

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

Februar bei Abschluß der Bahnhofsausbauten nur noch 80 Arbeiter im Dienste der Bahnverwaltung standen.

Da bei der Wiederherstellung der Bahnhöfe zunächst nur Teile der an sich schon sehr beschränkten Gleisanlagen benutzbar gemacht wurden, ließ sich vorerst lediglich eine geringe Zahl von Zügen auf der Strecke vorführen. Die Forderungen der Kommando- und Etappenbehörden an die Eisenbahnen mußten sich daher in den ersten Zeiten des Betriebes auf den aller-notwendigsten Bedarf beschränken. Trotzdem ergab sich sehr bald eine Überfüllung der Linie. Ein Bild ihrer Leistungsfähigkeit gewährt die Zusammenstellung der an den einzelnen Tagen von Thorn aus vorgeführten Züge. Es verkehrten:

am 24. Dezember:	3 Verpflegungszüge,	
	2 Munitionszüge,	
	3 Züge mit Ersatz und	
	1 Truppentransport	= 9 Züge;
am 25. Dezember:	2 Verpflegungszüge,	
	2 Munitionszüge,	
	1 Gerätezug und	
	2 Züge mit Ersatz	= 7 Züge;
am 26. Dezember:	1 Verpflegungszug,	
	2 Munitionszüge,	
	2 Lazarettzüge,	
	4 Züge mit Ersatz und	
	1 Truppentransport	= 10 Züge.

Sehr störend für den Betrieb wirkte, daß auf den meisten Bahnhöfen zahlreiche, vielfach nur zum Teil entladene Wagen mit Verpflegung, Munition und Kriegsgerät abgestellt waren, die das Vorbringen der Vollzüge und den Rücklauf des Leermaterials stark behinderten.

Zur Wiederherstellung der Bahn von *Strowo* über *Sjerads*, die für die von *Kalisch* auf *Lods* vorgehenden Armeeteile Bedeutung gewann, wurde am 16. November Personal der Eisenbahndirektion *Posen* zusammen mit Reserve-Eisenbahnbaukompagnie 26 angesetzt. Letzterer fiel hauptsächlich der Aufbau der zerstörten Kunstbauten zu. *Kalisch* wurde am 21. und *Sjerads* nach Fertigstellung der 115 m langen, gesprengten *Proсна*-Brücke am 29. November erreicht. Die Leistungsfähigkeit der Bahn betrug zunächst bis zu acht Züge täglich. Sie wurde bereits vom 5. Dezember ab zur Verschiebung der über *Auschwitz* (*Oswiecim*) anrollenden österreichisch-ungarischen 27. Infanterie-Division (37 Züge) in Anspruch genommen, die bis zum 7. in *Sjerads* auslud. Da sämtliche Züge dorthin vorgeführt