

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

IX. Die Tätigkeit der Eisenbahn.

Karte 1.

Allgemeines.

Bei der Eroberung und Besetzung des gewaltigen gegen Ende des Weltkrieges von den Mittelmächten beherrschten Ostgebiets hatten die Eisenbahnen eine ausschlaggebende Rolle gespielt. Der Vormarsch im Februar/März 1918 hatte sich fast auf der ganzen Front, insbesondere aber im Süden als Eisenbahnoperation vollzogen. Panzerzüge waren den in breiter Front vorrückenden deutschen und österreichischen Truppen vorausgefahren. Diese selbst hatten sich entweder mit der Bahn vorbewegt oder wenigstens sich ihrer als Lebensader bedient. Die Ausnutzung des gewaltigen besetzten Raumes für kriegswirtschaftliche Zwecke, von der das Durchhalten von Heimat und Heer entscheidend beeinflusst wurde, war nächst der Organisations- eine Transport-, also nach dem damaligen Stande des Verkehrs wesens eine Eisenbahnfrage.

Es war den deutschen Militär-Eisenbahndienststellen im Laufe des Sommers 1918 gelungen, diese Frage ebenso wie die der Versorgung und Verschiebung der Truppen, insbesondere auch der Truppentransporte nach dem Westen, befriedigend zu lösen. Bei dem herrschenden Mangel an Personal und Material war dabei entscheidend, daß die Eisenbahndienststellen es verstanden hatten, das einheimische Personal in großem Umfang zur Mitarbeit heranzuziehen und auch Material für das russische Bahnnetz mit seiner breiteren Spur sicherzustellen. Zu einer systematischen Zerstörung der Bahnen war es im Frühjahr 1918 infolge des schnellen Zugreifens der Deutschen und der mangelhaften Organisation der Bolschewisten nicht gekommen. Wo Anlagen zerstört waren, konnten sie überall verhältnismäßig glatt wiederhergestellt werden.

Auf diese Weise verfügte die Eisenbahntransportabteilung Ost (Etra Ost), Chef: Oberstleutnant im Generalstabe Tillmanns, im Sommer 1918 über ein voll leistungsfähiges, regelspuriges Bahnnetz, das ungefähr bis zu der Dauerstellung der Jahre 1916/17 reichte und im wesentlichen mit deutschem Personal besetzt war, und ein solches mit Breitspur und russischem Personal, auf dem die Deutschen sich nur die obere Leitung, die Sicherung und die Ausübung der Polizeigewalt vorbehalten hatten.

Eine Sonderstellung nahmen die ukrainischen Bahnen ein. Sie unterstanden östlich der sogenannten Sperrlinie¹⁾ dem Namen nach

¹⁾ Deckt sich ungefähr mit der Dauerstellung der Jahre 1916/17.