

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

sprechleitung zerstört, die Bahnhofskommandantur und das Stationspersonal von Olita von den Bolschewisten gefangengenommen.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß die Bahnbeauftragten und Militär-Eisenbahndirektionen des Oberost-Gebiets trotz aller Erschwerungen durch den Umsturz immer noch recht erhebliche Mengen an Lebensmitteln und Räumungsgütern aller Art in die Heimat durchbrachten. Insgesamt wurden im Bereich der Etra Ost in der Zeit vom 17. November 1918 bis 1. Februar 1919 18 376 Wagen mit Räumungsgut abbefördert, von denen der stärkste Prozentsatz aus dem Bereich der 10. Armee und aus Südlitauen stammte. Dazu kamen noch die Mengen, die zu Beginn der Räumung auf dem Wasserwege (Njemen) der Heimat zugeführt wurden. Die Werte, die auf diese Weise der heimischen Wirtschaft erhalten blieben, beliefen sich auf viele Millionen. Sie trugen wesentlich dazu bei, die Knappheit zu mildern, die in Deutschland infolge der feindlichen Blockade auf allen Gebieten herrschte.

Die Eisenbahnen in der Ukraine.

Über die Möglichkeit einer planmäßig vorbereiteten Eisenbahnräumung der Ukraine schreibt der damalige Major von Belsen: „Ein Plan für die Räumung der Ukraine mußte eine Eisenbahn-Rückzugsoperation durch insurgiertes Gebiet vorsehen. Seine Vorbereitung seitens der Militär-Eisenbahnbehörden hätte, neben vertraulichen Anweisungen an die Außenstellen, die diese später zu selbständigem Handeln im großen Rahmen besser befähigt hätten, im Bereitstellen von Lokomotiven und Wagenreserven für die am weitesten nach Osten vorgeschobenen Truppen bestanden. Diese Bereitstellung hätte zunächst östlich des Dnjepr fast eine Lahmlegung des öffentlichen Verkehrs bedeutet.“

Von diesem war aber die Lebensmittelausfuhr wieder vollständig abhängig, deren Bedeutung für die hungernde Heimat bisher alle militärischen und politischen Maßnahmen derartig beherrscht hatte, daß sie auch noch weit über den 9. November hinaus die militärischen Erwägungen und Entschlüsse beeinflusste. Ein solcher Plan wäre im übrigen auch nur mit einer Truppe durchzuführen gewesen, die fest in der Hand ihrer Führer war. Insofern hat die Tatsache, daß nach der Revolution alles improvisiert werden mußte, nicht allzuviel geschadet. Da ein Plan nicht bestand und die Möglichkeit eines reinen oder teilweisen Fußmarsches verneint wurde, blieb es bei der zwischen den Vertretern der Heeresgruppe Kiew und der Eisenbahnzentralstelle vereinbarten reinen Eisenbahnräumung.