

## **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

5. Dezember. Seewege bis zum 5. Dezember durchgeführt und das dort befindliche Material bis auf einen kleinen Rest geborgen.

Wenn trotzdem große Mengen an Heeresgut, namentlich in den nördlichen Teilen Livlands und in Estland, in Feindeshand fielen, so ist dies nicht Schuld der Eisenbahnbehörden, sondern ausschließlich der Truppe, durch deren sinnloses Heimdrängen das Gebiet der 8. Armee bis auf Libau und Umgebung schon Anfang Januar 1919 verloren war. Auch das Bahnpersonal hatte unter dem Versagen des Bahnschutzes schwer zu leiden. Es machte aber auch selbst unter dem Einfluß der Soldatenräte mancherlei Schwierigkeiten, besonders als diese die Überführung der Arbeitsdienst tuenden Militärpersonen in das Vertragsverhältnis durchgesetzt hatten.

Im Gebiet der 10. Armee waren die Anforderungen an die Eisenbahn an sich geringer, weil die Rückführung der Truppen im wesentlichen zu Fuß vonstatten ging. Der Bahnbetrieb litt aber auch dort auf den Strecken mit russischer Spur unter der steigenden Unbotmäßigkeit des einheimischen Personals. Auf den Strecken mit deutscher Spur und deutschem Personal vollzog er sich glatt.

Wo der Gegner nicht drängte, konnte der Abbau der aufzugebenden Strecken sowie im Baltikum und in Litauen ihre Übergabe an die neuen Landesregierungen im Einvernehmen zwischen Truppe und Eisenbahndienststellen in Ruhe vor sich gehen. Nur in Minsk wurden infolge des Versagens des Bahnschutzes die Räumung und der Abbau der Bahnanlagen nicht mehr planmäßig durchgeführt. Der letzte Räumungszug wurde von den russischen Eisenbahnern aufgehalten, Besatzung und deutsche Eisenbahner von den nachdrängenden Bolschewisten ausgeplündert. Auch gegen den Bahnhof Nowo-Szwenziany erfolgte am 24. Dezember ein bolschewistischer Überfall.

24. Dezember.

Die Verladung der Truppen und der Abtransport des Heeresguts vollzogen sich unter dem Schutz der in Litauen noch monatelang stehenbleibenden deutschen Truppen ungestört. Er wurde, ebenso wie im Baltikum, dadurch erleichtert, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil der Truppen und Kolonnen den kurzen Weg bis zur deutschen Grenze freiwillig im Fußmarsch zurücklegte. Erst in der zweiten Hälfte des Februar 1919 trat im Bereich der Militär-Eisenbahndirektion 5 eine stärkere Beunruhigung durch bolschewistische Banden ein, denen der ungenügende Bahnschutz nicht gewachsen war. Im Zusammenhang mit dem bolschewistischen Unternehmen gegen Olita<sup>1)</sup> wurden die Bahn nach Sydtukhnen unterbrochen und die Fern-

<sup>1)</sup> S. 126.