

Z
20 May
I-5984POLANDCOMMUNICATION
RailwaysRailroadsSOURCE MUNICH: confidential, not to be disclosedDATE OF OBSERVATION: until March 1952.

* * *

Wie in den vergangenen Winter, hatte auch im Winter 1951/52 der Bahnverkehr unter chaotischen Zuständen zu leiden. Saemtliche Zuege hatten Verspaetungen bis zu 12 Stunden, mit Ausnahme der fuer die Soviets laufenden Gueter- und Personen-zuege. Nach Meinung von Fachleuten sind die Zustaende in erster Linie auf technische Fehler an Lokomotiven und Gleisanlagen zu-rueckzufuehren. Die Spar- und Schnelligkeitswettbewerbe der Ei-senbahn-Reparaturwerkstaetten untereinander fuehrten dazu, dass in immer steigender Zahl Lokomotiven ausfallen. Um eine moeglichst hohe Zahl an Fahrtkilometern ohne Ueberholung hinter sich zu bringen, werden die Maschinen solange provisorisch zusammen-gefloekt, bis sie, zum Teil auf freier Strecke, liegenbleiben und nur nach voelliger Ueberholung wieder einsatzbereit sind. Das gleiche gilt fuer Gleis- und Signalanlagen. Ausserdem hatten es die Bahnhoefsverwaltungen versaeumt, sich rechtzeitig mit Sand und Salz einzudecken.

Auf der Oder um BRESLAU waren im Januar und Februar 1952 zweihundert Haeftlinge eingesetzt, um die Fahrtrinne zu saeuubern. Die Haeftlinge mussten in Sommerdrillichen arbeiten, waehrend die Wachmannschaften Pelze und gefuetterte Stiefel trugen. Diese Tatsache rief unter der Bevoelkerung grosse Empoerung hervor.

EVAL. COMMENT: UNCONFIRMED and to be taken with caution because the news emanates from governmental circles and might have some elements of provocation. Many sources report a fairly regular functioning of the Polish railways. Wintertime always brought a certain temporary breakdown of the otherwise first-class railway transport.