

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

dem ukrainischen Verkehrsministerium und der ukrainischen Militär-Eisenbahnbehörde. Tatsächlich wurde die Betriebsführung von den aus der Zarenzeit stammenden Direktionen der einzelnen Strecken ausgeübt. Diese erhielten ihre Aufträge von der deutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnzentralstelle Kiew, an deren Spitze der deutsche Major im Generalstabe von Belsen stand. Eigene Eisenbahnbau- und -betriebsstruppen standen dieser nur in geringem Umfang zur Verfügung. Die Förderung des Eisenbahnbetriebes seitens der Besatzungsmächte geschah in erster Linie durch Zuschüsse an Kohlen, Leucht- und Schmierölen, sowie gelegentlich an Geld.

Trotzdem vollzog sich auch dort, zumal soweit die deutschen Verbindungs-offiziere ein gutes persönliches Verhältnis zu den ukrainischen Beamten herzustellen verstanden, der gesamte Truppen- und Lebensmittelverkehr im Sommer 1918 befriedigend. Beim ukrainischen Ministerium, der ehemaligen russischen Direktion der Südwesteisenbahnen, vertrat der damalige Regierungsrat bei der Eisenbahnzentralstelle, Hauptmann d. Res. Meißner¹⁾, vermöge seiner diplomatischen Fähigkeiten und seiner Kenntnis der russischen Sprache die Wünsche der deutschen Kommando- und Eisenbahndienststellen mit Erfolg. Überhaupt hat dieses System entgegen den Befürchtungen vieler auch in gespannten Lagen leidlich gearbeitet.

Für die Leistungen der Eisenbahnen im Falle eines notwendig werdenden Rückzuges war ausschlaggebend die Achtung vor der deutschen Militärmacht. Solange diese bestand, war praktisch alles zu machen und mindestens daselbe herauszuholen, was bei dem kombinierten Fuß- und Eisenbahnvormarsch im Frühjahr 1918 geleistet worden war. Weil dies aber als selbstverständlich vorausgesetzt wurde, unterblieben auch Vorbereitungen für eine Räumung des besetzten Gebiets im Falle einer Niederlage der deutschen Waffen im Westen.

Wie diese Auffassung sich praktisch auswirkte, darüber gibt eine Aufzeichnung des Chefs der Eisenbahnzentralstelle Kiew über eine Unterredung mit dem damaligen Chef der Heeresgruppe und früheren Feldeisenbahnchef, Generalleutnant Groener, einen bemerkenswerten Einblick. Major von Belsen schreibt: „Exzellenz Groener stellte an mich und den Hauptmann d. Res. Eckard Luftt gelegentlich eines Spaziergangs im Oktober 1918 die Frage, wie sich wohl die Truppe bei einem Niederlage-Frieden verhalten würde. Wir waren übereinstimmend der Meinung, daß bei der deutschen Truppe keine russischen Zustände eintreten würden. Insbesondere würden die Osttruppen zur Aufrechterhaltung ihres Prestiges in

¹⁾ Jetzt Staatssekretär der Präsidialkanzlei.