

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

im weiteren Verlaufe der Offensive mit mehr als 600 Zügen vom westlichen Kriegsschauplatz nach dem Osten erfolgte Abgabe von Verstärkungen zeigte aufs neue den außerordentlichen Wert des leistungsfähigen heimatischen Netzes bei seiner Ausnutzung für die zur Führung des Zweifrontenkrieges notwendigen Heeresverschiebungen.

Die erfolgreiche Durchführung der neuen Angriffsoperation brachte weite Gebiete polnischen Landes wieder in deutsche Hand. Große Teile des kurz vorher beim Rückzuge der 9. Armee auf Oberschlesien zerstörten russischen Bahnnetzes mußten nunmehr wiederhergestellt und für eigene Heereszwecke nutzbar gemacht werden. Die 9. Armee blieb dabei im wesentlichen auf die Vollbahn Thorn—Lowitsch angewiesen, deren Instandsetzung zugunsten einer von Montwy nach Strykow gebauten Feldbahn allerdings verspätet und mit unzulänglichen Kräften in Angriff genommen wurde. Ebenso wie auf dieser Strecke blieb auch die Leistungsfähigkeit der übrigen wiederhergestellten Linien vorerst gering und die Betriebsführung auf ihnen äußerst schwierig, da die beim Rückmarsch der 9. Armee ausgeführten Zerstörungen der polnischen Bahnen nunmehr in gleichem Maße die eigenen Wiederherstellungsarbeiten behinderten, wie sie vorher den Gegner in seinem weiteren Vorgehen gehemmt hatten. Erst ganz allmählich gelang es, das besetzte Netz Polens durch einheitlichen Ausbau zur Bewältigung eines erhöhten Zugverkehrs auszugestalten.

Vor neue, große Aufgaben wurden die Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes gestellt, als die Oberste Heeresleitung zu Anfang des Jahres 1915 dem Oberbefehlshaber Ost stärkere Kräfte zum Angriff gegen den russischen Nordflügel zur Verfügung stellte. Aus der Mitte des Reiches, von Polen und dem Westen kommend, rollten in den ersten Tagen des Monats Februar täglich mehr als 130 Truppenzüge in das Gebiet östlich der Weichsel, um die als Verstärkung überwiesenen Korps für den Aufmarsch zur Winter Schlacht in Masurien bereitzustellen. Die außerordentlich hochgespannte Leistung, die namentlich an das Netz der Eisenbahndirektion Königsberg erhebliche Anforderungen stellte, wurde mit großer Sicherheit und Pünktlichkeit durchgeführt.

Als im Verlaufe der Operation weite Gebiete des ostpreussischen Bahnnetzes wieder instand gesetzt und in Betrieb genommen werden mußten, ergaben sich infolge der vielfachen feindlichen Zerstörungen und der anhaltend ungünstigen Witterungsverhältnisse große Schwierigkeiten. Sie führten in Verbindung mit den ständig hohen militärischen Transportanforderungen zu einer lang andauernden, die Betriebsführung in hohem Grade ungünstig beeinflussenden Überlastung des östlichen Netzes.