

# **The railways of the Socialist Ukrainian Republic: 1920 to 1990**

## **Die Eisenbahnen der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik: 1920– 1990**

**Ihor Zhaloba ([i\\_zhalo@ukr.net](mailto:i_zhalo@ukr.net))**

**Nationale Universität für Luftfahrt, Kiew  
([www.nau.edu.ua](http://www.nau.edu.ua))**

§ Ukrainische Eisenbahnen in der Zeit der Versuchen, freie Wirtschaft in sozialistischem Rahmen einzufassen (1920-1941)

---

§ Wiederum Zerstörungen - die ukrainischen Eisenbahnen in der Kriegszeit (1941–1945)

§ Von dem Wiederaufbau durch die Entwicklung bis zur Stagnation: die Eisenbahnen der Ukrainischen Sowjetrepublik in den Jahren 1946-1990

## 6 Eisenbahnen der Ukraine:



**1. Odessaer (Odes'ka) Eisenbahn**



**2. Süd-Westbahn (Pivdenno-Zachidna)**



**3. Südbahn (Pivdenna)**



**4. Donezker (Donez'ka) Eisenbahn**



**5. Dniprobahn (Prydniprovs'ka)**



**6. Lemberger (Lvivs'ka) Eisenbahn**

## СХЕМА РОЗМІЩЕННЯ СТОРІНОК КАРТИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ





# Die Folgen des Bürgerkriegs:

- § circa 80% des Eisenbahnnetzes beschädigt, mehr als 4000 Eisenbahnbrücken zerstört oder beschädigt
- § Fast 60% der Lokomotiven und 23% der Wagen waren im schlechten Zustand
- § Die materiellen Schäden, die dem Eisenbahntransport durch den Bürgerkrieg entstanden, betrugen mehr als 1 Mrd. Rubel in Gold (in Preisen der 20-er Jahren)

# dreier Prinzipien der bolschewistischen Verkehrspolitik

---

- § Zentralisierung der Verwaltung
- § konsequente Verwirklichung des Grundsatzes der Einzelleitung
- § die strengste Arbeitsdisziplin

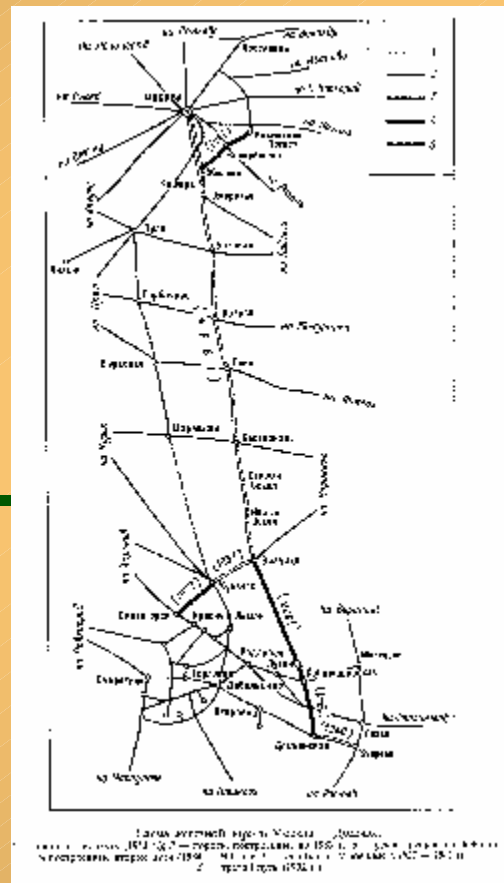
§ zum J. 1925 wurden fast alle geplante Reparaturen von Lokomotiven und Wagen verwirklicht, der Güterverkehr erreichte 104,8% des Verkehrs im J. 1913, die Länge der Eisenbahnlinien betrug im J. 1925-1926 in der UdSSR 74 600 km (im J. 1913 – 58 500 km), wurde auch ein Netz der Berufsschule gegründet.

§ 1936-1937 wurden die Eisenbahnen der Ukraine dezentralisiert: Katarinenbahn wurde in Stalinbahn umbenannt (was bis 1961 blieb, als die Eisenbahn heutigen Name – Dniprobahn – bekam), aus den Strecken der Stalinbahn und Donezker Bahn wurde Süd-Donezker Bahn gegründet, die Donezker Bahn in die Nord-Donezker Bahn umbenannt; die Süd-West Eisenbahnen in die Süd-West Eisenbahn transformiert, als von denen die Odessaer Eisenbahn abgeteilt wurde.

§ 1939 als Folge der Besetzung der Westukraine durch die UdSSR wurde auch zwei neue Eisenbahnen erworbt – Kovelbahn und Lemberger Bahn (die Kovelbahn wurde 1953 in Lemberger Bahn inkorporiert).



# Linie Moskau-Donbass



§ Das gesamte Eisenbahnnetz der Ukraine betrug im J. 1940 20100 km (im J. 1913 – 10900 km), was 17,1% von der gesamten Länge der Eisenbahnen der UdSSR bildete

## II. Weltkrieg:

- § 10 Haupteisenbahnlinien waren ausser Betrieb, 29800 km der Eisenbahngleise, 1916 Eisenbahnstationen wurden zerstört, 6700 Lokomotiven und mehr als 181000 Wagen wurden beschädigt oder ausgeführt.
- § Die materiellen Schäden, die dem Eisenbahntransport der Ukraine durch den Krieg 1941-1945 entstanden, betrugen mehr als 10 Mrd. Rubel.
- § Dank der tatendurstigen Arbeit der Eisenbahner, ihrer Familien und der Einwohner der naheliegenden Orten, auch der Eisenbahntruppenteilen wurde 88% des ukrainischen Eisenbahnnetzes zum Jahresende 1945 (das ganze Netz – schon im J. 1947) wiederaufgebaut, der Eisenbahnverkehr in alle Hauptrichtungen wurde wiederaufgenommen.

# drei Verkehrskreise des Eisenbahnnetzes der Ukraine (1947-1990)

- § 1. die Eisenbahnen von Donbass und Kryvyj Rih (Donezker Bahn (1953 wurden Süd-Donezker und Nord-Donezker Bahn wieder in die Donezker Bahn vereinigt), Dniprobahn und Südbahn waren die wichtigsten im Eisenbahnnetz der Sowjetunion )
- § 2. die Eisenbahnen der Zentralen und Rechtsufrigen (Pravobereshna) Ukraine (die Süd-Westbahn und Odessaer Bahn (die letzte zwischen 1953-1979 hiess Odessa-Kischinewer Bahn)
- § 3. Grenzeisenbahnen (Lemberger Bahn)



# 50–60-er Jahren - Zeit der technischen Verbesserungen

- § 1956 begann man in Woroschylovgrad (heutige Luhans'k) und in Charkiw Serienherstellung der Motorlokomotiven, gleichzeitig stellte man in der UdSSR den Bau der Dampflokomotiven an
- § Bis zum J. 1965 wurden in der Ukraine 3250 km der Eisenbahnlinien elektrefiziert und 8300 km wurden mit den Motorlokomotiven in Betrieb umgesetzt

# wichtigste elektrefizierte Hauptlinien, die durch die Ukraine durchfuhren

- § 1. Leningrad (heute – St.-Petersburg)—  
Moskau—Charkiv—Rostov—Tuapse—  
Suchumi—Tbilisi—Leninakan (3500 km)
- § 2. Moskau—Kiew—L'viv—Tschop (1642 km)  
mit der Flügelbahn an Mostiska, die das  
Eisenbahnnetz der UdSSR mit den Netzen der  
Tschechoslowakischen Sozialistischen  
Republik und der Polnischen Volksrepublik  
verband und 1967 endgültig zum 50-jähriges  
Oktoberrevolutionjubiläums elektrefiziert wurde





# Schwere Situation der 80-er Jahren

- § Am Ende der 80-er Jahren besass die Ukraine die genannten 6 Eisenbahnen mit 900 Linienbetriebe (Strukturabteilungen) und Betriebslänge in 22700 km, von denen 7800 elektrefiziert wurden
- § Es mangelte sich an Beförderungskapazitäten, Modernisierung und Versorgung der Eisenbahnen
- § Häufige Unfälle, schwache Arbeitsdisziplin, Verkehrsstörungen



# Zusammenfassung

- § Dank der gewaltigen Massnahmen der bolschewistischen Macht konnte man eine Art der Ordnung im Eisenbahnbereich bis zur Mitte der 20-er Jahren schaffen. Die Worten des schon kranken Lenins „Wir müssen uns lernen zu verwalten“ fanden keinen guten Einklang und kein gutes Verständniss bei den meisten Bolschewiken, die mehr Neigung zu Repressivmassnahmen hatten, weil es sich lohnend zur Zeit des Bürgerkriegs zeigte. Diese Denkweise zeigte sich in 30-er Jahren in vollem Ausmass, als man das Geplante im Verkehrsbereich nicht erreichen konnte, was zu genannten Repressivmassnahmen führte. Erst am Ende der 30-er Jahren, als die neue Generation der Eisenbahnfachleute ausgebildet wurde und die schon sowjetisch gesinnt war, kam es zu einer Ordnung im Eisenbahnbereich.
- § Diese Änderungen erlaubten gute Leistungen des Eisenbahntransports der Ukraine während des II. Weltkrieges.

# Zusammenfassung

- § Nach dem Krieg wurden die Eisenbahnen der Ukraine ziemlich schnell wiederaufgebaut und 50–60-er Jahren waren durch gute technische Leistungen im Eisenbahnbereich gekennzeichnet.
- § Die negative Wirtschafterscheinungen, die sich noch in 70-er Jahren gezeigt hatten, traten in vollem Kraft in 80-er Jahren, was auch den Eisenbahnbereich der Ukraine stark beeinflusste. Die geplanten Massnahmen der regierenden Partei zur Verbesserung der Eisenbahnsituation blieben ohne Folge, weil es schon wie politisch, als auch wirtschaftlich zu ganz anderen Zeiten kam.

**Дякую за увагу!**