlich beanspruchen. Nur wenige Strassen halten auf kurzen Strecken den Vergleich mit gewöhnlichen Chausseen in Deutschland aus. Eine planmässige Wegunterhaltung fehlt meistens.

Relativ am besten ist der Zustand der Strassen im Gebiet nördlich Posen bis zur Netze. Im Korridor sind nur die Transitstrassen von Deutschland nach Ostpreussen leidlich. Selbst die wichtige Verbindung Warschau-Gdingen genügt nicht den

180

ihrer Wichtigkeit entsprechen
Wetter in den schlechten
deutschen Begriffen normale
der Strassen nicht gew
sein. Geteerte Strassen
weit die Strassen
ordentlich

Die
Grösse
chen
Einb
Stä
be

Auszug aus d. Bericht
eine Reise vom

"Die gesamte zurückgel
mithin durchschnittlich täglich
ist für Polen als ganz ausserordentlich
Täglich bin ich von 8 bis 19 Uhr (Eintritt der Dunkelheit im
Osten) ohne grosse Unterbrechung unterwegs gewesen. Dennoch
wäre diese Tagesleistung nicht zu erzielen gewesen, wäre nicht
die Reise durch besonders gutes und trockenes Wetter ausser
ordentlich begünstigt gewesen. Da schon seit längerer Zeit
in der durchfahrenen Gegend Trockenheit vorherrschte, war
selbst auf schlechten Strassen und Sandwegen eine Geschwin-
digkeit von 30 km pro Stunde einzuhalten. Im übrigen habe
ich erneut die Feststellung gemacht, dass im Osten Polens
mehr neue und weniger zerfahrene Strassen anzufinden sind,
als in Mittelpolen oder im Korridor. Es ist leicht erkenn-
bar, dass im Osten viele Strassen nur aus strategischen
Gründen chaussiert oder gepflastert bzw. in Stand gesetzt
worden sind. Da auf ihnen nur geringer Verkehr stattfindet,
haben sie unter diesem meist noch wenig gelitten. Da aber
häufig ein fester Unterbau fehlt, dürften sie stärkerem
militärischen Lastkraftwagenverkehr in Kriegszeiten nicht
gewachsen sein.

Nicht unerwähnt darf bleiben, dass von den 1883 km zu-

188

ihrer Wichtigkeit entsprechenden Anforderungen in den schlechten Jahreszeiten deutschen Begriffen normalem Kraftwagen der Strassen nicht gewachsen und bald sein. Gesteuerte Strassen sind fast gar nicht weit die Strassen nicht gepflastert sind ordentliche Staubbehinderung ein.

Die Wegebezeichnungen sind uneinheitlich Grösse, Farbe und Schrift. Häufig sind sie vorkommend. Besonders tritt dies in den Städten in Erscheinung. Einbahnstrassen gibt es nur selten. Das Herausfinden aus Städten ist mangels von Bezeichnungen schwierig und zeitaufwendend."

Die Chausseen in Nordostpolen.

=====

Auszug aus d. Bericht des Mil. Att. Warschau v. 11. 11. 37 über eine Reise vom 30. 8. bis 4. 9. 1937 in Nordostpolen.

"Die gesamte zurückgelegte Fahrstrecke betrug 1883 km, mithin durchschnittlich täglich 314 km. Diese Tagesleistung ist für Polen als ganz ausserordentlich hoch zu bezeichnen. Täglich bin ich von 8 bis 19 Uhr (Eintritt der Dunkelheit im Osten) ohne grosse Unterbrechung unterwegs gewesen. Dennoch wäre diese Tagesleistung nicht zu erzielen gewesen, wäre nicht die Reise durch besonders gutes und trockenes Wetter ausserordentlich begünstigt gewesen. Da schon seit längerer Zeit in der durchfahrenen Gegend Trockenheit vorherrschte, war selbst auf schlechten Strassen und Sandwegen eine Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde einzuhalten. Im übrigen habe ich erneut die Feststellung gemacht, dass im Osten Polens mehr neue und weniger zerfahrene Strassen anzufinden sind, als in Mittelpolen oder im Korridor. Es ist leicht erkennbar, dass im Osten viele Strassen nur aus strategischen Gründen chaussiert oder gepflastert bzw. in Stand gesetzt worden sind. Da auf ihnen nur geringer Verkehr stattfindet, haben sie unter diesem meist noch wenig gelitten. Da aber häufig ein fester Unterbau fehlt, dürften sie stärkerem militärischen Lastkraftwagenverkehr in Kriegszeiten nicht gewachsen sein.

Nicht unerwähnt darf bleiben, dass von den 1883 km zu-

161
180/

cke nicht eine einzige Strasse eine
hatte! Die Staubwolke des Wagens stand
hohen Himmel."

Unterbau und laufen
ei Arten:

ana"

und Dörfer über
hr Unterhalt

... Verbesserungen, Abhän-
... (Mitten) auf kurze Strecken
... ten Fahrbahn (Steinschlag-
... ise auch gepflastert. Der Stein-
... geschüttet und von den Fuhrwerken
... haltungszustand wechselt sehr stark je
... Entfernung von einem grösseren Ort. Wenig benutzte Streck-
... ken sind meist stark vernachlässigt. Brücken fast durchweg
... aus Holz. Erkundung unbedingt erforderlich.

2) Schmale Landwege

Poln.Kt. 1:300 000 "Droga wiejska".

Sie dienen als Ortsverbindungswege. Sie unterscheiden sich von den Trakten nur durch ihre geringere Verkehrsbedeutung (von Ort zu Ort), die geringere Nutzbreite (oft nur eine Panje-wagenspur) und das öftere Fehlen von Brücken, an deren Stellen Furten treten. Etwa vorhandene Brücken bedürfen meist der Ausbesserung.

Die Benutzbarkeit der Landwege ist je nach dem Mutterboden verschieden.

Lehmwege sind vorherrschend in Mittel- und Südostpolen (Podolien). Die Wege sind durch Benutzung bei Regenwetter meist ausgefahren. Bei Trockenheit sind die Bauernwagenspuren fest, sodass tiefe Löcher, Rillen usw. die Benutzung durch Kfz. verhindern.

Fahrstrecke nicht eine einzige Strasse eine Teerdecke hatte! Die Staubwolke des Wagens stand ockenheit hoch gen Himmel."

Landwege

=====

wege haben keinen Ober- oder Unterbau und laufen unbefestigten Erdboden. Es gibt zwei Arten:

1) "Trakte", unterhaltene Fahrwege.

Polnische Kt. 1:300 000 "Trakt, droga utrzymana"

Sie verbinden mit breiter Fahrspur Städte und Dörfer über weite Räume für den Handels- und Postverkehr. Ihr Unterhalt obliegt den Amtsbezirken, bzw. Städten.

Die Trakte sind an schwierigen Stellen (Niederungen, Abhängen, tiefsandigen, zählehmigen Abschnitten) auf kurze Strecken mit Seitengräben und einer erhöhten Fahrbahn (Steinschlag-schüttung) versehen, stellenweise auch gepflastert. Der Steinschlag oder Kies ist aufgeschüttet und von den Fuhrwerken festgefahren. Der Erhaltungszustand wechselt sehr stark je nach Entfernung von einem grösseren Ort. Wenig benutzte Strecken sind meist stark vernachlässigt. Brücken fast durchweg aus Holz. Erkundung unbedingt erforderlich.

2) Schmale Landwege

Poln. Kt. 1:300 000 "Droga wiejska".

Sie dienen als Ortsverbindungswege. Sie unterscheiden sich von den Trakten nur durch ihre geringere Verkehrsbedeutung (von Ort zu Ort), die geringere Nutzbreite (oft nur eine Panjewagenspur) und das öftere Fehlen von Brücken, an deren Stellen Furten treten. Etwa vorhandene Brücken bedürfen meist der Ausbesserung.

Die Benutzbarkeit der Landwege ist je nach dem Mutterboden verschieden.

Lehmwege sind vorherrschend in Mittel- und Südostpolen (Podolien). Die Wege sind durch Benutzung bei Regenwetter meist ausgefahren. Bei Trockenheit sind die Bauernwagenspuren fest, sodass tiefe Löcher, Rillen usw. die Benutzung durch Kfz. verhindern.

Sandwege finden sich in der Tuch
Ostpreussen, an der Lyssa Gora un
nosümpfe (Dünen). Sandwege sind
Lehmwege, da die Wagenspuren
den haben die Wege keine
fährt dort, wo es ihm
(Sommerregen nach

Winter
wegen der
ten pass
erlaube
bekan
süd

Chaussee
nete "Hauptveike"
Sarny-Miedzyrzecz,

Zusammenfassung

(Auszug aus einem Bericht des Präsi
desamts von Württemberg über eine Reise nach
der polnischen Strassenverhältnisse vom 17.7. bis 28.7.
richtet an den Generalinspektor f. d. Deutsche Strassenwes

"Der derzeitige Ausbauzustand des polnischen Strassennetzes
macht den Auf- oder Durchmarsch einer modernen motorisierten
Armee vollkommen unmöglich.

Hierüber kann auch nicht der geringste Zweifel bestehen,
denn mit wenigen Ausnahmen würde das vorhandene Strassennetz
innerhalb kürzester Zeit vollkommen zerstört und unfahrbar
sein. Auch ist es m.E. bei den derzeitig in Polen vorhandenen
Grundlagen nicht möglich, dieses Netz während des Aufmarsches
instandzusetzen, bzw. zu halten, da hierzu weder die notwendi-
gen Geräte, noch die geschulten Leute zur Verfügung stehen."

FG.

Sandwege finden sich in der Tucheler Heide Ostpreussen, an der Lysa Gora und an hohen Sümpfen (Dünen). Sandwege sind meist nicht Lehmwege, da die Wagenspuren wieder zuweilen haben die Wege keine Abgrenzung nach rechts fährt dort, wo es ihm am günstigsten ist (Sommerregen nach Trockenheit) bessere

Winterwege. In moorigen Gebieten sind von Bedeutung, die beim Gefrieren des Moores mit schmalspurigen Wagen passierbar sind und auch beschränkt grössere Transporte erlauben. Ihr Verlauf ist meist nur den Einheimischen genau bekannt. In den Rokitnosümpfen gestatten sie im Winter keine südliche Querverbindung zwischen den nach Osten führenden Chausseen. (Die auf der Geakarte 1:1 Mill. Ostblatt eingzeichnete "Hauptverkehrsstrasse" Minsk-Stolpce-Lunice-Dawidgrod-Sarny-Miedzyrzecz, ca 110 km östl. Luck, existiert nicht.)

Zusammenfassende Beurteilung.
 =====

(Auszug aus einem Bericht des Präsidenten des technischen Landesamts von Württemberg über eine Reise nach Polen zum Studium der polnischen Strassenverhältnisse (17.7. bis 28.7.36), gerichtet an den Generalinspektor f.d. Deutsche Strassenwesen)

"Der derzeitige Ausbauzustand des polnischen Strassennetzes macht den Auf- oder Durchmarsch einer modernen motorisierten Armee vollkommen unmöglich.

Hierüber kann auch nicht der geringste Zweifel bestehen, denn mit wenigen Ausnahmen würde das vorhandene Strassennetz innerhalb kürzester Zeit vollkommen zerstört und unfahrbar sein. Auch ist es m.E. bei den derzeit in Polen vorhandenen Grundlagen nicht möglich, dieses Netz während des Aufmarsches instandzusetzen, bzw. zu halten, da hierzu weder die notwendigen Geräte, noch die geschulten Leute zur Verfügung stehen."

FG.