

# Modell Eisen Bahner *EXTRA*

MEB-Extra Nr. 3

€ 10,-

Österreich € 11,00

Schweiz 19,60 sFr

Be/Lux € 11,60

Dänemark 110 DKK

Niederlande € 12,65



# DER ERSTE WELTKRIEG UND DIE EISENBAHN



# STANDARDWERKE FÜR IHRE EISENBAHN-BIBLIOTHEK



## Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven

MIBA-Autor Wolfgang Diener gehört zu den tiefsten Kennern der Entwicklung von Farbgebung und Beschriftung bei Eisenbahnfahrzeugen seit der Länderbahnzeit. In seinem grundlegenden Werk über die Loks deutscher Eisenbahnen von 1871 bis zur DB AG dokumentiert er anhand von amtlichen Vorschriften, historischen Quellen, Bildern von Originalfahrzeugen und Modellen, Zeichnungen und Faksimileabbildungen deren authentische Farbgebung und Beschriftung.

192 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, mit über 300 Fotos und Zeichnungen

Best.-Nr. 15088127 | € 29,95



## Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen

Dieses Buch stellt die Entwicklung der äußeren Merkmale von Trieb- und Reisezugwagen seit der Länderbahnzeit dar, überwiegend auf Basis amtlicher Unterlagen und anderer Primärquellen. Eigene Kapitel sind z.B. den Bahnpostwagen, Speise- und Schlafwagen, den Eisenbahnen des Saargebiets und Ferien- oder Reisebürofahrzeugen gewidmet. Der ausführliche Anhang stellt alte und neue Farben-Kennzeichnungen gegenüber, bietet einen RAL-Farbummern-Index und Farblisten zu den jeweiligen Eisenbahnepochen, listet Schriftarten auf und erläutert Anschriften und Bildzeichen auf heutigen DB-Fahrzeugen.

256 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, mit über 500 Fotos, Zeichnungen und Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 15088131 | € 39,95

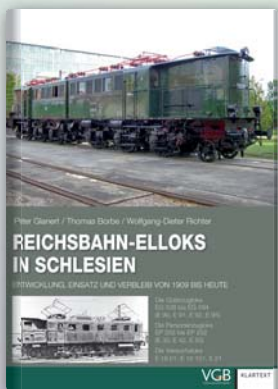
## Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen

ca. 224 Seiten, Format 21,5 x 29,2 cm, ca. 600 Fotos und Zeichnungen

Best.-Nr. 15088138 | € 29,95



Erscheint im  
Herbst 2016



## Reichsbahn-Elloks in Schlesien

Vor über 100 Jahren begann man im damals noch preußischen Schlesien eine Reihe von Bahnlinien zu elektrifizieren und beschaffte dafür eigene Wechselstrom-Elloks. Dieses neue Standardwerk beschreibt die Entwicklung, den Einsatz und den Verbleib folgender Baureihen von 1909 bis heute: den Güterzugloks EG 538 bis EG 594 (E 90, E 91, E 95), den Personenzugloks EP 202 bis EP 252 (E 30, E 42, E 50) und den Versuchloks E 18 01, E 16 101, E 21.

256 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, mit über 300 Fotos und Zeichnungen

Best.-Nr. 581525 | € 39,95



## Elektrische Triebwagen in Mitteldeutschland

Das gesamte bis 1946 in Mitteldeutschland elektrisch betriebene Streckennetz fiel in der Nachkriegszeit unter die Verantwortung der DR. Die auf diesem Netz zwischen 1926 und 1980 eingesetzten elektrischen Triebwagen sind Gegenstand dieses grundlegenden Buches.

128 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, mit über 170 Fotos, Skizzen und Zeichnungen

Best.-Nr. 581405 | € 24,95



## Die Ellok-Baureihen E 01 und E 71

Vor mehr als 100 Jahren, im März 1914, nahm die Königlich-Preussische Staatsbahn ihre ersten elektrischen Serienlokomotiven in Betrieb. Anlass für eine umfassende Aufarbeitung von Entwicklung, Einsatz und Verbleib der Baureihen ES 9-19 und EG 511-537.

192 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, mit über 180 Fotos und 64 Zeichnungen

Best.-Nr. 581419 | € 39,95



Dr. Karlheinz Haucke  
Chefredakteur

# Fahrt frei in den *Untergang*

Liebe Leserin, lieber Leser, alles und jedes hat in dieser Welt bekanntlich zwei Seiten. Das gilt leider Gottes auch für die technischen Errungenschaften, die zumeist eigentlich unser Leben erleichtern sollen. Dass sie das Leben erschweren können, ja sogar zu verkürzen in der Lage sind, ist eine verstörende Erkenntnis, die die Geschichte der Menschheit von Beginn an begleitet.

Das Anthropozän, wie man das Erdzeitalter der Menschheit neuerdings bezeichnet, ist vom ersten Faustkeil bis hin zum weltumspannenden Datennetz bei allem Fortschritt voller Irrungen, Wirrungen und Fehlentwicklungen. Der Mensch an sich scheint immer dann besonders erfinderisch, wenn es darum geht, seine Ziele mit Gewalt durchzusetzen. Dazu ist dann jedes (Hilfs-)Mittel recht.

Die Eisenbahn, ohne die auch die Industrialisierung mit all ihren gesellschaftlichen Umwälzungen schon gar nicht in diesem Tempo realisierbar gewesen wäre, weckte mit ihren Möglichkeiten als Massentransportmittel schon früh das Interesse des Militärs. Die positiven Erfahrungen Preußens im Krieg gegen Österreich und den Norddeutschen Bund 1866 sowie im deutsch-

französischen Krieg 1870/71 sorgten dafür, dass der Eisenbahn vor und im Ersten Weltkrieg eine wesentliche strategische Bedeutung bei allen militärischen Planungen beigemessen wurde. Betrachten wir heutige Großprojekte, können wir übrigens nur staunen, in welcher kurzen Zeit Eisenbahnpioniere damals Schäden repariert, ganze Brücken und sogar hunderte Kilometer lange neue Strecken gebaut haben.

Keine Frage, der Erste Weltkrieg hätte auch als der Eisenbahnkrieg Einzug in die Geschichtsbücher halten können. Denn eins steht zweifelsfrei fest: Die Eisenbahn hat die verlustreichen, stetigen Nachschub for-

dernden Materialschlachten erst möglich gemacht, die ganze Landstriche bis zur Unkenntlichkeit veränderten. Es ist ebenso beeindruckend wie bedrückend, ein volles Jahrhundert später auf die kaum glaublichen Leistungen der Eisenbahn und der Eisenbahner während dieses ersten Weltbrandes zu blicken und gleichzeitig zu wissen, was am Ende und für die schon nahe Zukunft dabei herauskam. Verlierer waren letztlich alle, ob Sieger oder Besiegte. Der eiserne Weg führte so direkt in die Götterdämmerung statt in eine glorreiche neue Zeit. Er trennte, statt zu verbinden.

Karlheinz Haucke

FOTO: S.G. KNIPPING



*Die Eisenbahn und ihre Protagonisten spielten eine wichtige Rolle im Ersten Weltkrieg. Es zeigte sich aber auch die Schwachstelle, denn diese Nachschubwege konnten leicht unterbrochen werden, zum Leidwesen der ständig gefragten Eisenbahnpioniere.*





FOTO: ARCHIV EISENBahnSTIFTUNG

### 3 VORWORT

### 4 INHALT & IMPRESSUM

### 6 VORBOTEN

Eine Gemengelage aus Aufbruchstimmung und wachsendem Nationalismus kennzeichnete die Vorkriegsgesellschaft.

### 10 VORFELD-FORSCHUNG

Spuren der Königlich-Preußischen Militär-Eisenbahn (KME) unweit Berlins sind bis auf den heutigen Tag noch zu finden.

### 14 SCHWARZE HAND

Das Attentat von Sarajewo war mit einmonatiger Verzögerung der Auslöser für einen Krieg, der zum Weltenbrand wurde.

### 16 IM WESTEN ETWAS NEUES

Mit der Umsetzung des Schlieffenplans hoffte der deutsche Generalstab, Frankreich schnell besiegen zu können.

### 18 SCHNELLVERFAHREN

Die Heeresfeldbahn verfügte dank einheitlicher Standards und gezielter Bevorratung über beste Voraussetzungen, um im Kriegsfall alle Aufgaben zügig erfüllen zu können.

### 26 BAUKUNST STATT ZERSTÖRUNG

In erster Linie war es Aufgabe für die Eisenbahnpioniere, zerstörte Kunstbauten und Schienenwege zu reparieren beziehungsweise neu zu errichten.

### 32 GRANATEN STATT BOMBEN

Die Eisenbahngeschütze der schweren Artillerie sorgten für Zerstörungen der Nachschubwege weit hinter der Frontlinie.

### 40 HO-SCHAUPLATZ

Zu den Kriegereignissen in der französischen Stadt Étaples hat der Club T.E.E.91 ein sehenswertes Schaustück gestaltet.

### 44 TIEF IM WESTEN

Im Bewegungs- und im Stellungskrieg trug die Eisenbahn die Hauptlast bei der Versorgung der deutschen Armeen.

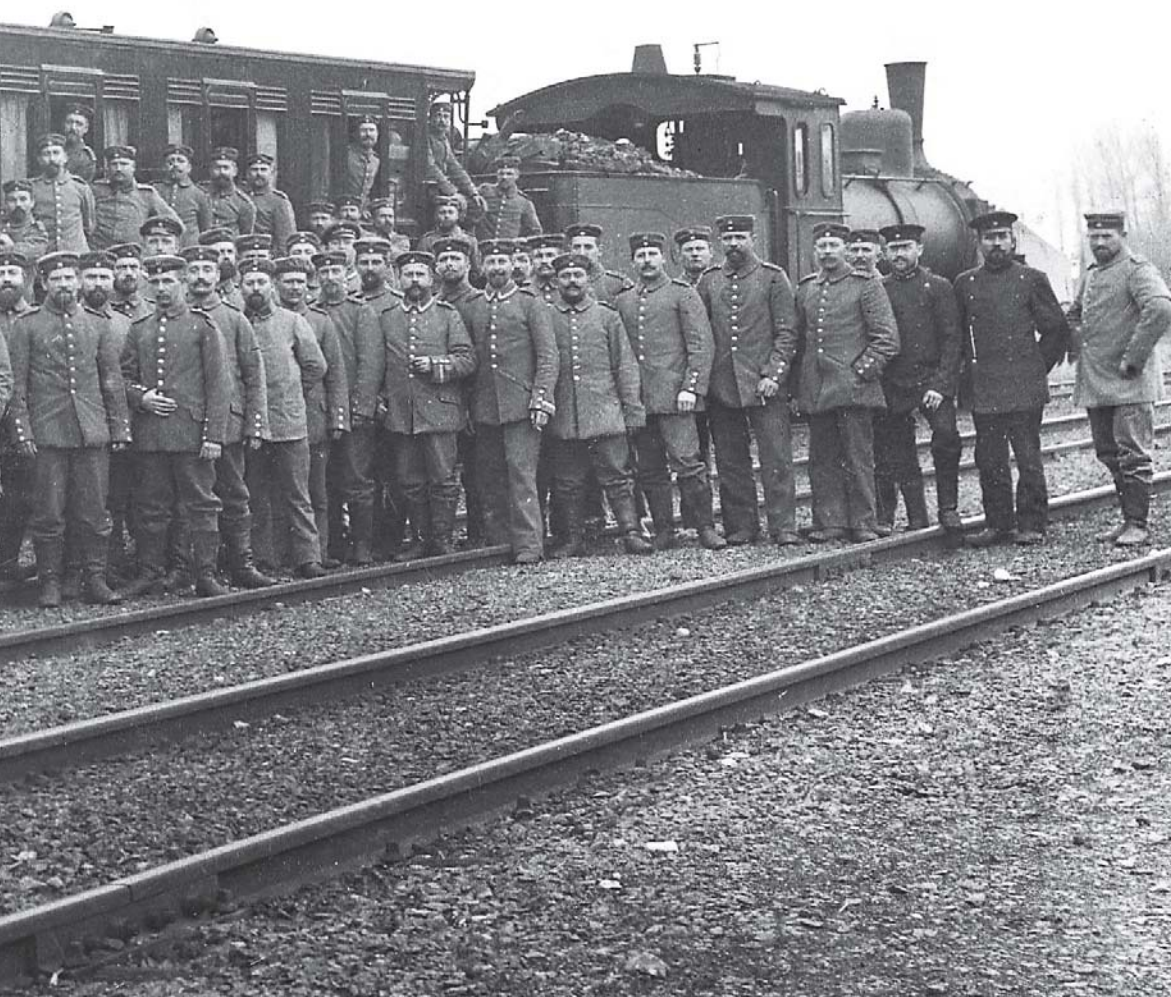
### 52 AN DER FRONT

Der Künstler Andreas Paul Weber, selbst Eisenbahnpionier, hat seine Kriegserlebnisse in eindrucksvollen Bildern festgehalten.

### 54 ENTENTE CORDIALE

Auf alliierter Seite hatte sich vor allem Frankreich mit der strategischen Bedeutung der Eisenbahn näher beschäftigt.





## Impressum

### MODELLEISENBAHNER EXTRA

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Verlag und Redaktion, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

### HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

### CHEFREDAKTION

Dr. Karlheinz Haucke

### MITARBEITER DIESER AUSGABE

Benno Bickel, Jean Buchmann, Jean-Marc Dupuy, Timm Haucke,  
Wolfgang Herdam, Andreas Knipping, Carsten Preuß, Markus  
Tiedtke, Simon Alfred Tire u.a.

### LEKTORAT

Dr. Karlheinz Haucke

### GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG

Snezana Dejanovic

### ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeier,  
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,  
bettina.wilgermeier@vgbahn.de  
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,  
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de  
Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,  
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de  
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de  
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,  
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

### ABONNENTEN-SERVICE

FUNKE direkt GmbH  
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf  
Telefon 0211/690789985, Fax 0211/69078970  
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

### EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-100  
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

### DRUCK

Westermann Druck GmbH  
Georg-Westermann-Allee 66, D-38104 Braunschweig

### VERTRIEB

Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)  
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst,  
(08141) 53481-103)  
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Birgit Pill,  
(Bestellservice, (08141) 53481-0)

### SEKRETARIAT

Petra Schwarzenfelder, Melanie Hilpert

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG  
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim  
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim  
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113  
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung — auch aus-  
zugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger — nur mit vor-  
heriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt  
entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können  
nicht anerkannt werden. Für unverlangt eingesandte Beiträge und  
Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten  
Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kenn-  
zeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen  
Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt  
die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.  
Bankverbindung:  
Deutschland: Deutsche Bank Essen,  
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,  
IBAN DE 89360700500286011200,  
Swift-Code DEUTDE33XXX  
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60  
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28,  
BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur  
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200  
Geschäftsführung  
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner  
ISSN 0026-7422

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

## 60 RANDERSCHINUNGEN

Die Nebenkriegsschauplätze, zumal in Übersee, spielen in der Erinnerung kaum eine Rolle, gerieten in Vergessenheit.

## 64 ZWISCHEN OSTSEE UND MAZEDONIEN

Im Osten mussten die Eisenbahnspieler großen Aufwand treiben, um mit der Front einigermaßen Schritt zu halten.

## 78 ZWISCHENSPIELE

Im Spielzeug, an dem sich die Kinder erfreuten, schlug sich zumindest zum Teil auch der Weltkrieg nieder.

## 82 UNTERM ROTEN KREUZ

Die Lazarettzüge, die den Verwundetentransport zu übernehmen hatten, glichen oft mobilen Krankenhäusern.

## 86 FÜNFTAUSEND IN 31 TAGEN

Das Waffenstillstandsabkommen war für die deutschen Eisenbahnen ein Aderlass ohnegleichen.

*Ohne die Eisenbahn wären die unzähligen Truppentransporte quer durch ganz Europa, den vorderen Orient und auch in den Kolonien ebenso wenig möglich gewesen wie der Nachschub an Munition, Ausrüstung und Versorgungsgütern für Millionen von Soldaten.*



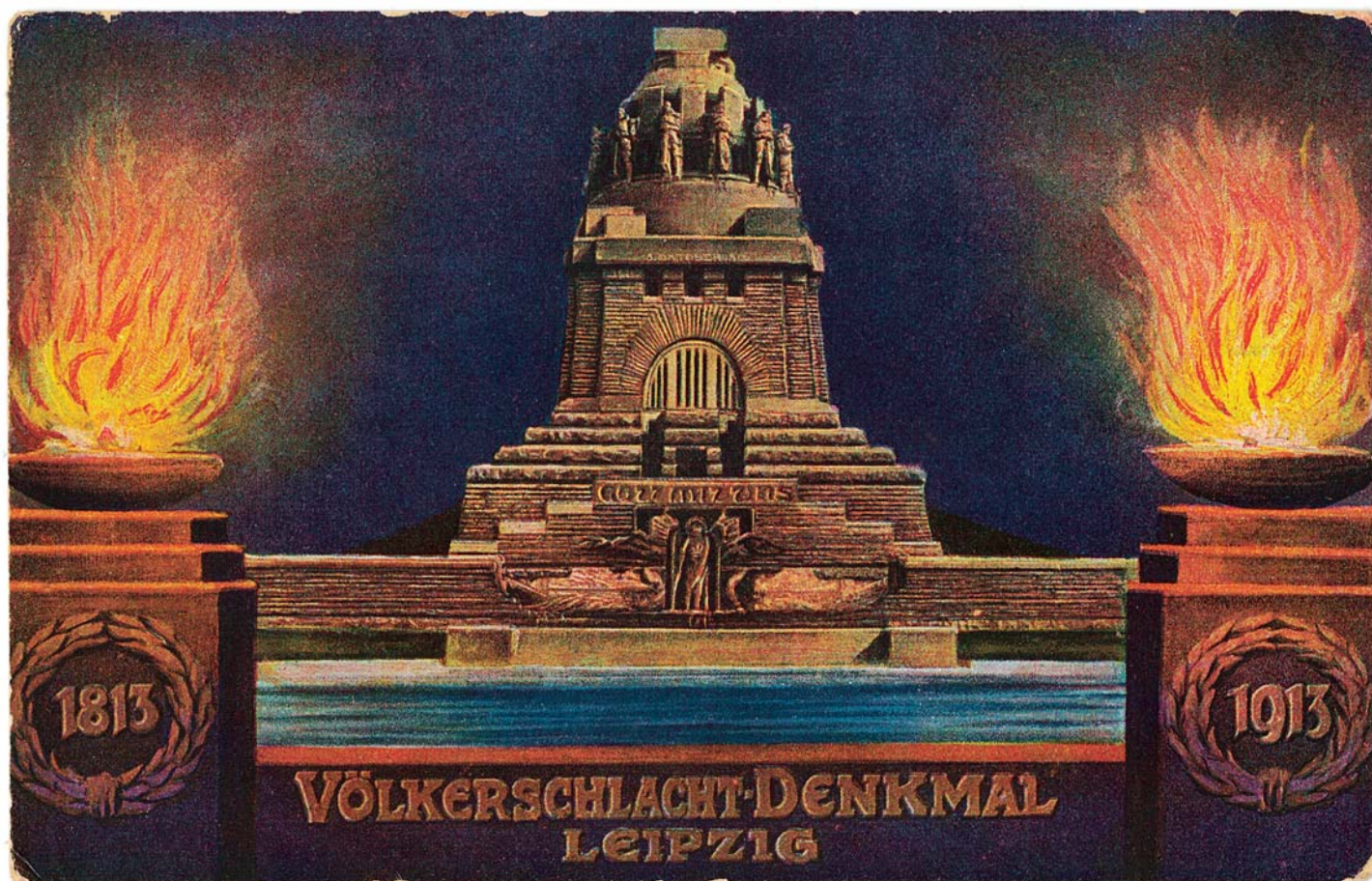
**Titelfoto:**

Archiv Eisenbahnstiftung



Mit großen Hoffnungen hatten die Menschen das neue Jahrhundert begrüßt. Nicht nur soziale, sondern vor allem technische Errungenschaften versprachen eine Besserung der Lebensumstände. Gesellschaftliche Spannungen schienen überwunden.

# Vorboten



Wie die Vollendung des Kölner Doms im 19. Jahrhundert appellierte die Errichtung des Völkerschlacht-Denkmal ans Nationalgefühl.

Im Deutschen Reich, das wie einst das Heilige Römische Reich Deutscher Nation einen Kaiser, aber mehrere Potentaten hat, ist am 1. Januar 1900 das Bürgerliche Gesetzbuch in Kraft getreten. Der Achtstundentag, bezahlter Urlaub und Arbeitslosenunterstützung, eingeführt zuerst von den Zeisswerken in Jena, werden von ihrer sozialen Verantwortung bewussten Unternehmern durchaus aufgegriffen. Die Gewinnbeteiligung der Arbeitnehmer, ebenfalls bei Zeiss schon vor der Jahrhundertwende eingeführt, bleibt allerdings zunächst die Ausnahme. Kranken- und Unfallversicherung, Invaliditäts- und Altersversicherung verhindern,

dass große Teile der arbeitenden Bevölkerung unverschuldet in Not geraten. Bismarcks Sozialgesetzgebung, nur mit knapper Mehrheit seinerzeit durch den Reichstag gebracht, trägt Früchte. Die deutsche Sozialpolitik gilt nun weltweit als vorbildlich, zumal das 1890 ausgelaufene so genannte Sozialistengesetz „gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie“<sup>1</sup> nicht verlängert worden war.

Auch Kaiser Wilhelm II. sieht sich beim sozialen Ausgleich in der Verantwortung: „Als ein teures Vermächtnis Meines in Gott ruhenden Herrn Großvaters habe Ich die Aufgabe übernommen, die von Ihm begonnene

sozialpolitische Gesetzgebung fortzuführen.“<sup>2</sup> Gleichwohl bleibt das Verhältnis zwischen Obrigkeit und der aus Lassalles Arbeitervereinen entstandenen, unter Bismarck verbotenen Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) angespannt. Nicht zuletzt, weil die Sozialdemokraten den Absichtserklärungen nicht trauen und zudem der Demokratisierungsprozess seit der Frankfurter Paulskirche 1848 kaum echte Fortschritte gemacht hat. SPD-Forderungen wie Einführung des Frauenwahlrechts, Wahl aller Behörden und deren Vertreter durch das Volk, Umwandlung des Heeres in eine Volksarmee, kostenloser Zugang zu weiterführen-

FOTO: ARCHIV HAUCKE



den Unterrichtsanstalten und Abschaffung aller indirekten Steuern und Zölle<sup>3</sup> klingen nicht nur in des Kaisers Ohren nach Umsturz.

Freilich finden auch weniger revolutionär angehauchte Zeitgenossen die innenpolitische Situation unbefriedigend und die Verfassung renovierungsbedürftig. Ein Stein des Anstoßes ist beispielsweise, dass das Parlament im Reichstag an der Regierungsbildung nicht beteiligt ist und der Kaiser den Reichskanzler ernannt. Gespottet wird auch über das preußische Dreiklassenwahlrecht, das nach dem Reförmchen von 1893 geradezu groteske Züge angenommen hat: Gehört mit einer Jahressteuer von zwölf Mark ein Wähler in einem Berliner Wahlbezirk bereits in die erste Wahlklasse, reicht es dafür in einem anderen Wahlbezirk selbst mit einer zwanzigtausendfachen Jahressteuer nur für die dritte Klasse. Bei den Landtagswahlen 1908 können so vier Prozent der Wahlberechtigten in der ersten Klasse exakt so viele Wahlmänner wählen wie die 82 Prozent der Wahlberechtigten, die in die dritte Klasse eingruppiert sind.

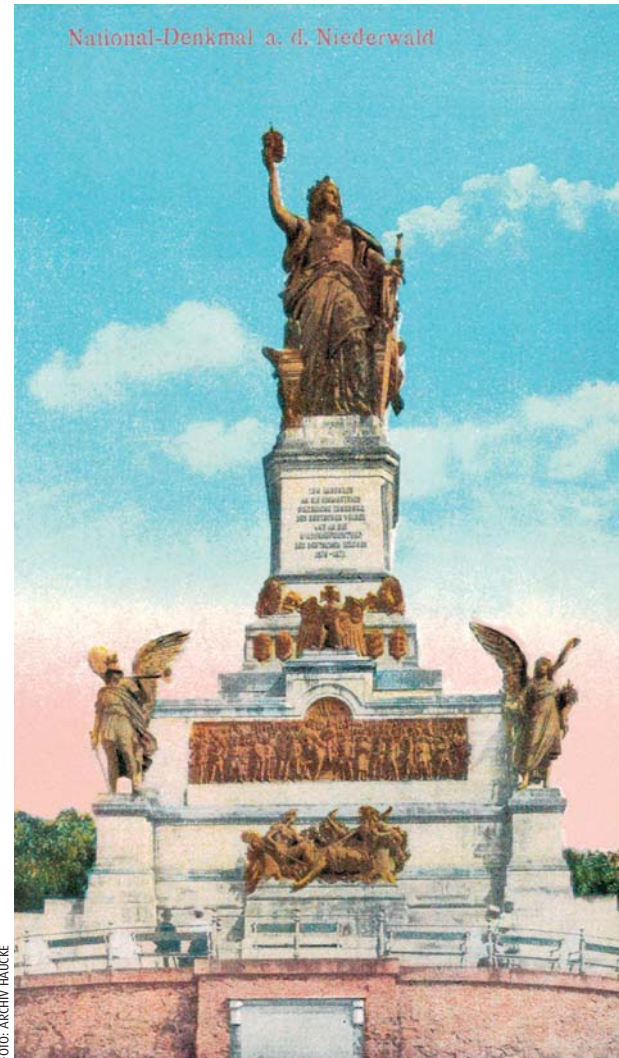
Die Kluft im Deutschen Reich zwischen großen Teilen des Volkes und seiner Führung ließe sich, wenn schon nicht schließen, so doch reduzieren, doch Wilhelm II. fehlt der Mut zu ernsthaften Reformen, würden diese doch auch sein Selbstverständnis infrage stellen. Es wird sich zeigen, dass diese von den konservativen Parteien im Reichstag bestärkte Haltung gegen Verfassungsänderungen letztlich das Ende der Monarchie in Deutschland begünstigen wird.

Noch allerdings ist der preußische König und deutsche Kaiser für viele eine Identifikationsfigur. Wie dem Hohenzollern wird auch dem Habsburger in der Donaumonarchie,

dem betagten österreichischen Kaiser Franz Joseph I., Respekt gezollt. Er ist noch die Gallionsfigur, die den Vielvölkerstaat unter dem Doppeladler zusammenhält. Im Gegensatz zum Deutschen Kaiserreich wird jedoch das wachsende Nationalbewusstsein, das auch in der Wiener Hofburg nicht mehr übersehen werden kann, mehr und mehr zum existenziellen Problem. Durch den österreich-ungarischen Dualismus fühlen sich vor allem die slavischen Balkanvölker benachteiligt und fordern mit Nachdruck die Gleichberechtigung. Thronfolger Franz Ferdinand gilt als Hoffnungsträger, denn der Erzherzog steht diesen Forderungen durchaus positiv gegenüber. Mit seiner persönlichen Unterstützung für den angestrebten Trialismus zieht sich Franz Ferdinand nicht nur die Abneigung der deutsch-nationalen Kräfte zu, sondern vor allem den Hass der panslawischen Bewegung unter serbischer Führung. Der österreichische Thronfolger wird zum Todfeind erklärt.

## Wachsender Nationalismus bestimmt die Vorkriegszeit

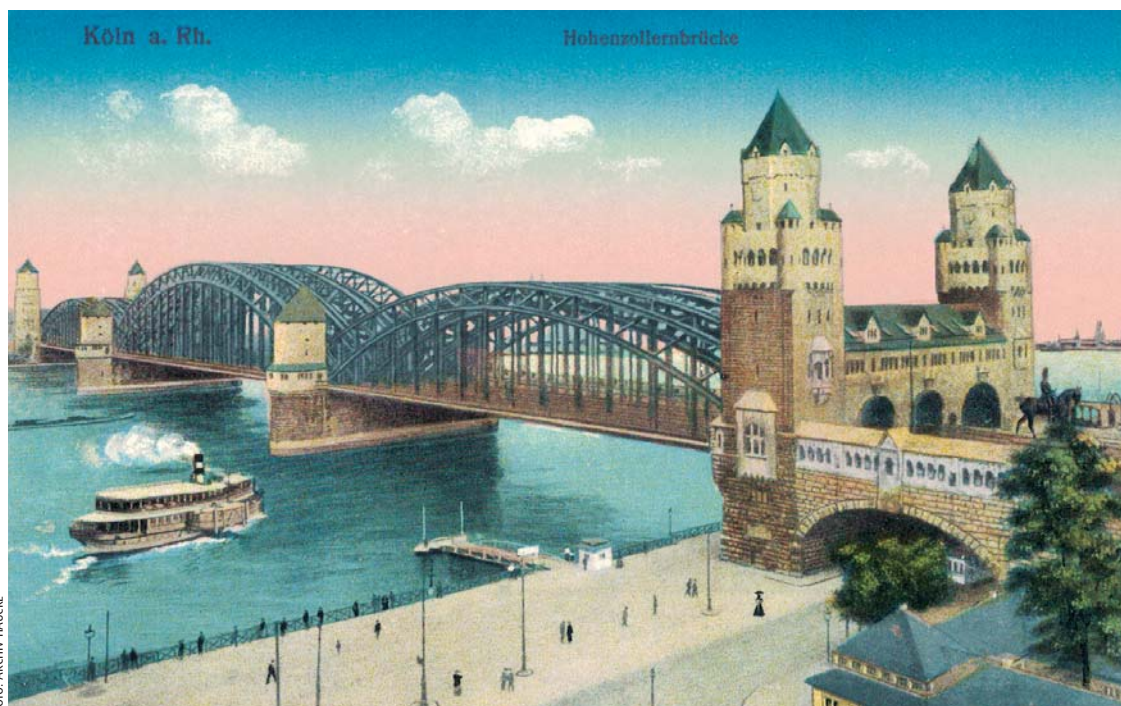
Kaiser Wilhelm II. dagegen kann ungeachtet seines nach wie vor aus 25 Einzelstaaten bestehenden Reiches bedenkenlos auf die nationale Karte setzen. Selbst die Arbeiterinnen und Arbeiter, die sich in Scharen der SPD zuwenden, fühlen sich nicht zuletzt dank der Verbesserung ihrer sozioökonomischen Grundlagen der deutschen Nation heimatsverbunden. Europaweit kein Einzelfall, denn bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs werden sie sich überall zu ihrer Nation bekennen und das Versagen der sozialistischen Internatio-



National-Denkmal a. d. Niederwald

FOTO: ARCHIV HALUCKE

*Die Wacht am Rhein: Nicht von ungefähr richtet die rechtsrheinische Germania auf Rüdesheims Niederwalddenkmal ihren Blick herausfordernd nach Westen.*



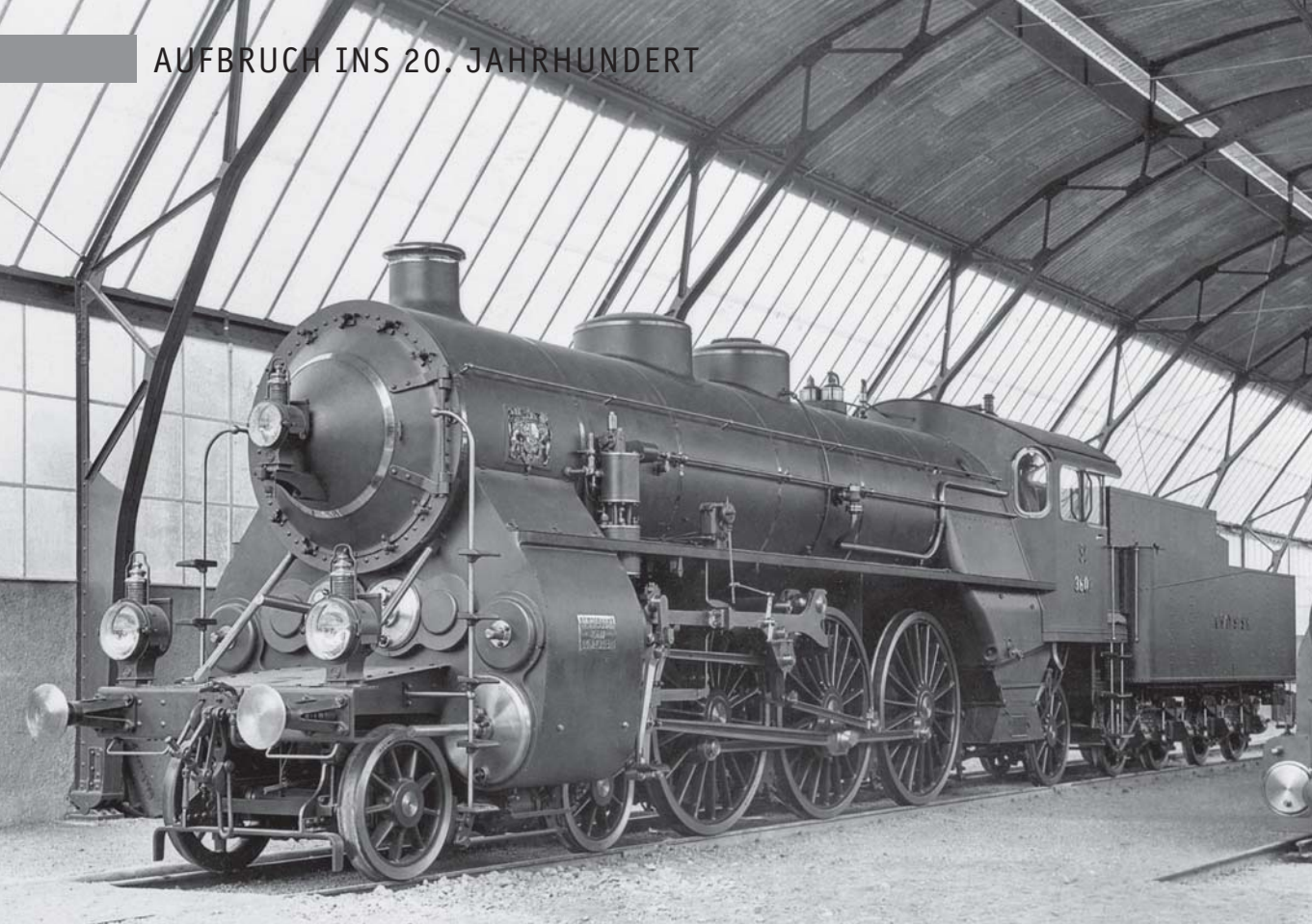
Köln a. Rh.

Hohenzollernbrücke

FOTO: ARCHIV HALUCKE

*Von Anfang an auch strategische Bedeutung hatte die am 22. Mai 1911 feierlich eröffnete Hohenzollernbrücke, die Köln mit Deutz verbindet.*





Technischer Fortschritt: Als geniale bayrische Lokkonstruktion gehörte die in einem auffälligen Ockergelb sich präsentierende S 3/6 3602 zu den Glanzlichtern der Ausstellung in München 1908 und begeisterte die von Mai bis Oktober auf die Theresienwiese strömenden Besuchermassen.

FOTO: S.G. J. BUCHMANN

nenal überdeutlich machen. Ein grenzübergreifendes Problem, das die Arbeiterbewegung mitsamt ihren Gewerkschaften auch im nächsten Jahrhundert noch nicht gelöst haben wird.

Das Nationalbewusstsein braucht vor allem eins, nämlich Symbole. Und das ist nun im Deutschen Reich weniger das Hambacher Schloss als vielmehr eine Vielzahl monumentaler Bauten und Denkmäler, die das Deutschtum heroisieren. So entspricht es dem Zeitgeist, dass genau 100 Jahre nach dem Sieg über das napoleonische Heer bei Leipzig das

**Reserve hatte keine Ruh': Mit regelmäßigen mehrwöchigen Übungen wurden auch unter dem Doppeladler die K.u.k.-Reservisten auf den künftigen Kriegseinsatz für den Kaiser und das Vaterland vorbereitet.**



FOTO: ARCHIV HAUCKE



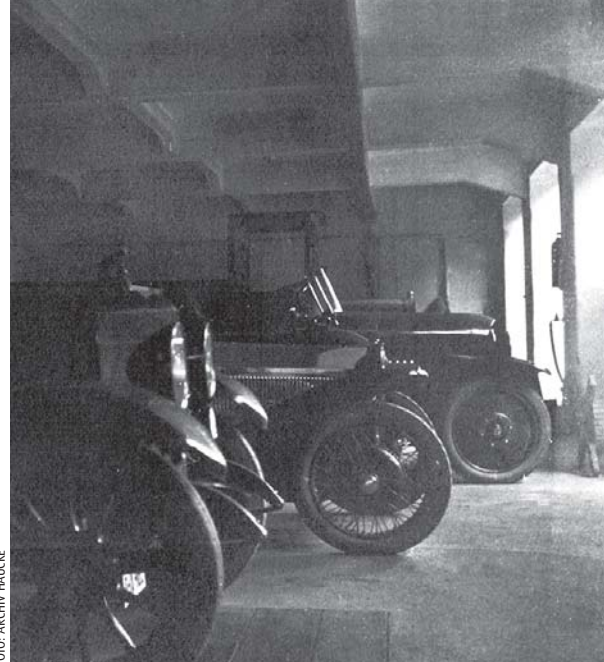
FOTOS (2): ARCHIV HAUCKE

Zwischen alldeutscher Gemütlichkeit und Nationalbewusstsein: Der Bund der Deutschen in Böhmen und ebenso der Deutsche Patriotenbund verfolgten Ziele, die nicht nur im Bürgertum auf breiteste Zustimmung trafen.



Völkerschlacht-Denkmal eingeweiht wird. Der 1898 begonnene 91 Meter hohe Monumentalbau verherrlicht nicht nur Preußens führende Rolle in den Freiheitskriegen, sondern bedient auch keineswegs zufällig das Klischee vom Erbfeind im Westen. Verantwortlicher Architekt ist der Düsseldorf-er Bruno Schmitz, von dem auch die Kaiser-Wilhelm-Denkmal-er auf dem Kyffhäuser (1896), an der Porta Westfalica (1896) und am Deutschen Eck in Koblenz (1897) stammen. Ein nicht minder beliebtes Ausflugsziel ist in dieser Zeit das Niederwald-Denkmal oberhalb von Rüdesheim: Auf einem 25 Meter hohen Sockel steht die zehneinhalb Meter hohe Germania und blickt triumphierend nach Westen. Es ist das Hauptwerk des Bildhauers Johannes Schilling aus Mittweida, 1877 bis 1883 entstanden.

Die auf Repräsentation und nationale Überhöhung bedachte wilhelminische Baukunst hat neben ihrem pathetischen Element bisweilen aber durchaus auch praktischen Wert. Als Wilhelm II. am 22. Mai 1911 höchstpersönlich zur Einweihung der Hohenzollernbrücke in Köln weilte und sein eigenes Reiterdenkmal auf linksrheinischer Brückenseite enthüllte, wird hier unter Jubelrufen eine hochmoderne Stahlkonstruktion mit Trutzburcharakter dem Verkehr übergeben. Die neue Eisenbahn-, Straßenbahn-, Automobil- und Fußgängerbrücke ist wesentlich leistungsfähiger als der Vorgängerbau und hat natürlich auch strategische Bedeutung. Es



**Technischer Fortschritt:** Noch spielte das Automobil eine untergeordnete Rolle und wurde als künftiger Konkurrent der Eisenbahn im Transportwesen kaum wahrgenommen.

heißt, dass in den Kammern der Strompfeiler Sprengstoff gelagert ist, um bei einem Angriff notfalls den Rheinübergang sprengen zu können. Die wehrhaften Türme auf den Brückenköpfen werden 30 Jahre später noch für Flakstellungen von Nutzen sein.

## Mit den Kanonenbahnen geht der Blick nach Westen

Überhaupt wird in diesen Vorkriegsjahren unter militärisch-strategischen Gesichtspunkten kräftig gebaut. Neben dem Festungsbau richtet sich das Hauptaugenmerk der deutschen Heeresführung auf den Ausbau und Neubau strategisch wichtiger Eisenbahnstrecken, der vom Volksmund so genannten

Kanonenbahnen. Und deren Hauptstoßrichtung ist die nach Westen. Bei regelmäßigen Reserveübungen nutzen die Mittelmächte überdies die Gelegenheit, An- und Abtransport der Soldaten per Bahn zu erproben. Nicht von ungefähr haben die meisten Truppenübungsplätze inzwischen Bahnanschluss.

Ungeachtet dieser Vorzeichen und auch der beunruhigenden Nachrichten vom Balkan, aus Afrika und dem fernen China genießen die meisten Menschen den trügerischen Frieden. Die Eisenbahn ist für viele das Tor zur Welt. Das Automobil lässt wie Luftschiffe, Flugzeuge oder die Elberfelder Schwebbahn weitere schier grenzenlose Möglichkeiten

erahnen. Industrie, Handel und Handwerk zeigen stolz und vielbeachtet ihre technischen Errungenschaften auf der Weltausstellung in Paris oder der ein halbes Jahr dauernden Münchner Ausstellung von 1908.

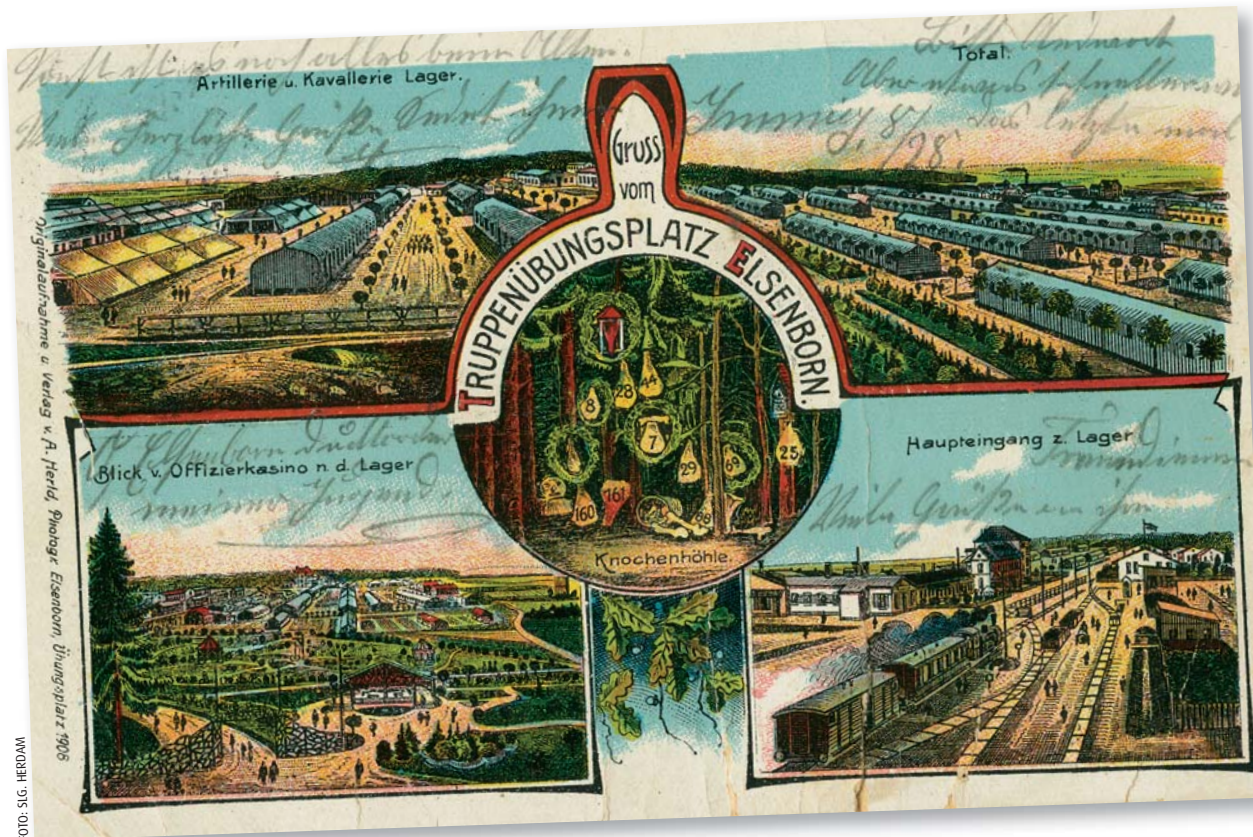
Wer an Sport interessiert ist, denkt in Olympiaden oder verfolgt die sprunghafte Entwicklung des am 28. Januar 1900 in Leipzig gegründeten Deutschen Fußball-Bundes (DFB). Und in den Lichtspielhäusern läuft, wie passend, 1914 der Stummfilm „Die Zerstörung Karthagos“. □ Karlheinz Hauke

Anmerkungen

<sup>1</sup> Mai 1878: Nach zwei Attentaten auf Kaiser Wilhelm löst Bismarck den Reichstag auf, lässt vom neu-gewählten das Sozialistengesetz verabschieden.

<sup>2</sup> Aus der Thronrede vom 22. November 1888.

<sup>3</sup> Aus dem Erfurter Parteiprogramm von 1891.



Die strategische Bedeutung der Eisenbahn fand schon lange vor dem Ersten Weltkrieg ihren Niederschlag beim Militär. Übungsplätze für die Truppen wie dieser in Elsenborn im Zustand von 1906 verfügten bereits über einen direkten Bahnanschluss, häufig auf wie hier schmaler Spur von 600 Millimetern der Feldbahnen des Heeres.



Spurensuche: Die Versuchsfahrten der Triebwagen mit Dreiphasen-Drehstrom-Antrieb und der Weltrekord von 1903 machten sie bekannt, doch eigentlich diente die Strecke von Berlin nach Jüterbog dem ersten preußischen Eisenbahnregiment als Übungsfeld.



Bis zum 18. April 1998 noch im Stundentakt: Als letzter planmäßiger Zug verlässt die Ferkeltaxe 772 332-3 den Bahnhof Sperebers.

# Vorfeld-Forschung

Nach Gründung des Deutschen Reiches 1871 setzten die Gründerjahre ein, die einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung zur Folge hatten. Mit ihm einher ging aber auch die militärische Aufrüstung, die im alten Landkreis Teltow und in dessen Nachbarschaft ebenfalls neue Strukturen schuf. Berlin-Schöneberg wurde zur Garnison des ersten preußischen Eisenbahnregiments. Es wurde gebildet aus den im deutsch-französischen Krieg 1870/71 aufgestellten Feldeisenbahn-Abteilungen.

Um die Soldaten und Offiziere mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen und Telegraphen vertraut zu machen, wurde der Bau einer eigenen Eisenbahn vorgeschlagen. Zur

selben Zeit erwies es sich aufgrund der sich weiterentwickelnden Kriegstechnik als erforderlich, einen neuen Schießplatz außerhalb von Berlin zu errichten. Die Wahl fiel auf einen Forst bei Kummersdorf als Standort.

## Heeresversuchsstelle erprobt die „Dicke Berta“

Die Einrichtung der Heeresversuchsstelle Kummersdorf, in der vor dem Ersten Weltkrieg auch der 42-Zentimeter-Mörser „Dicke Berta“ erprobt wurde, war der Auslöser für die Entstehung der Königlich-Preußischen Militär-Eisenbahn (KME). Die Mittel für den Bau und Betrieb der Militäreisenbahn in Höhe von 750 000 Talern stammten aus franzö-

sischen Reparationszahlungen infolge des verlorenen Kriegs gegen Deutschland von 1870/71.

Die Heeresversuchsstelle als weitläufiges militärisches Erprobungsfeld hat im 20. Jahrhundert auch Wissenschaftler und Techniker aus allen Teilen Deutschlands nach Kummersdorf geführt. Dort machte beispielsweise Wernher von Braun seine ersten Experimente mit Pulver- und Flüssigraketen, bevor die Versuche in Peenemünde fortgesetzt wurden. In der Liste der in Kummersdorf untersuchten Waffen und Ausrüstungen findet man Raupenschlepper ebenso wie Volkswagen, Heeresfeldbahnen, Haubitzen und Kanonen, Minen und alle Arten von Munition, aber auch Feldwagen und Feldküchen.



Nachdem die Berlin-Dresdner Eisenbahngesellschaft vom Kriegsministerium verpflichtet worden war, direkt neben ihrer Strecke eine Trasse ausschließlich für die militärische Nutzung zur Verfügung zu stellen, baute das Eisenbahnregiment ab Februar 1874 die zunächst 45,6 Kilometer lange Bahnlinie von Berlin-Schöneberg (Kolonnenstraße) bis Kummersdorf-Schießplatz. Für den Einsatz vor dem Arbeitszug hatte das Kriegsministerium eine französische Beutelokomotive zur Verfügung gestellt, die bezeichnenderweise den Namen „Remilly“ trug. Schließlich war es eine der ersten Aufgaben der Feldeisenbahn-Abteilungen im deutsch-französischen

### Eisenbahnregiment stellte das Betriebspersonal

Krieg gewesen, eine Umgehungsbahn von Remilly nach Pont à Mousson zu bauen. So sollten Störungen für den Nachschub auf dem Schienenweg von Saarbrücken nach Paris vermieden werden.

Die am 15. Oktober 1875 eröffnete KME wurde 1896 bis Jänickendorf und bis Mai 1897 bis Jüterbog um insgesamt 25 Kilometer verlängert. Von Berlin bis Zossen verlief die KME parallel zur Bahnstrecke Berlin – Dresden, um sodann nach Südwesten abzubiegen. Vom Stationsvorsteher bis zum Streckenarbeiter gehörte das Betriebspersonal zum Eisenbahnregiment, das wie erwähnt in Schöneberg stationiert war. Und nicht weni-



*Wer sucht,  
der findet:  
Obwohl die  
KME gemäß  
Versailler  
Vertrag 1919  
aufgelöst  
werden  
musste, sind  
noch immer  
Überbleibsel  
wie dieser  
Grenzstein  
im Gras zu  
entdecken.*

ge Militäreisenbahner wurden bis zum Ersten Weltkrieg auf dieser Strecke ausgebildet.

Am Anfang hatte diese Bahn eigentlich nur militärische Aufgaben. Allerdings wurde zwischen Zossen und Kummersdorf-Schießplatz gleichzeitig mit der offiziellen Eröffnung auch der öffentliche Personen- und Güterverkehr aufgenommen. Aber erst auf Druck der ansässigen Industrie wurde im November 1888 die gesamte Strecke von Berlin bis Bahnhof Kummersdorf-Schießplatz für den zivilen Verkehr freigegeben. Durch den Bahnanschluss erhielten die Betreiber der Gipsbrüche die Möglichkeit, den größ-

ten Teil der Fördermenge (Rohgips und Gipsverarbeitungsprodukte) auf dem Schienenweg zu verschicken. Deshalb gaben die Gipsfabrikanten einen Zuschuss von 4500 Talern für den Bau der Bahnanlagen. Auch die Klausdorfer Ziegeleibesitzer unterstützten den Bau der Bahnhofsanlagen in Klausdorf. Eine Ermäßigung der Frachtsätze hatte eine zunehmende zivile Inanspruchnahme der KME zur Folge.

Das Ende des Ersten Weltkriegs und der Versailler Friedensvertrag blieben auch für die KME nicht folgenlos. Zu den Vertragsbedingungen gehörte die Auflösung der Heeresverbände und so sah sich die Heeresver-

*Bahnhof Schönefeld bei Luckenwalde: Er ist wie die Empfangsgebäude in Werder, Jänickendorf und Jüterbog aus gelben Ziegeln errichtet, während die übrigen KME-Stationen rote Ziegelbauten sind.*



FOTOS (2): C. PREUSS





Der Waffenstillstandswaggon war im Zweiten Weltkrieg in Sperenberg zu Gast, ehe er zerstört und in Compiègne durch einen bauartgleichen Wagen ersetzt wurde.

neuerlichen Waffenstillstandsvertrag unterschreiben musste, war nach seinem Abtransport durch die Wehrmacht zunächst in der Reichshauptstadt Berlin ausgestellt. Als die Bombardierungen immer bedrohlicher wurden, erfolgte die Verlegung nach Sperenberg. Dort diente der Waffenstillstandswaggon Schulklassen als geschichtliches Anschauungsobjekt, bis er schließlich auch von dort abtransportiert und im Thüringer Wald abgestellt wurde. Dort brannte er aus. Ein Waggon gleicher Serie wurde später in Rumänien entdeckt. Dieser wurde nach Compiègne gebracht und erhielt die historische Nummer von einst und die originalgetreu nachgebaute Inneneinrichtung.

Auch nach 1945 blieb der Rest der ehemaligen KME-Strecke aufgrund der Lage am Truppenübungsplatz „Heidehof“ in Jüterbog Ost (Tanklager, Verladung), am Militärflugplatz Sperenberg (ab 1956) und an den sowjetischen Garnisonen in Rehagen, Sperenberg, Kummersdorf Gut und Jüterbog von militärisch-strategischer Bedeutung. Ein wesentlicher Teil des Abzuges der GUS-Truppen aus der Region wurde von Kummersdorf Gut in den Jahren 1991 bis 1994 realisiert.

1994 übernahm die DB AG den Betrieb, der auf dem südlichen Teilabschnitt am 2. Juni 1996, auf dem verbliebenen Rest am 18. April 1998 eingestellt wurde. Seit 2002 stehen die Bahnanlagen unter Denkmalschutz. Im Empfangsgebäude des Sperenberger Bahnhofs erinnert eine Ausstellung an die Geschichte der Königlich-Preussischen Militär-Eisenbahn. □ Carsten Preuß

FOTO: ARCHIV C. PREUSS

waltung gezwungen, die Militäreisenbahn zwischen Schöneberg und Zossen abzubauen. Mit der Abdankung des deutschen Kaisers und Königs von Preußen waren zuvor schon die Hoheitszeichen der Königlich-Preussischen Militär-Eisenbahn an den Lokomotiven und Tendern verschwunden. Den Streckenabschnitt Zossen – Jüterbog übernahm 1920 zunächst die Deutsche Reichsbahn und sodann die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG).

Im Zweiten Weltkrieg sollte sich noch einmal ein direkter Bezug zwischen jetzt ehema-

liger KME, Erstem Weltkrieg und Frankreich ergeben, als ein Symbol gegenseitiger Missachtung seinen Weg nach Sperenberg fand.

## Symbolträchtiger Waggon als Zeitzeuge in Sperenberg

Der Waggon, in dem am 11. November 1918 im Wald von Compiègne der Waffenstillstand zwischen Deutschem Kaiserreich und Frankreich verhandelt und unterzeichnet wurde und in dem an selber Stelle Frankreich am 22. Juni 1940 nun als Unterlegener einen



Die Königlich-Preussische Militär-Eisenbahn verlief von Berlin aus bis zum Bahnhof Zossen parallel zur Strecke Berlin – Dresden.



Militärische Vergangenheit vor den Toren Berlins: Der Bahnhof Kummersdorf Gut hieß einstmals Kummersdorf-Schießplatz.

FOTOS (2): C. PREUSS



*Exklusives Angebot – nur für kurze Zeit*

# Testen Sie **BAHN***Epoche*

Jetzt  
**Kennenlern-Ausgabe**  
anfordern!



„Auf zum Preisschießen!“ Abfahrt eines einberufenen Landsturms, so auch des Skat-Clubs „Immer feste druff“, irgendwo in Schlesien. Fotografien von Truppen in Personen- und Güterwagen mit patriotischen Kreidebeschriftungen im August 1914 gehören zum kollektiven bildlichen Gedächtnis Deutschlands.

**Gratis\***

Zum Kennenlernen  
nur € 3,- für Porto  
und Verpackung

Kriegsbeginn vor über 100 Jahren: In dieser Ausgabe der **BAHN***Epoche* erzählt Andreas Knipping von der Abfahrt in die große Vergeblichkeit. Weitere Themen sind:

- Die Bundesbahn-Fotos eines US-Soldaten (1964 bis 66)
- Abenteuer Wocheinerbahn 1973: Der slowenische Tunnelprinz
- 25 Jahre Mauerfall: Ein Saalfelder Lokführer zwischen Arbeit, Ausreiseantrag und Grenzöffnung
- Bahnland Schweiz in Werbeprospekten aus den dreißiger Jahren
- Arbeitswelt auf der Emslandbahn: Als Studentenheizer auf der Öllok Rheine
- Abgefahrene DB: Adieu guter Autoreisezug!
- Annäherung an die 19.10: Exotin unterm Hakenkreuz

Inkl. **Gratis-Video-DVD** „Rheine – Das letzte Dampflokomotiv-Mekka der Bundesbahn“ mit dem berühmten Schnellzug D 735 (Laufzeit ca. 55 Minuten)

## *Entdecken Sie die Faszination der Eisenbahn-Klassik*

Alle Infos unter [www.vgbahn.de/bahnepoche-testen](http://www.vgbahn.de/bahnepoche-testen)

### Kein Risiko:

Die Ausgabe **BAHN***Epoche* 12 – Sommer 2014 „Eisenbahn und Weltenbrand“ erhalten Sie gratis\* zum Kennenlernen! Sie bezahlen lediglich € 3,- für Porto und Verpackung (EU-Ausland und Schweiz € 5,-; übriges Ausland € 9,-). Bei Nichtgefallen einfach anrufen oder E-Mail senden. Die Sache ist für Sie damit erledigt. Bei Gefallen profitieren Sie von unserem Schnupper-Abo „4 für 3“ (€ 30,- statt € 48,- für 4 Ausgaben)!



Abo-Hotline:  
**0211/690789985**  
[www.bahnepoche.de](http://www.bahnepoche.de)

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

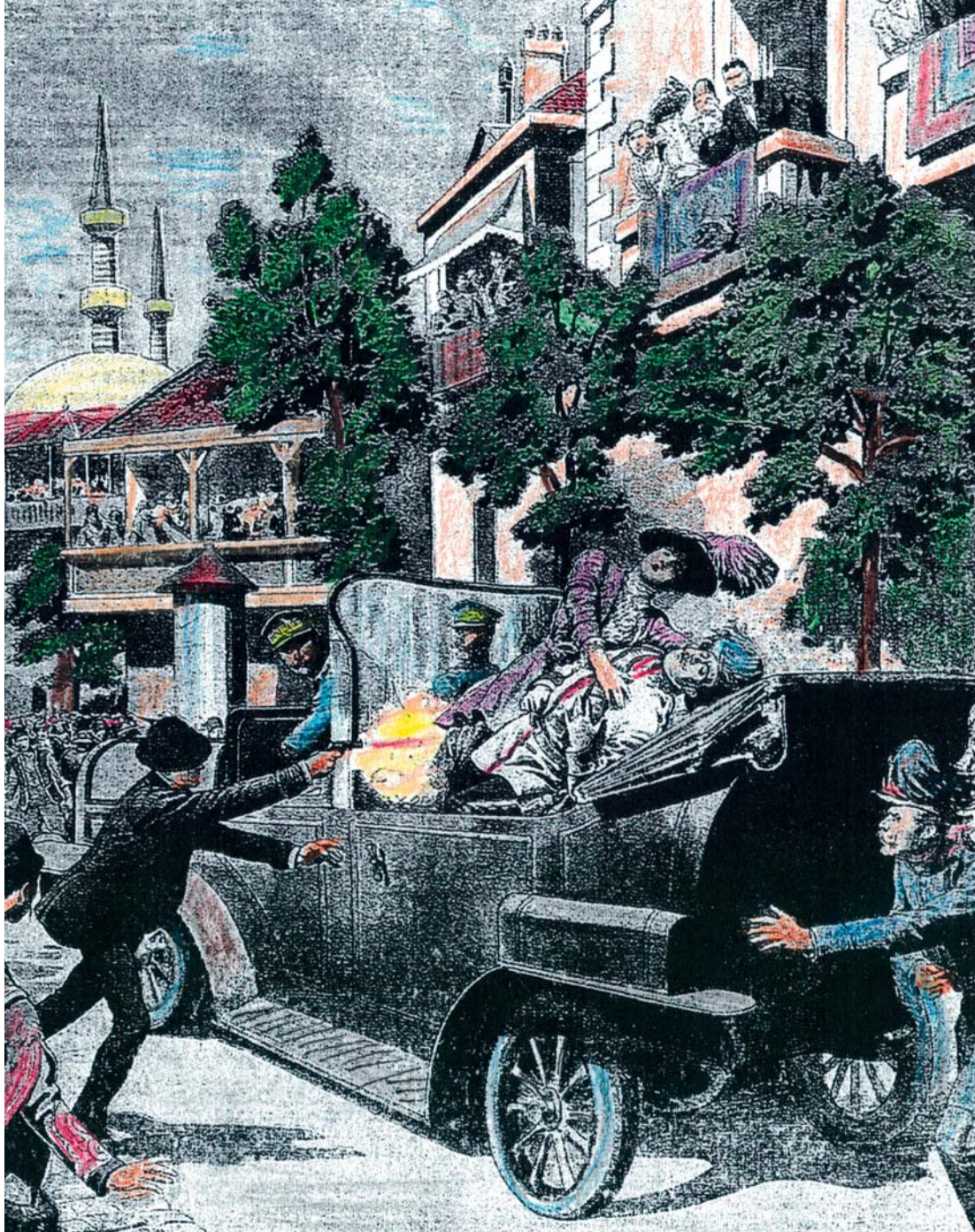
Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag:  
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100,  
E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



Mit Ausnahme Serbiens löste die Ermordung des österreichischen Thronfolgers Franz Ferdinand und seiner Gemahlin Sophie weltweites Entsetzen aus. Das Attentat serbischer Verschwörer führte mit Verzögerung zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges.



ZEICHNUNG: ARCHIV HALUCKE

*Die handkolorierte zeitgenössische Zeichnung vom Moment der tödlichen Schüsse auf das Thronfolgerpaar fand weltweit Verbreitung.*

# Schwarze Hand



FOTO: ARCHIV HALUCKE

*Gestellt für die Nachwelt? Der serbische Attentäter Gavrilo Princip wird hier öffentlichkeitswirksam von Sicherheitskräften verhaftet und abgeführt.*



Es ist heiß an diesem Frühsommertag. Die Quecksilbersäule hat schon am zeitigen Vormittag die 20-Grad-Marke überschritten, auch die nach der Reaumur-Einteilung. Nur gelegentlich ziehen Wolken über der Hauptstadt Bosnien-Herzegowinas dahin und bieten den meist festlich gestimmten Schaulustigen, die sich in den Straßen drängen, willkommenen Schatten. Sarajewo hat sich herausgeputzt und ist voll gespannter Erwartung, denn an diesem Sonntag hat sich Erzherzog Franz Ferdinand mit seiner Gemahlin, Herzogin Sophie von Hohenberg, zum Besuch angesagt.

Kaiserwetter für den Habsburger Thronfolger unter dem Doppeladler. Franz Ferdinand hat einem Manöver in Bosnien beige-wohnt und nutzt nun die trotz aller Sicherheitsbedenken seiner Ansicht nach günstige Gelegenheit, sich als künftiger Monarch in der Hauptstadt von Bosnien-Herzegowina, seit 1878 unter österreichischer Verwaltung, seit 1908 dem Vielvölkerstaat einverleibt, zu zeigen. Die Lage in der Balkanprovinz gleicht nach Einschätzung des Geheimdienstes einem Pulverfass, das jederzeit hochgehen kann. Anders als Kroaten und Bosnier suchen die Serben als größte Bevölkerungsgruppe mehrheitlich den Anschluss an das benachbarte Königreich Serbien. In den vergangenen zwei Jahren haben zahlreiche Anschläge Bosnien-Herzegowina erschüttert. Der Ausnahmezustand wurde verhängt.

Ungeachtet dessen lässt sich Franz Ferdinand mit seiner Frau im offenen Automobil durch Sarajewo kutschieren, genießt offenkundig die Aufmerksamkeit der die Straßen säumenden winkenden, gelegentlich auch verhalten jubelnden Menschen. Als die aus vier Wagen bestehende Autokolonne auf dem Weg zum Rathaus den Appellkai hinunterfährt, wird aus der Menschenmenge eine Bombe, nach anderen Augenzeugen aber eine Handgranate

## Erster Anschlag auf Thronfolger schlägt fehl

auf den Wagen des Erzherzogs geworfen, das Ziel jedoch verfehlt. Der Attentäter, ein gewisser Nedeljko Cabrinovic, wird von den Umstehenden beim Fluchtversuch überwältigt und den nur mäßig präsenten Sicherheitskräften übergeben.

Noch hat der hohe Besuch Glück. Verletzt wird nur ein Offizier des Begleitkommandos. In beschleunigter Fahrt geht es weiter zum Rathaus, wo das Empfangskomitee wartet. Mit har-

schen Worten beschwert sich dort Erzherzog Franz Ferdinand über die mangelhaften Sicherheitsvorkehrungen. Die Festrede des Bürgermeisters lassen die Gäste noch über sich ergehen, das vorbereitete Festbankett jedoch fällt aus. Man drängt zum Aufbruch. Die Route für die Rückfahrt wird kurzfristig geändert. Sei es nun, dass der Fahrer des führenden Autos nicht informiert ist, die Planänderung vergessen oder einfach ignoriert hat, jedenfalls biegt er wie ursprünglich vorgesehen von der Promenade Richtung Altstadt ab. Das zweite Auto, in dem der Erzherzog mit seiner Frau sitzt, folgt. Der mitfahrende Provinzhauptmann Oskar Potoriok macht den irritierten Chauffeur auf den Fehler aufmerksam. Der hält an, will zurückfahren beziehungsweise wenden.

Diese wenigen Sekunden genügen, um die Welt in Brand zu setzen: Aus den Reihen der am Straßenrand wartenden Schaulustigen löst sich Gavrilo Princip, stürzt auf den Wagen zu und schießt aus kurzer Distanz zweimal. Franz Ferdinand wird in den Hals getroffen, seine Frau erhält einen Bauchschuss. Jede Hilfe für die tödlich Getroffenen

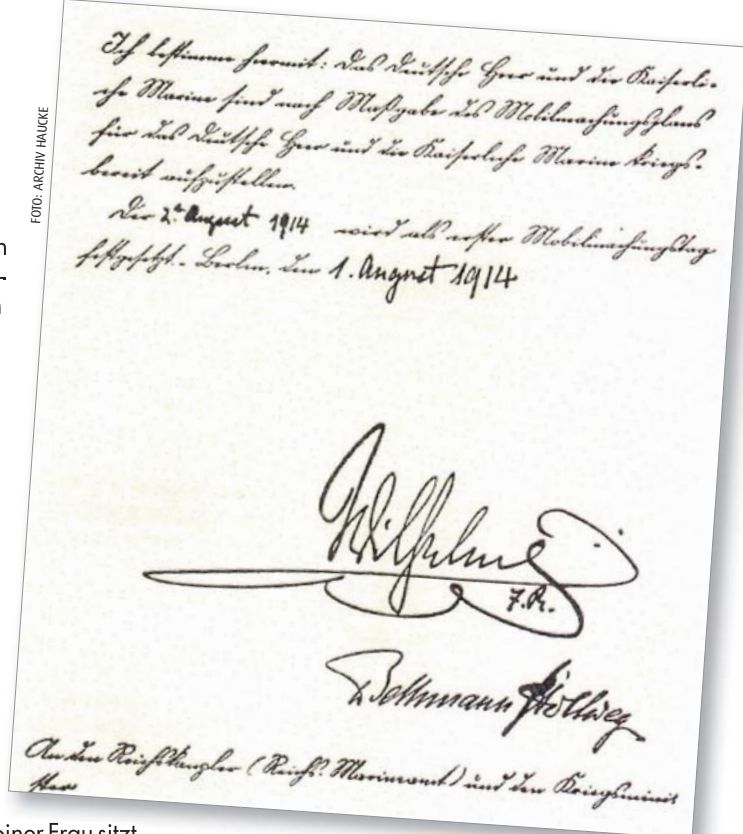
kommt zu spät. Beide verbluten in der Mittagsstunde. Weltweit ist das Entsetzen groß, während in Serbien die Attentäter als Nationalhelden gefeiert werden.

Wie sich bei den Ermittlungen herausstellt, gehört der noch am Tatort verhaftete 19-jährige Princip wie Cabrinovic und fünf weitere nach Sarajewo eingeschleuste Verschwörer zum Geheimbund Schwarze Hand, einer vom serbischen Geheimdienstchef Dragutin Dimitrijevic gegründeten und geleiteten nationalistischen Untergrundorganisation. Ihre Waffen stammen aus serbischen Armeebeständen.

Österreich-Ungarns greiser Monarch Franz Joseph I. lässt sich von seinem kriegstreibenden Außenminister Leopold Berchtold in die gewünschte Richtung manövrieren. Kaiser Wilhelm II. erteilt in Bündnistreue praktisch eine Blankovollmacht. Sie wird der einseitigen Beantwortung der Schuldfrage später Vorschub leisten. Am 28. Juli erklärt die Donaumonarchie Serbien den Krieg, am 30. Juli macht Serbiens Schutzmacht Russland mobil. Es folgen Deutschland, Frankreich und England. Die Vernunft bleibt auf der Strecke, das Verhängnis nimmt seinen Lauf. □ Karlheinz Hauke

Gemäß dem alljährlich aktualisierten Mobilmachungsplan erfolgt noch am selben Tag die Umsetzung des kaiserlichen Befehls, so wie hier durch das Generalkommando des VIII. Armeekorps mit Sitz in Koblenz.

FOTO: ARCHIV HAUCKE



Kaiser Wilhelm II. verfügt am 1. August 1914 die Mobilmachung des Heeres und der Marine, Reichskanzler Theobald von Bethmann-Hollweg zeichnet gegen.

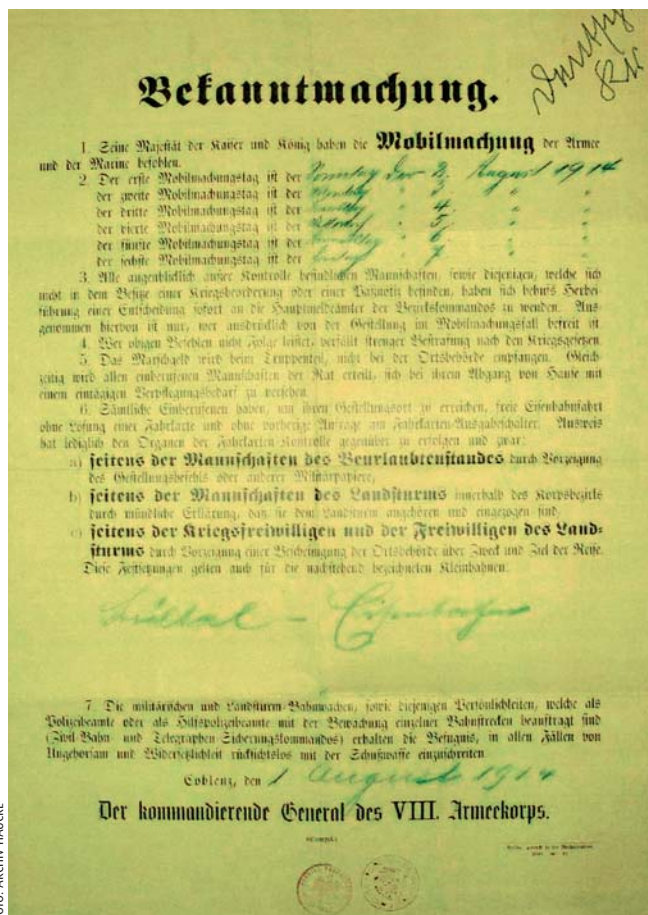
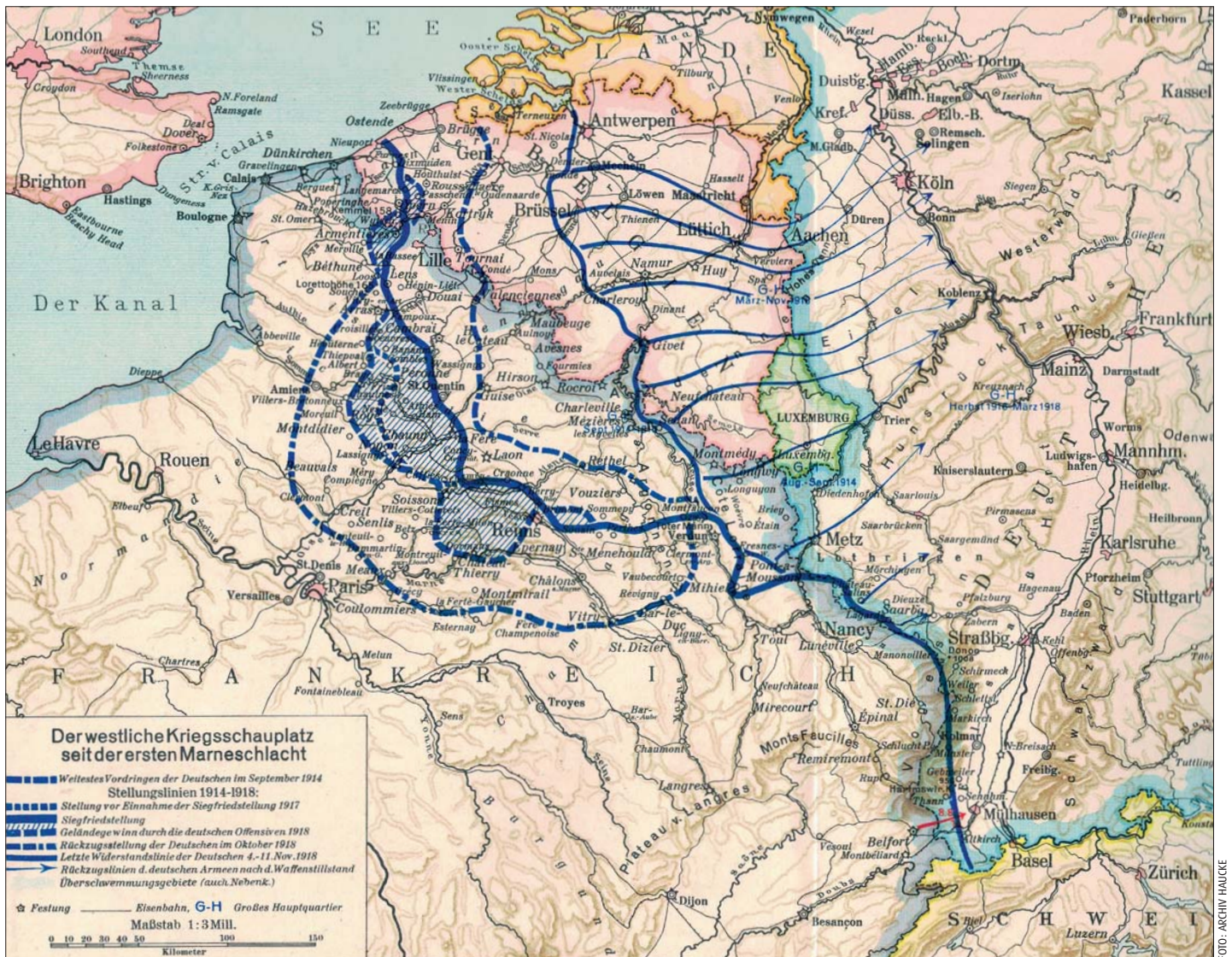


FOTO: ARCHIV HAUCKE





Der deutsche Generalstab nahm die Verletzung der Neutralität Belgiens zugunsten des Schlieffenplans in Kauf, das Ziel wurde verfehlt.

Generalfeldmarschall Alfred Graf von Schlieffen hat den Beginn des Ersten Weltkriegs nicht mehr erlebt. Seine Strategie aber, bei der die Eisenbahn eine nicht unwesentliche Rolle spielte, sollte den Kriegsverlauf an der Westfront entscheidend bestimmen.

# Im Westen etwas Neues



**E**in schneller, in einer Zangenbewegung errungener Sieg über Frankreich im Westen, sodann mit vereinten Kräften das erfolgreiche Vorgehen gegen das zaristische Russland: Das ist die Quintessenz des in mehreren Etappen bis 1905 entwickelten Schlieffenplans, an den sich mit einigen Modifizierungen der deutsche Generalstab unter dem jüngeren Helmuth von Moltke bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs hielt.

Ausgangspunkt für von Schlieffens Strategiekonzept war die sich immer komplexer entwickelnde Bündnislage im Europa des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Vor allem aber die nach dem unnötigen deutschen Verzicht auf Erneuerung des Rückversicherungsvertrags mit Russland sich anbahnende Annäherung zwischen Zarenreich und Frankreich, die 1894 zum Bündnis beider Mächte führte, ließ den 1891 zum Generalstabschef des kaiserlichen Heeres berufenen von Schlieffen nicht unbeeindruckt. Dem preußischen Kavalleriegeneral, der schon als Generalstabsoffizier an den Kriegen von 1866 und 1870/71 teilgenommen hatte, war bewusst, dass man vor dem Dilemma, einen Zweifrontenkrieg führen zu müssen, stand.

An dieser Stelle sei die ketzerische Frage erlaubt, was sich denn die deutsche Heeresleitung von einem derartigen Krieg überhaupt versprach? Denn es handelte sich ja keineswegs um eine Verteidigungs-, sondern vielmehr um eine Angriffsstrategie.

## Hauptaufmarschgebiet ab 1891 nicht länger im Osten

Von Beginn an setzte von Schlieffen, für viele überraschend, auf einen grundsätzlichen Richtungswechsel. War unter seinen Vorgängern, dem älteren Helmuth von Moltke und Alfred Graf von Waldersee, das unbestrittene Hauptaufmarschgebiet der Osten gewesen, so sah Alfred Graf von Schlieffen die entscheidende Option auf einen militärischen Erfolg im Westen. Dass er ungeachtet der im Vergleich zu Russland weitaus stärker befestigten französischen Grenze dem wesentlichen Aufmarsch des Heeres im Westen den Vorzug gab, beruhte auf von Schlieffens Überzeugung, den Gegner von Norden und Südwesten her handstreichartig in die Zange nehmen zu können, so hinter die feindlichen Linien zu kommen, gegebenenfalls die französische Hauptstreitmacht samt linkem Flügel Richtung Schweiz abzurängen und damit auch die Festungswerke der Franzosen wirkungslos werden zu lassen.

Derweil sollte das sogenannte Aufmarschgebiet II im Osten mit gegenüber früheren Kriegsplanungen deutlich reduzierten Kräften, zuletzt nur noch 13 Armeekorps und höchstens zwölf Reservedivisionen jenseits der Weichsel, zunächst inhaltend defensiven Charakter haben. Nach dem Sieg im

Westen dort freiwerdende Truppen sollten sodann nach einer Reise quer durchs gesamte Reichsgebiet an der Ostfront für die erforderlichen Verstärkungen sorgen, um in die Offensive gehen zu können.

Damit, so von Schlieffens Überlegungen, wäre dem drohenden Zweifronten-Abnutzungskrieg ein Riegel vorzuschieben und der eigentlich zahlenmäßigen Überlegenheit sowohl des Gegners im Westen als auch des Kontrahenten im Osten wirksam zu begegnen. Letzteres zumindest dürfte dem Generalstabschef bis 1905 vermutlich doch recht zweifelhaft erschienen sein, denn auch bei günstigsten Voraussetzungen hätten die im Osten als Verstärkung benötigten Truppen fast zwei Wochen allein für den Transport ins Einsatzgebiet gebraucht. Und auf die Schlag-

Aspekte alles andere als spekulativ. Die erkennbar geringe Leistungsfähigkeit der Eisenbahnstrecken im Osten mit lediglich einer, teilweise auch noch nur eingleisigen Hauptbahn ließ nach realistischer Einschätzung von Schlieffens weder einen schnellen Truppenaufmarsch noch den erforderlichen zügigen Nachschub zu.

## Eisenbahnbau im Westen unter militärischen Zielvorgaben

Das sah an den Westgrenzen des Reiches deutlich anders aus. Seit den positiven Erfahrungen im deutsch-französischen Krieg 1870/71 setzte die deutsche Heeresleitung gezielt auf den Ausbau vorhandener ziviler Eisenbahnstrecken und den Neubau strategi-



**Mobilmachung:** Markige Sprüche wie „Jeder Stoß ein Franzos“ oder „Frankreich ruhe sanft“ zierten in Kreide die Waggons der ersten Truppentransporte an die Westfront.

kraft des Heeres des einstigen Kriegsgegners und der jetzt verbündeten Donaumonarchie mochte der Preuße von Schlieffen wohl auch nicht so recht setzen.

Einen grundsätzlichen Schönheitsfehler hatte der Schlieffenplan ohnehin. Um den im Rahmen der Umbaustrategie gegen den linken französischen Flügel gerichteten Vorstoß überhaupt durchführen zu können, musste die Neutralität Belgiens und schließlich sogar die der Niederlande verletzt werden. Auf letztere Option verzichtete von Schlieffens Nachfolger von Moltke. Dass der Einmarsch nach Belgien ohne Komplikationen vonstatten gehen würde, werden wohl selbst Optimisten in der deutschen Heeresleitung nicht wirklich erwartet haben.

Dagegen waren die dem Schlieffenplan zugrundeliegenden eisenbahnspezifischen

scher Bahnlinien, im Volksmund als Kanonenbahnen bezeichnet. Eine der bekanntesten ist zweifellos die Wutachtalbahn. Vor allem aber in der preußischen Rheinprovinz hatte eine rege Bautätigkeit die Voraussetzungen für die Ausführung des Schlieffenplans geschaffen. Neue Eisenbahnbrücken über den Rhein, so die Brücke von Remagen oder die Hohenzollernbrücke in Köln, Ausbau der Moselstrecke Trier – Koblenz – Metz und ein dichtes Netz strategischer Bahnen durch die Eifel mit der Eifelquerbahn als Hauptschlagader dienten den militärischen Zielvorgaben. Und im Gegensatz zu Russland mit seiner Breitspur warteten in Belgien und im Feindesland die Regelspurstrecken nur auf die Nutzung als Transportwege für die aus aufgestockten Garnisonen vorrückenden deutschen Truppen. □ *Karlheinz Hauke*



Zügig verlegt, ohne die sonst üblichen Standards für Gleisunter- und -oberbau, flott wieder demontiert, zudem trotz engster Gleisbögen zuverlässig und erstaunlich leistungsfähig: Die Heeresfeldbahn war fester Bestandteil der Militärstrategie.

# Schnellverfahren



FOTO: SIG. KNIPPING

Größte Verbreitung im deutschen Feldbahnbetrieb fanden die einzylindrigen Benzolmotorlokomotiven, hauptsächlich vom Hersteller Deutz. Hinter der Westfront empfanden sie sich insbesondere durch das Fehlen von verräterischen Rauch- und Dampfvolken.



**W**ährend bei den Briten, ähnlich wie in der Donaumonarchie mit ihrer Bosna-Spur von 760 Millimetern, auf eine Spurweite von 2 Fuß und 6 Zoll als vertretbaren Kompromiss zwischen Leichtbau und Leistungsfähigkeit gesetzt wurde, hatten sich die federführenden Preußen im deutschen Kaiserreich frühzeitig für die Feldbahn auf 600-Millimeter-Spur als strategische Vollbahnergänzung entschieden. Diese Spurweite favorisierte auf Seiten der Entente-Mächte zunächst nur Frankreich, das seine Décauville-Feldbahn nicht zuletzt auf sanften Druck der Artillerieführung in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg technisch gezielt weiterentwickelt hatte, dies aber bei seinen sonstigen Schmalspurbahnen mit hauptsächlich 800-, 850- und 1000-Millimeter-Spurweite sträflich vernachlässigt hatte.

Die seinerzeitige Entscheidung bei der preußischen Militäreisenbahn-Führung für die 600-Millimeter-Spur kam nicht von ungefähr. Zwar gab es auch in deutschen Landen des 19. Jahrhunderts ein heilloses Spurweitedurcheinander bei den zumeist ausschließlich dem internen Gütertransport dienenden frühen Zechen-, Gruben-, Ziegelei-, sonstigen Industrie- und Torfbahnen, doch hatte vor allem die Bauwirtschaft ebenso wie das Militär ein starkes Interesse an Vereinheitlichung. Bei Versuchen, wie sie unter anderen das preußische Eisenbahnregiment auf der Sperenberger Übungsbahn und auch die Firma Krupp auf ihrem Emsländer Testgelände in Meppen durchführte, stellte sich alsbald heraus, dass auf 600-Millimeter-Gleisen auch schwereres Gerät zu befördern war. Eine schnelle Verlegung auch in unwegsamem Gelände, enge Gleisbögen sowie die schnelle Verfügbarkeit bei gleichzeitig geringem Material- und Platzbedarf, selbst bei der Lagerung größerer Mengen, dürften die notorisch sparsamen Preußen überzeugt haben.

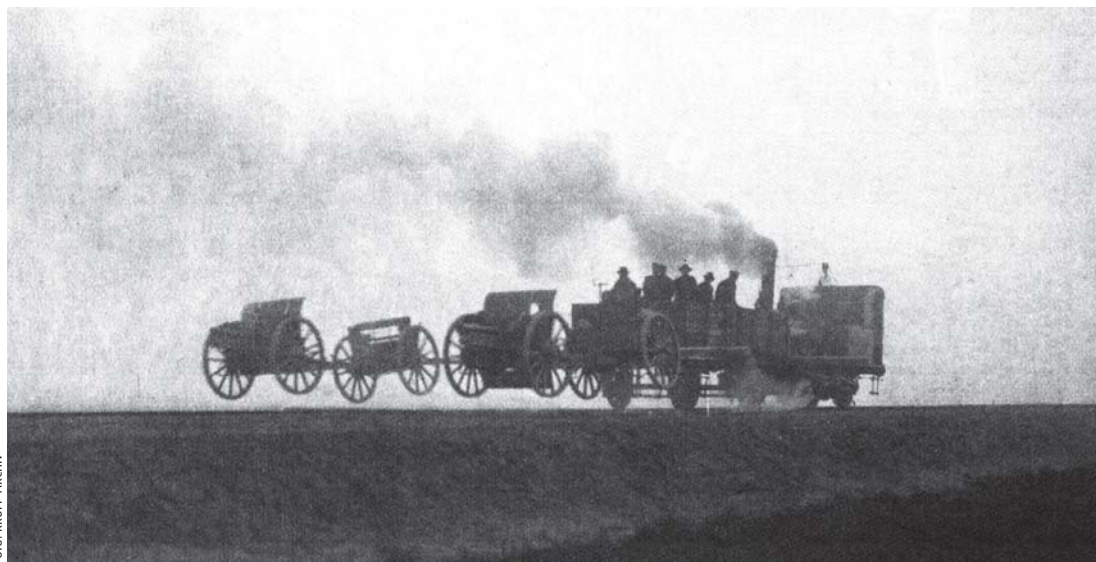
### Brigadebahn-Standard: 600-Millimeter-Feldbahnen

Die Heeresfeldbahn, vor und im Ersten Weltkrieg meist als Brigadebahn bezeichnet, wurde militäreisenbahnintern noch unterteilt: Feldbahn Bauart I, Förderbahnen Bauart II und Bauart III. Schmalspurbahnen mit größerer Spurweite wurden als „Kleinbahn (über 60 cm sp.)“ vermerkt.

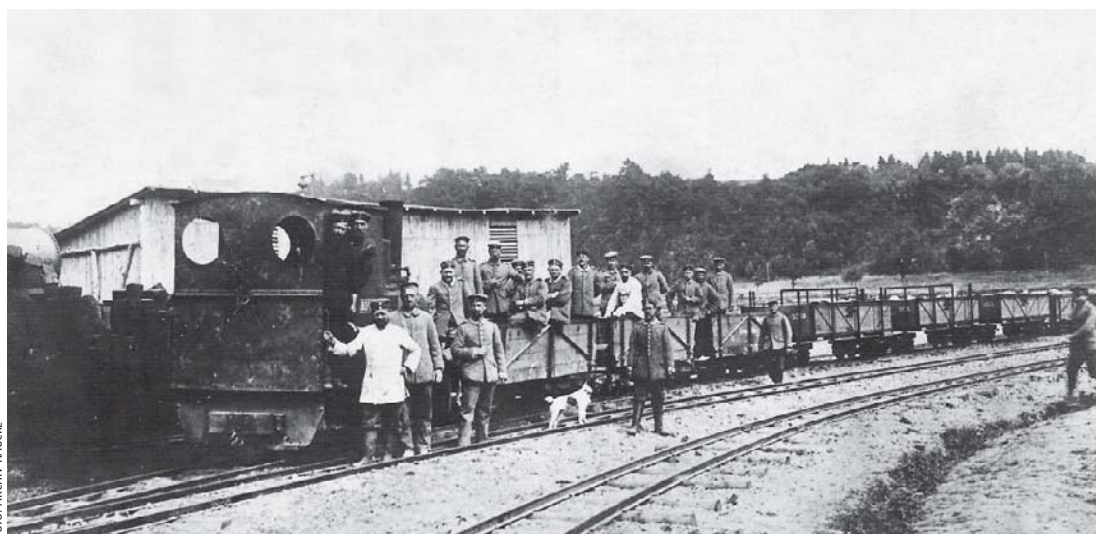
Feldbahnen der Bauart I erlaubten aufgrund höherer Qualitätsstandards durchaus einen regulären Eisenbahnbetrieb. Förderbahnen der Bauarten II und III hingegen hatten provisorischen Charakter und waren ursprünglich ausschließlich mit Zugtieren beziehungsweise reiner Muskelkraft zu befahren. Das änderte sich im Verlauf des Ersten Weltkriegs, als vor allem die wesentlich



*Diese beiden Motorlokomotiven stammen vom Hersteller Oberursel. Bemerkenswert ist auch hier der solide Lokschuppen, der für den Heeresfeldbahnbetrieb errichtet wurde.*

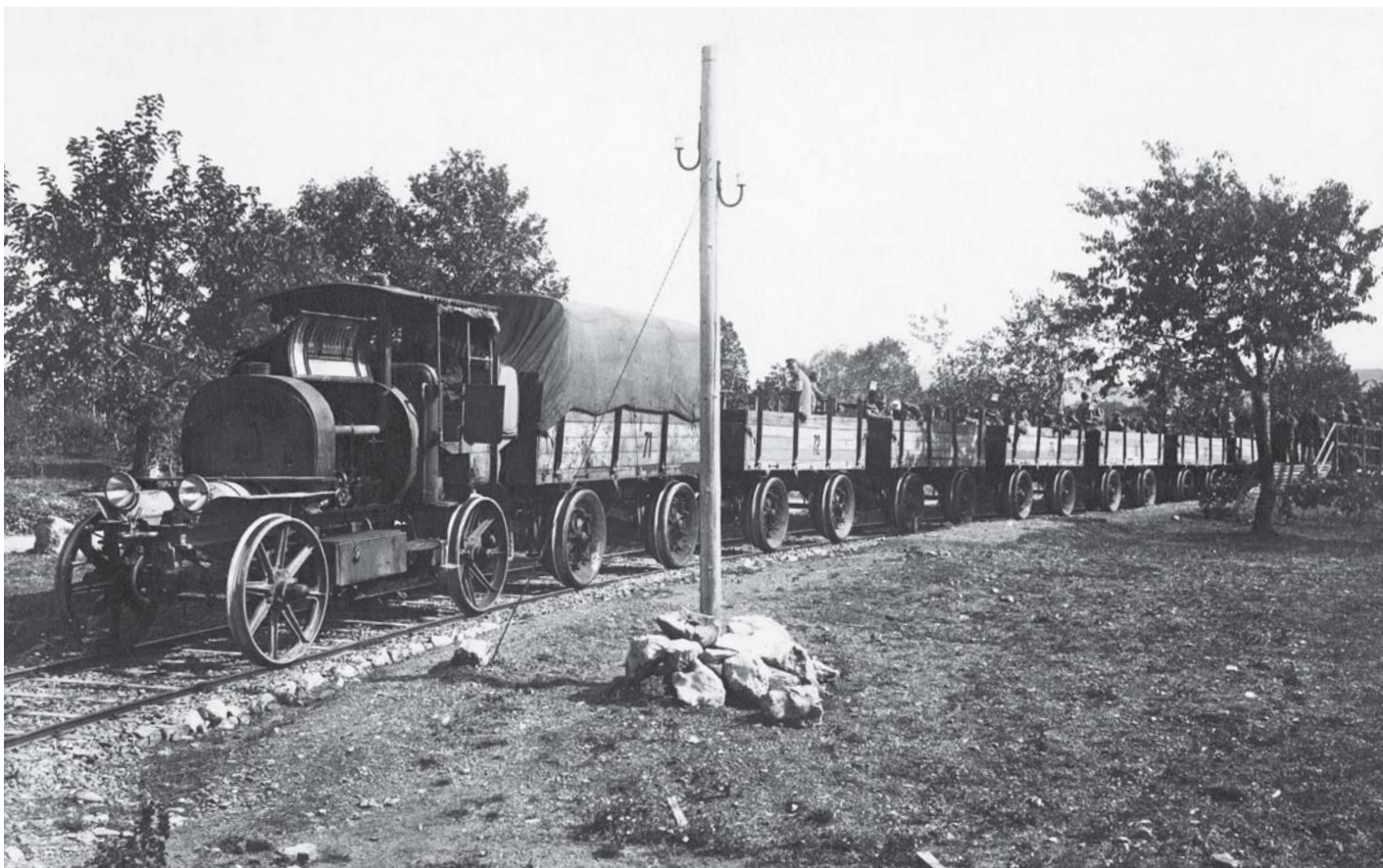


*Etwas seltsam mutet diese vermutlich retuschierte Aufnahme an, die um 1910 bei einer Feldbahn-Versuchsfahrt mit Geschützen auf dem Krupp-Gelände in Meppen entstand.*



*Nachschub von der Feldbäckerei: Nicht zuletzt für die Versorgung der Truppen waren die schmalspurigen Heeresfeldbahnen unverzichtbar, so auch hier auf der Argonnenbahn.*





*Österreichische Heeresbahn: Mit innovativen elektrischen Akkumulatorzügen statt Dampftraktion überraschte die Donaumonarchie. Motoren waren nicht nur in der Lokomotive eingebaut, sondern auch in Anhängern wie diesen, unverkennbar aus der Lkw-Produktion.*

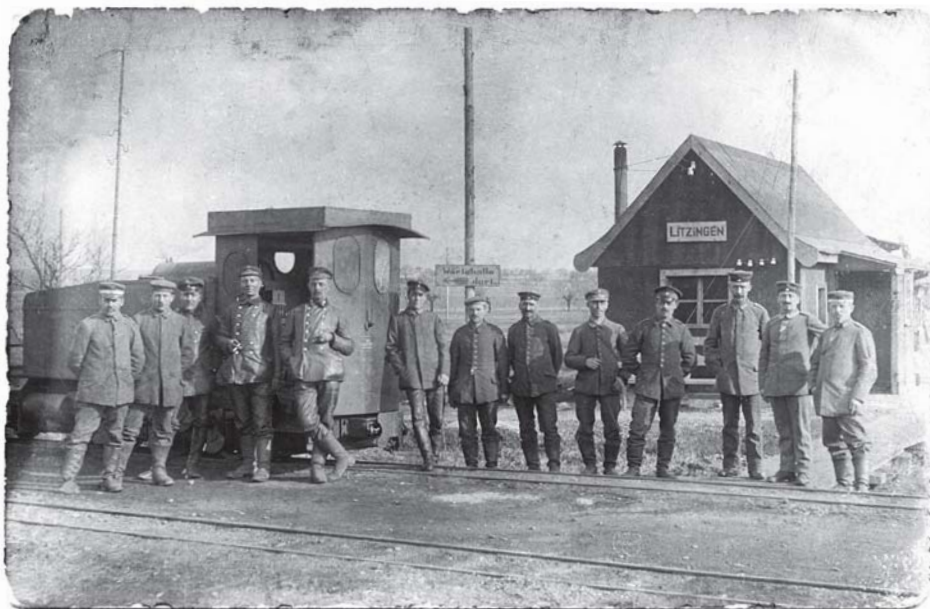
leichteren zweiachsigen Motorlokomotiven die teils mehr als doppelt so schweren Dampflokomotiven des ab 1905 für die Heeresfeldbahn gebauten Einheitstyps an der Front ersetzen. Es hatte sich nämlich recht schnell herausgestellt, dass es die verräterischen Dampf- und Rauchfahnen feindlichen Aufklärern erleichterten, das Artilleriefeuer auf die so enttarnten Nachschubwege zu lenken. Erst recht machte sich dies nachteilig bemerkbar, als der Luftkrieg ab 1916 an Bedeutung gewann.

### 2500 Lokotraktoren für den Einsatz an Ost- und Westfront

Bis Kriegsende wurden rund 2500 Motorlokomotiven für den Einsatz an Ost- und vor allem Westfront geliefert. Gebaut wurden sie unter anderem von Montana und Oberursel, hauptsächlich aber von den Deutz-Werken. Neben den zweiachsigen Maschinen wurden auch leistungsstärkere dreiachsige Motorloks, allesamt damals auch häufig als Lokotraktoren bezeichnet, entwickelt. Die einzylindrigen Lokomotiven wurden mit Benzol betrieben und kamen auf kaum mehr als Schrittempo: Zwischen acht und zehn km/h betrug je nach Bauart die Höchstgeschwindigkeit. Eingeteilt waren die Motorlokomotiven in zwölf mit römischen Ziffern bezeichnete PS-Leistungsklassen, wobei die VI sowie

VIII bis XII den dreiachsigen Maschinen vorbehalten waren. Die Motorloks der Leistungsklasse I mit einem Eigengewicht von etwa 4000 Kilogramm brachten es gerade einmal auf maximal zehn Pferdestärken. Die stärksten dreiachsigen Deutz-Typen der Klasse XII leisteten bei einem Gesamtgewicht von 11 000 Kilogramm immerhin 42 PS.

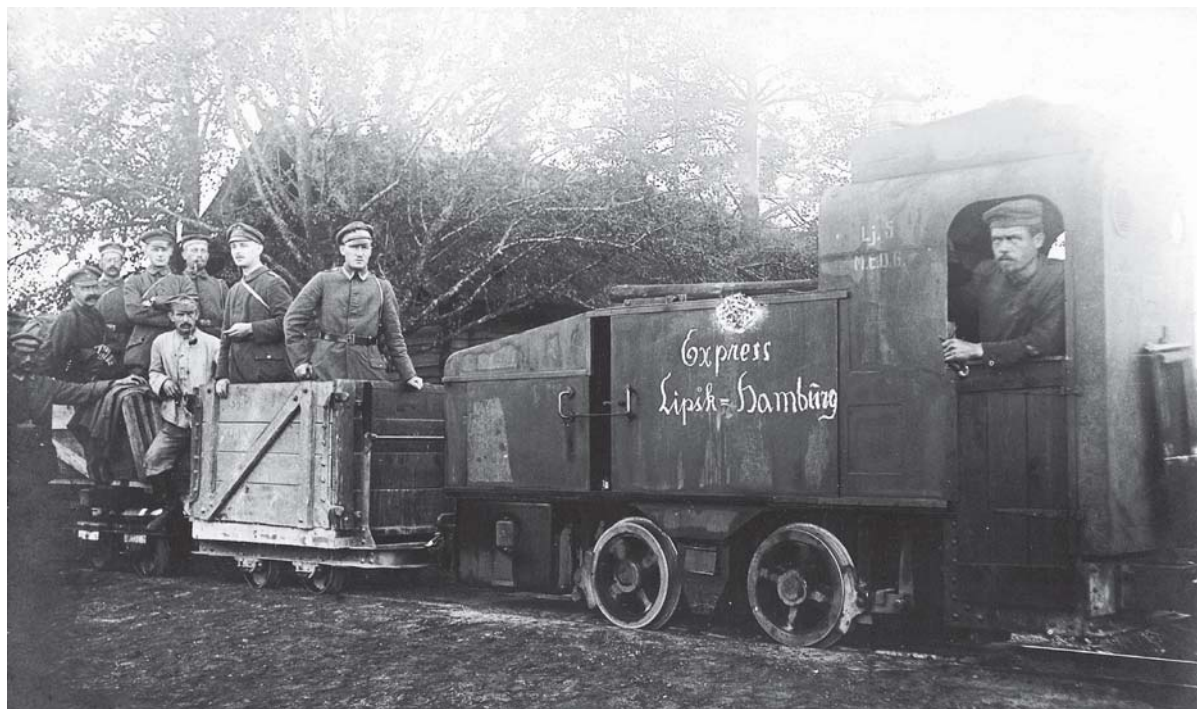
Auch die österreichische Heeresbahn befasste sich mit Alternativen zur Dampftraktion. Während die deutsche Heeresfeldbahn erstmals die Zugförderung mittels mit Verbrennungsmotoren ausgerüsteten Lokomotiven alltagstauglich machte, experimentierten die Militäreisenbahner in der Habsburger Monarchie erfolgreich mit innovativen



*In Frontnähe wie hier im lothringischen Lezey, das von 1915 bis 1918 Litzingen hieß, waren die mit Benzol betriebenen Heeresfeldbahn-Motorlokomotiven allgegenwärtig.*

FOTO: SIG. HERDAM





Von den neuen einzylindrigen Motorloks, die im Laufe des Krieges an die deutschen Heeresfeldbahnen geliefert wurden, kamen auch viele an der Ostfront zum Einsatz. Diesem Exemplar der MED 6 hat das Heimweh der Soldaten eine Verwendung als „Express“ von der Kleinstadt Lipsk im nördlichen Polen nach Hamburg angedichtet.

elektrischen Akkumulatorzügen. Außerdem setzten sie an der italienischen Front in Südtirol beispielsweise auf der Trient-Malé-Bahn Elektrotriebwagen ein. Als diese mangels Ersatzteilen nicht mehr einsatzfähig waren, musste die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn zwei ihrer drei Dampflokomotiven als Ersatz zur Verfügung stellen. Eine der unter dem Doppeladler typischen, rein strategisch be-

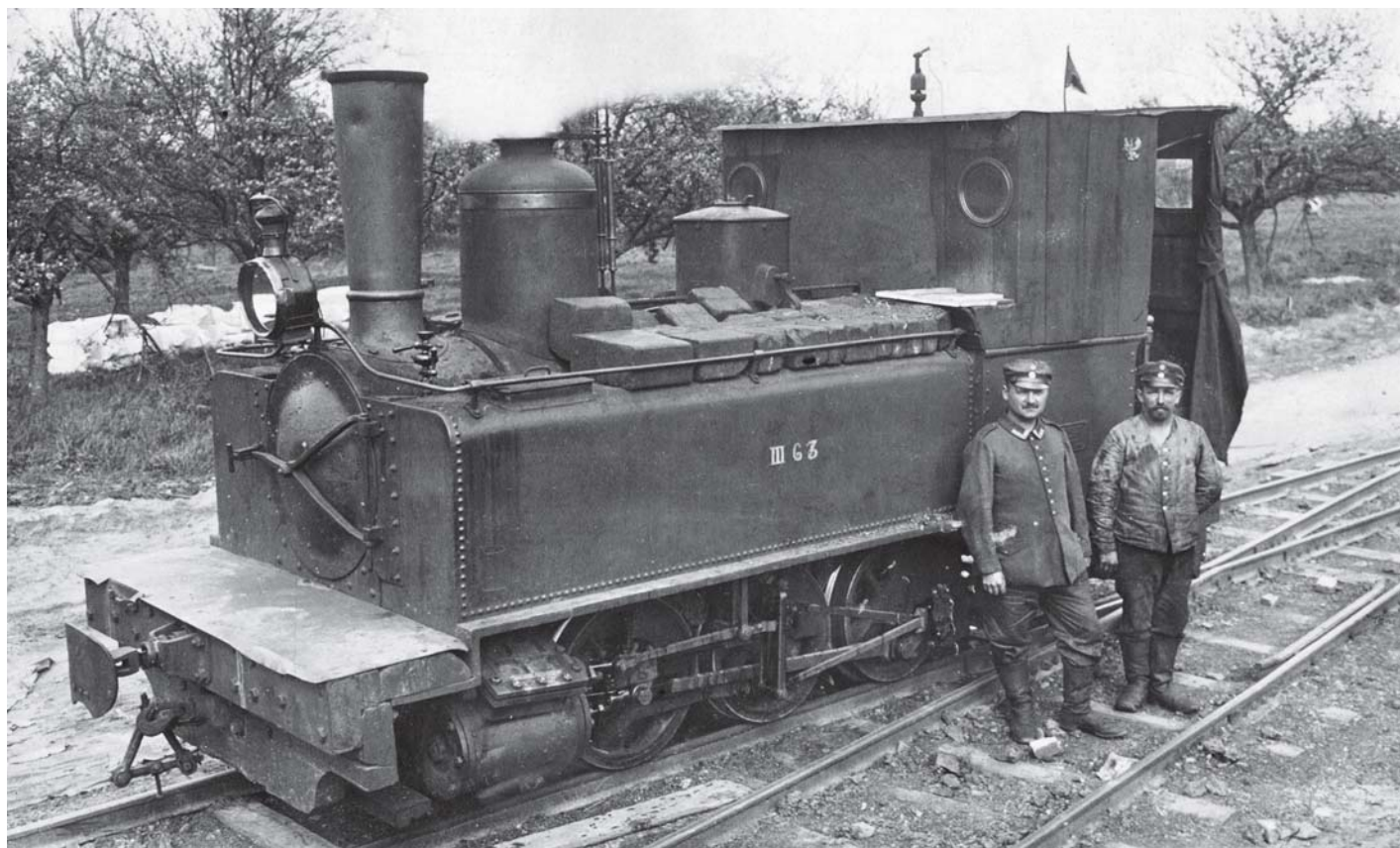
gründeten Heeresbahnen an der Dolomitenfront war übrigens die Grödnerbahn, eine 760-Millimeter-Schmalspurbahn, die auf 31

### Requirierungen und Kriegsgefangenen-Einsatz

Kilometern Klausen mit Plan verband. In nur viereinhalb Monaten wurde diese für den

Nachschub wichtige Strecke 1915/16 gebaut, unter Nichtbeachtung der Genfer Konvention auch mit 6000 meist russischen Kriegsgefangenen.

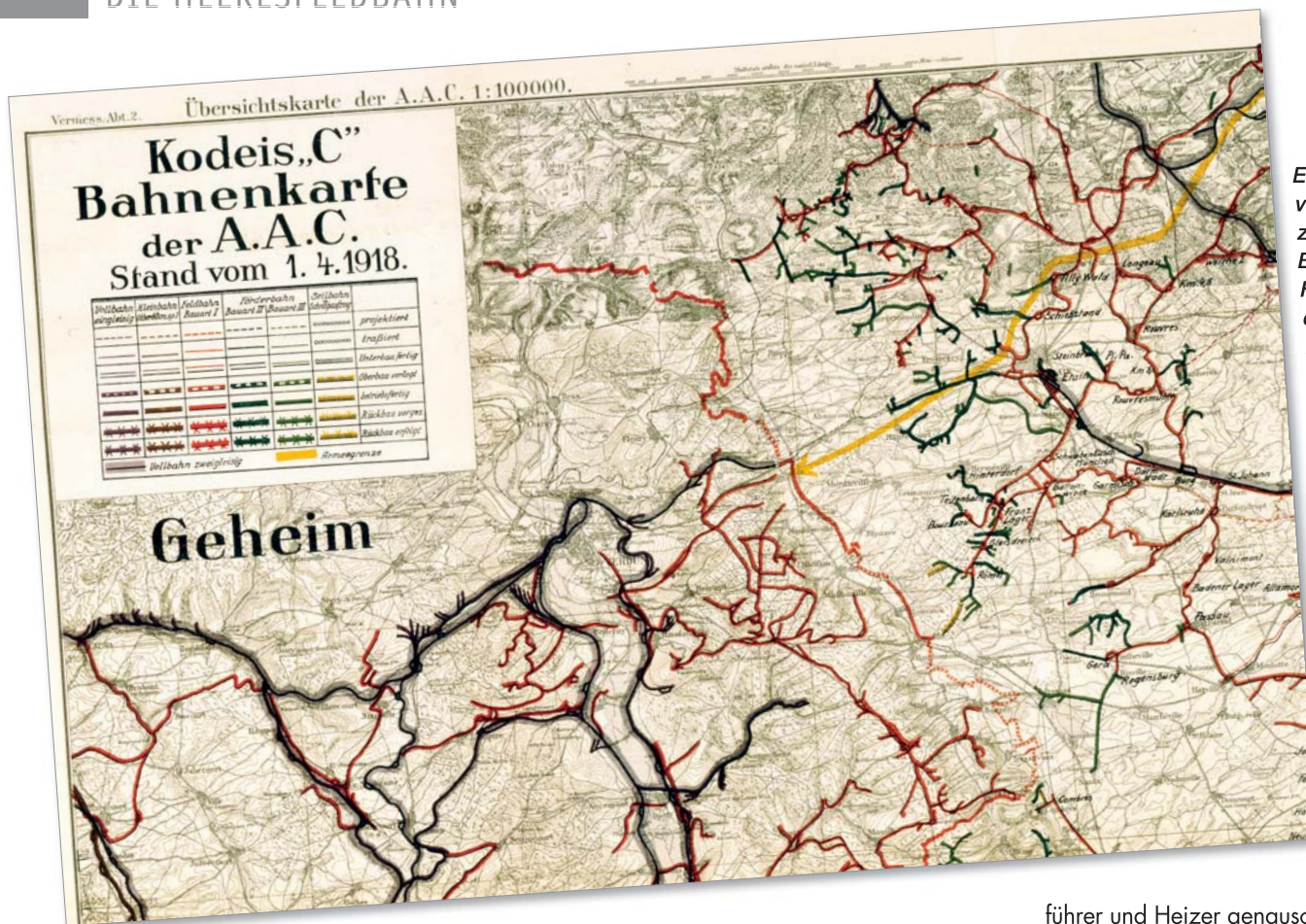
Bei der deutschen Heeresfeldbahn an der Westfront nutzte man dagegen in den eroberten Gebieten auch die dort vorgefundenen Schmalspurbahnen. Man behalf sich mit requiriertem Fahrzeugmaterial, da von Aus-



FOTOS (3): SIG. KNIPPING

Heeresfeldbahn einverleibte III G 3: Nordfrankreich und Belgien durchzog ein dichtes Kleinbahnnetz auf 600- bis 1000-Millimeter-Spur.





Einen Eindruck von der nicht zu leugnenden Bedeutung der Heeres- und der sonstigen Feldbahnen vermittelt dieser Ausschnitt einer geheimen Karte, die den Stand an der Westfront im Frühjahr 1918 zeigt.

KARTE: SIG. KNIPPING

nahmen abgesehen das Belgien und Nordfrankreich durchziehende dichte Kleinbahn- und Waldbahnnetz mit Spurweiten von 800, 850 und 1000 Millimetern für das standardisierte Heeresfeldbahnmaterial ungeeignet war. Die Betriebseisenbahner der Feldbahn-

kompanien hielten wenig von den erbeuteten Fahrzeugen, insbesondere den Lokomotiven. Deren Verfügbarkeit war ohnehin begrenzt, denn zumeist fehlte es an Ersatzteilen. Angesichts des C-Kupplers „L'Intrepide“, auf Deutsch „Die Furchtlose“, machte etwa schnell der Witz die Runde, dass wohl Lok-

führer und Heizer genauso furchtlos zu sein hätten, so sie denn den luftigen Führerstand zu erklimmen bereit wären.

Da zumindest taten sich die Feldeisenbahner an der Ostfront leichter. Von Lettland bis Mazedonien errichteten die Baukompanien vor allem 600-Millimeter-Feldbahnen für den eigenen Standard-Fuhrpark. Und als man an

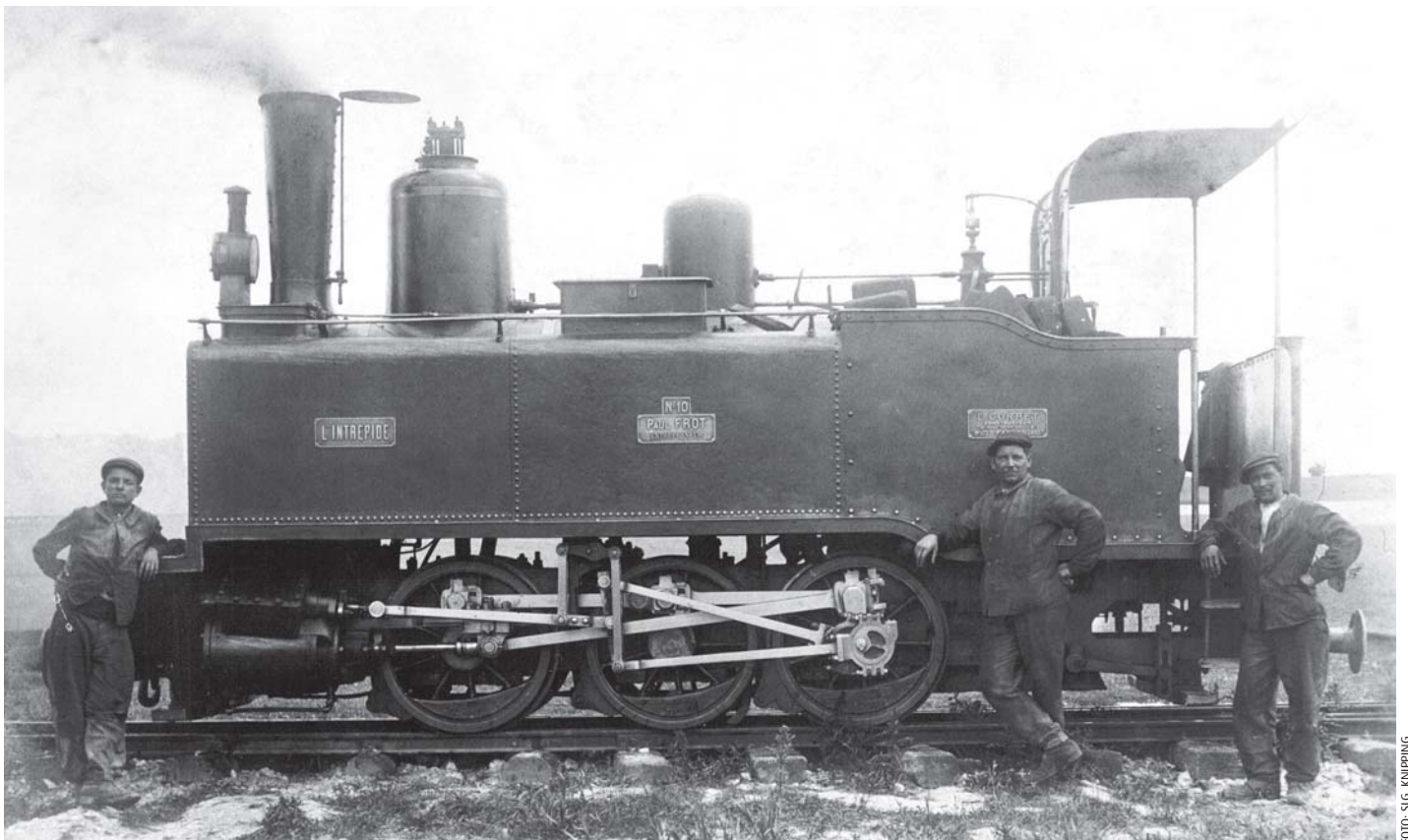


FOTO: SIG. KNIPPING

Das Bild dieser schmalspurigen Kleinbahnlok namens „L'INTREPIDE“ schickte ein deutscher Soldat am 28. Juli 1916 nach Hause.





FOTOS (2): HEIDBREDER

*Die 1906 von der Heilbronner Maschinenbau-Gesellschaft gebaute Lokomotive, hier noch mit Kobelschornstein, wurde wie die ehemalige Waldbahn von Abreschviller am Rande der Vogesen von der Heeresfeldbahn für ihre Zwecke genutzt.*

der Düna auf die 750-Millimeter-Schmalspurbahn von Poniewiec nach Bereswetsch traf, konnte man direkt auf dort im Einsatz befindliche Erzeugnisse deutscher Lokomotivfabriken zurückgreifen und zur Verstärkung wohlbekannte sächsische Schmalspurloks anfordern. Bis Dezember 1916 gaben die Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen 20 Lo-

komotiven der Gattung IK sowie 26 IVK-Maschinen an die Heeresfeldbahn ab.

Zumindest im Südwesten, wo die Front an der Siegfriedstellung, teilweise in Elsaß-Lothringen sogar auf Reichsgebiet, sehr schnell zum Stehen gekommen war, konnten sich Feldbahn-Betriebskompanien neben Heeresfeldbahn-Standardmaterial auch auf deut-

sche Schmalspurbahnen anderer Spurweiten stützen. Dazu gehörte beispielsweise die ab 1885 in 700-Millimeter-Spurweite von der deutschen Forstverwaltung errichtete Waldbahn von Abreschviller am Fuße der Vogesen. Die damals für den Nachschub eingesetzte Mallet, 1906 von der Heilbronner Maschinenbau-Gesellschaft für diese Wald-



FOTO: RAINER PREUSS

*Auf der 600-Millimeter-Spur: Die 1902 von Krauss gebaute Lok war ab 1914 für die K.k.-Heeresbahn als R IIIId/481 im Militäreinsatz.*



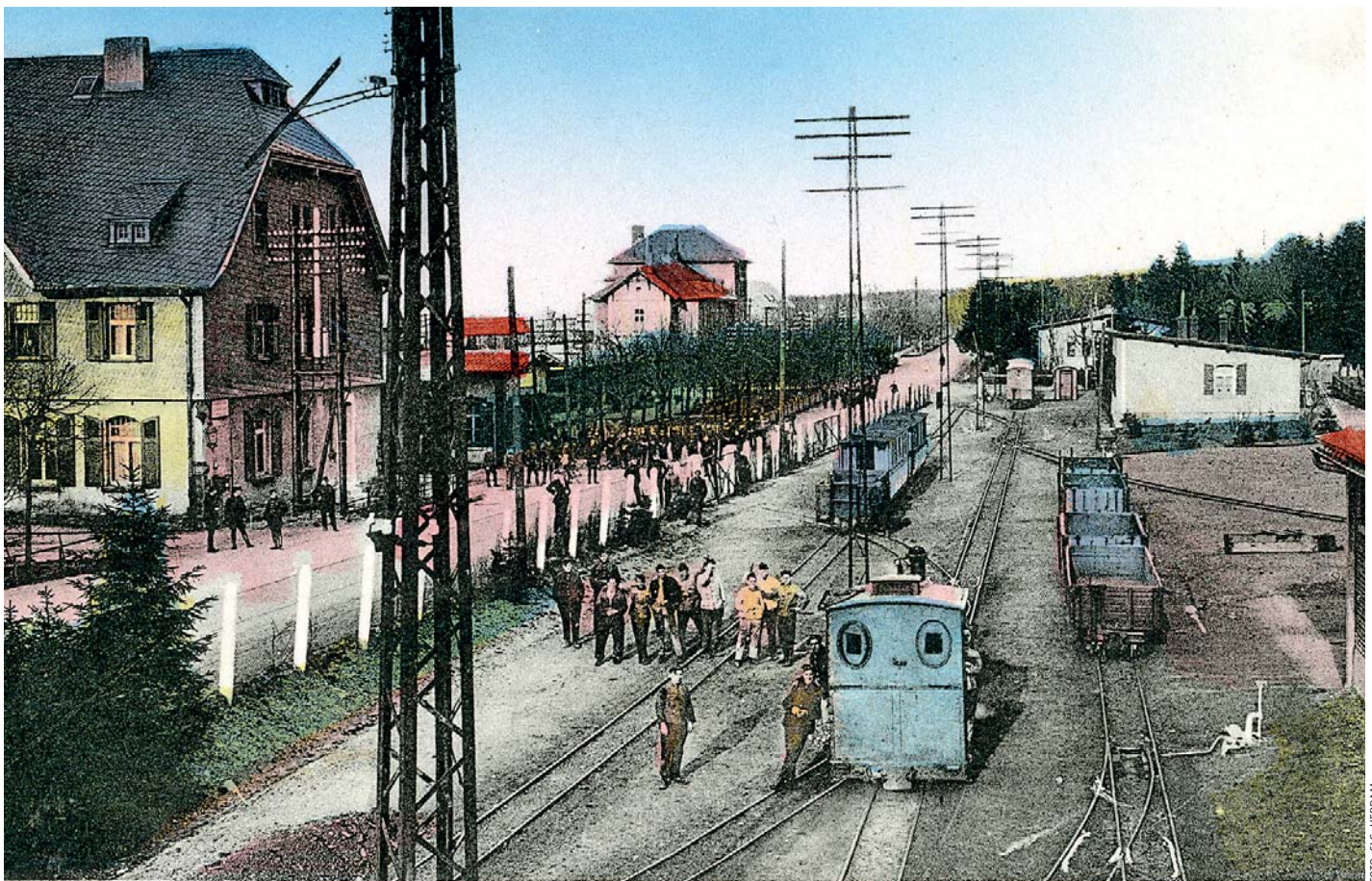


FOTO: SIG. HERDAM

*Eisenborn im Hohen Venn war Truppenübungsplatz des VIII. Armee-Korps, per Heeresfeldbahnstrecke an die Vennbahn angebunden.*

bahn gebaut, existiert noch heute. Sie wird, allerdings inzwischen ihres Kobelschornsteins verlustig, auf der Abreschviller-Museumsbahn, einem Rest des ehemals 80 Kilometer umfassenden Gesamtnetzes, eingesetzt.

Die Herausforderungen für die Feldeisenbahntruppen an West- und Ostfront waren gewaltig, unterschieden sich jedoch bei aller Gleichartigkeit der Aufgaben in einem entscheidenden Punkt. Im Osten waren, nach anfänglichen Rückschlägen wegen Unterschätzung der Kampfstärke der zaristischen Armeen, die Truppen der verbündeten Mittelmächte relativ schnell in die Offensive gegangen mit weitreichenden Geländegewinnen, so dass die Eisenbahn-Bautruppen Probleme hatten, mit der Front Schritt zu halten, um die Nachschubwege sicherzustellen. Im Westen hingegen war der anfängliche Bewegungskrieg schnell in einen Stellungskrieg übergegangen, so dass die dort auch durch Reserven aufgefüllten Eisenbahnregimenter zwar stets auf der Höhe des Geschehens waren, dafür aber ständig mit Zerstörungen der Nachschubwege zwischen Front und innerer Linie durch Artilleriebeschuss, später auch durch Fliegerbomben, und bei Gegenangriffen konfrontiert wurden.

Ein typisches Beispiel für die Bedeutung der Heeresfeldbahn im Nachschub für die kämpfenden Truppen und beim Abtransport

der Verwundeten bot die Argonnenbahn im Nordosten Frankreichs. Die Reserve-Eisenbahn-Baukompanie 10 des XVIII. Reserve-Korps hatte diese 600-Millimeter-Feldbahn, die von Senuc bis Montcheutin den umkämpften Argonner Wald durchzog, in wenigen Monaten realisiert. Sie diente der Versorgung des dort im Fronteinsatz stehenden XVI. Armee-Korps aus Metz, das an der Mudra-Höhe ein umfangreiches Truppenlager mit Verwundetensammelstelle, Hauptverbandspital und Pionierdepot unterhielt. Zum in Terrassen am Steilhang angelegten Lager Borrieswalde samt gleichnamigen Feldbahnhof, benannt nach Oberst Rudolf von Borries, dem zeitweiligen Armee-Korps-Kommandeur, gehörten sogar eine Bücherei und ein Kino.

### Feldbahnalltag in Sichtweite des Schlachtfelds

Nicht erst seit der 100-Tage-Offensive (siehe auch „Tief im Westen“ ab S. 44) 1918 war dieses Gebiet am Südrand der Ardennen, zwischen der Champagne im Westen und dem Tal der Maas im Osten besonders heftig umkämpft. Immer wieder wurde die Front kurzzeitig eingedrückt, hüben wie drüben. Mal ging ein Abschnitt der Heeresfeldbahn verloren, mal traf es die Décauville-Feldbahn der Entente. Jedes Mal aber musste

repariert, ausgetauscht, ersetzt werden, im Notfall auch durch Einbau einer eigentlich nicht so ganz passenden Décauville-Weiche ins deutsche Feldbahngleis.

Die Frontnähe, vom benachbarten Mudra-Turm war das Schlachtfeld zu überblicken, machte zusätzliche Schutzbauten und -maßnahmen auch für die Bahnanlagen erforderlich. Kasemattenbahnabschnitte, Stollen und Unterstände auch für die Feldeisenbahner sowie mit einsetzendem Luftkrieg auch die Tarnung insbesondere der im Wald gelegenen Bahnhöfe wie der Station Esbeck-Platz forderten zusätzlich die Arbeitskraft und den Erfindungsreichtum der Baukompanien. Letzteren hatten die Feldbahner ähnlich wie ihre Kameraden an der Ostfront bei Brückenreparaturen schon bewiesen, indem sie sich bei besonders steilen und kurzen Streckenabschnitten der Standseilbahntechnik bedienten.

Wie am Ausgangspunkt der Argonnenbahn, dem Bahnhof „Klein-Zwickau“ (Senuc) mit seinen mustergültigen Ergänzungen um zweistöckigen Loksuppen und Werkstätten, befanden sich im Bereich der inneren Linie überall dort, wo für die Feldbahnen Behandlungsanlagen und Unterstellmöglichkeiten vorgesehen waren, zwar aus Holz bestehende, aber erstaunlich solide ausgeführte Gebäude, die alles andere als provisorischen Charakter auf-



wiesen. Sie waren, so wie man das bereits von den K.P.E.V.-Bahngebäuden kannte, standardisiert und gingen auf Musterbauten zurück, die von den Eisenbahnregimentern der I. Brigade bereits ab 1897 an ihrer 600-Millimeter-Übungsbahn in Sperenberg errichtet worden waren.

Das Üben, Bevorraten und Standardisieren wurde beim preußischen Militäreisenbahnwesen, an dem sich die in Friedenszeiten eigenständigen bayrischen Militäreisenbahner orientierten, großgeschrieben. Als mit Kriegsausbruch praktisch der gesamte Staatsbahnbetrieb im Reich unter dem Ober-

## Feldbahnwesen im Kaiserreich bestens vorbereitet

befehl des für das Feldbahnwesen verantwortlichen Generals Wilhelm Groener stand, war Deutschland zweifellos die in dieser Hinsicht am besten vorbereitete aller Kriegsparteien.

Nahezu alle Truppenübungsplätze waren zur Erprobung längst mit Schmalspurbahnanschlüssen als Ergänzung zum Regelspurbetrieb ausgestattet, die Brigade-Depots in Berlin und ab 1910 in Hanau mit Feldbahnmaterial wohl gefüllt. Selbst im fernen China hatte man wertvolle Erfahrungen auf der 600-Millimeter-Spur gesammelt. Das Bau- und Betriebsmaterial war vereinheitlicht



FOTOS (2): ARCHIV EISENBahnSTIFTUNG

*Zu der mit dem Bau der Argonnenbahn betrauten Reserve-Eisenbahn-Baukompanie 10 gehörten offensichtlich Sachsen: Eine Brigadelok rangiert im Bahnhof „Klein-Zwickau“.*

vom Zwei- und Drei-Meter-Gleisjoch über die Brigadewagen und Wasserwagen bis hin zu den klassischen Brigadeloks. Von diesen vierfach gekuppelten Nassdampflokomotiven, Bauart Dn2t, mit geraden, später abge-

len deutschen Lokschmieden insgesamt über 2600 Stück gefertigt. Sie wurden zwar alsbald an der Front überflüssig, leisteten aber im Hinterland wertvolle Dienste. Nach dem Krieg wurden viele verkauft oder blieben gleich vor Ort. □ *Karlheinz Haucke*

*Wieder betriebsfähig:  
Die Brigadelok 498,  
einst an die I. Eisen-  
bahnbrigade in Berlin  
geliefert, macht für  
den Sandstone Heri-  
tage Trust in Südafri-  
ka Dampf.*





# Baukunst statt Zerstörung

Die Bahnstrecken waren im Ersten Weltkrieg die Lebensadern bei der Versorgung der Armeen. Zerstörungen mussten umgehend beseitigt werden; da halfen vor allem spezielle Kräfte innerhalb des Militärs aus – die mussten aber erst geboren werden.



ZEICHNUNG: SIG. TIEDTKE



Die Eisenbahn war Mitte des 19. Jahrhunderts für das Militär ein noch weitgehend unbekanntes Mittel beim Transport von Truppenteilen. Der Chef des preußischen Generalstabes, Graf von Moltke erkannte jedoch früh die ungeahnten Möglichkeiten und machte 1836 und 1841 in kleineren Veröffentlichungen auf die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung aufmerksam. Die ersten militärischen Transporte mit der Eisenbahn erfolgten im schleswig-holsteinischen Feldzuge in den Jahren 1849 bis 1851. Bereits 1859 erschienen „Erste Bestimmungen über Maßnahmen zur Wiederherstellung von Eisenbahnen im Krieg“ und es wurde eine Behörde, die den Eisenbahnbetrieb im Kriege zu leiten hatte, bestimmt.

Eine von Moltke verfasste Denkschrift gab auch den Offizieren des Generalstabs genaue Anweisungen im Umgang mit der Eisenbahn. Die im Frieden getroffenen Vorbereitungen wurden im Feldzuge gegen Dänemark 1864 zum ersten Male genutzt und zwei Jahre später im deutsch-österreichischen Krieg perfekt umgesetzt.

Preußen schuf 1866 bei der Mobilmachung drei Eisenbahnabteilungen, die aus je zwölf vom Handelsministerium zur Verfügung gestellten Eisenbahntechnikern und einem Militärdetachment von etwa 50 Mann bestanden. Das II. Eisenbahnregiment war dabei mit der Königlich-Preussischen Militär-Eisenbahn bei Berlin verbunden.

Trotz der 1866 positiven Erfahrungen mit der Eisenbahn als kriegsentscheidend schneller Truppentransporteur wurden die dafür extra aufgestellten militärischen Bautrupps gleich nach dem Krieg wieder aufgelöst.

Die im amerikanischen Bürgerkrieg (1862–1864) gesammelten Erfahrungen in Unterhaltung und Bau von Bahnanlagen und Brücken durch Eisenbahntrupps betrachteten in Europa die Staaten recht genau und zogen daraus ihre Schlüsse. In diesem großen Krieg zeigte sich schon bald, dass die Unterhaltung und vor allem der Bau von Bahnstrecken und Brücken nicht durch einfache Feldsoldaten oder zivile Kräfte erfolgen konnte, sondern Techniker und Facharbeiter mit Militärstatus nötig waren.

Daher wollte Graf von Moltke, ab 1858 Chef des großen Generalstabes in Preußen, bereits in Friedenszeiten eine speziell den Eisenbahntrupps (Feldeisenbahner) unterstellte Eisenbahn-Bauabteilung gründen, denn Bau und Reparatur von Bahnlinien im Kriegsgebiet konnte man keinem zivilen Unternehmen überlassen, zu verschieden waren die Befehlsstrukturen und das Vorgehen.

Die Zeichnung von A. Paul Weber zeigt den Bau einer Materialseilbahn, wie sie von Pionieren im Ersten Weltkrieg vor allem in den Vogesen und in den Alpen für die Truppen errichtet wurden.

## Ausbildung zum Eisenbahnpionier



Gruppenbild trainierender Eisenbahnpioniere am Haltepunkt Mönnig-See auf der Militärbahn südlich von Berlin.

Zur technischen Ausbildung der Truppen im Eisenbahndienst stand die Militär-Eisenbahn Berlin – Zossen – Kummersdorf – Jüterbog zur Verfügung. 1874 wurde ihr erster, 45 Kilometer langer Teil bis Kummersdorf von dem damaligen Eisenbahnbataillon gebaut, 1895 wurde sie bis Jüterbog verlängert, so dass sie 71 Kilometer lang war. Sie hatte 14 Bahnhöfe, von denen außer dem Anfangs- und Endbahnhof auch Marienfelde und Zossen mit der preußischen Staatsbahn in Verbindung standen. Im Sommer 1911 verkehrten auf ihr fahrplanmäßig fünf Personenzugpaare sowie einige Triebwagen, die auf der Teilstrecke Zossen – Kummersdorf fuhren und die auch dem öffentlichen Verkehr dienten, außerdem täglich vier Güterzüge und zwei Bedarfsgüterzüge.

Die Strecke gehörte von Anfang an dem Militär und wurde für die schnelle und direkte Verbindung zum Übungsareal im Kummersdorfer Forst genutzt. Sie diente aber auch der Ausbildung von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften im eigentlichen Bahndienst. Zur praktischen Ausbildung nutzte man für den Bau von Voll- und Feldbahnen die Übungsplätze in Berlin und Rehagen-Klausdorf, während in Sperenberg die Pioniere am Schumkasee den Bau mobiler wie auch stationärer

Brücken lernten. Noch heute stehen die massiven Pfeiler der ehemaligen Übungsbrücken mitten im See. Auf dem Schießplatz Kummersdorf erprobte man unter anderem Artilleriegeschütze und später auch Eisenbahngeschütze.

Die Uniform der Feldeisenbahner entsprach weitgehend der der normalen Pioniere, aus deren Einheiten sie hervorgegangen waren, allerdings mit besonderen, auf den Eisenbahndienst sich beziehenden Abzeichen. Die Arbeitskleidung der Pioniere war dagegen hell, fast weiß, ähnlich der eines Steigers im Untertagebau.

In der Friedenszeit setzte sich eine Eisenbahn-Pionierkompanie aus fünf Offizieren und 137 Mann mit meist handwerklichen Berufen zusammen. Mit Beginn der Mobilmachung zum Ersten Weltkrieg wurde jede Kompanie auf elf Offiziere, 272 Mann und fünf Fahrzeuge aufgestockt. Es entstanden für die Feldeisenbahn insgesamt 27 Bau-, 18 Betriebs- und 10 Arbeiterkompanien, sowie 27 Reservekompanien, die eigenständig waren und für den Betrieb von besetzten Bahnen nach Bedarf eingesetzt wurden.

Quelle: Röhl, Freiherr von: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 6, Berlin, Wien 1914

Auf dem Übungsplatz Sperenberg übten die Pioniere auch den Bau von Brücken. Hier erfolgt gerade die Belastungsprobe der hölzernen Behelfsbrücke mit Lokomotive und Hochbordwagen.





In einer Kabinettsorder vom 10. August 1869 verfügte König Wilhelm I. die Aufstellung einer Feld-Eisenbahn-Abteilung. Es wurde beim Gardepionierbataillon ein Stamm von 90 Mann für den Feldeisenbahn- und Telegraphendienst aufgebaut.

Wegen der ungenügenden Stärke dieser neuen Truppe wurden bei Ausbruch des

deutsch-französischen Krieges 1870/71 in Preußen zunächst vier Feldeisenbahnabteilungen aufgestellt, später folgte eine fünfte. Jeweils 20 Ziviltechniker, vier Offiziere und etwa 200 Vorarbeiter und Soldaten standen pro Abteilung zur Verfügung. Außerdem wurden für größere Bauaufgaben zusätzlich Zivilarbeiter beschäftigt.

Auch Bayern stellte eine vergleichbare Abteilung auf. Die Leistungen aller Feldbahnabteilungen waren beachtlich, konnten aber nicht allen Anforderungen genügen. Es wurde deshalb unmittelbar nach dem Kriege, am 1. Oktober 1871, gemäß Kabinettsorder vom 19. Mai 1871 als Stamm für die künftigen Eisenbahntruppen ein Eisenbahnbataillon gegründet, das schon im Jahre 1876 durch Aufstellung eines zweiten Bataillons zu einem Eisenbahnregiment erweitert wurde.

1887 wurden zwei weitere Bataillone aufgestellt und am 1. April 1890 zu einer Eisenbahnbrigade mit zwei Regimentern mit je zwei Bataillonen erweitert. Bereits 1893 kam ein drittes Regiment mit nochmals zwei Bataillonen hinzu. Das I. und II. Eisenbahnregiment war in Berlin (Schöneberg), das III. in Hanau stationiert.

Das II. Regiment hatte zwei sächsische Kompanien, deren erste 1889 gegründet wurde, die Betriebsabteilung ein sächsisches und ein württembergisches Detachement, die die länderbahnspezifischen Eigenarten berücksichtigen konnten. Im Krieg sollten die Eisenbahntruppen durch Reserveverbände und Landwehren verstärkt werden.

Zu der Eisenbahnbrigade gehört des Weiteren die Militärbahn Berlin-Jüterbog mit ihrer Betriebsabteilung, die 1899 als selbständiger Truppenkörper etatmäßig aufgestellt wurde und als Übungsobjekt fungierte.

In Bayern wollte man trotz Gründung des Deutschen Reiches im Eisenbahnwesen selbstständig bleiben und stellte zum 16. Dezember 1872 eine eigene Eisenbahnkompanie in Ingolstadt auf. 1889 bezog die mittlerweile zum Bataillon erweiterte Eisenbahntruppe mit einer Stärke von 314 Mann die neue Eisenbahnkaserne auf dem Oberwiesenfeld in München. Auch die 1890 gebildete Luftschiffabteilung kam hier unter. 1893 stellte man eine weitere Kompanie auf.

An die Einrichtung einer Militäreisenbahn zu Übungszwecken mit öffentlichem Dauerbetrieb nach preußischem Vorbild wurde wegen der viel bescheideneren personellen und finanziellen Ausstattung nicht gedacht. Einzig die normalspurigen Bahnanlagen der Festung Ingolstadt, die man Militärbahn nannte, wurden ausschließlich von den Eisenbahnpionieren betrieben. Sie war allerdings eine unbedeutende Stichbahn.

Das bayerische Bataillon unterstand dem Chef des Ingenieurkorps. Im Kriegsfall sollte der Bataillonsverband aufgelöst und unter Heranziehung der ausgebildeten Mannschaften der Reserve, Bau- und Betriebskompanien, weiterer Arbeiter und Freiwilliger sollten komplett neue Abteilungen gebildet und dem Chef des deutschen Feldeisenbahnwesens zur Verfügung gestellt werden. Bereits bei gemeinsamen Übungen mit den preußischen Verbänden unterstellten sich die Bayern der preußischen Führung.



FOTO: KUGLER, SIG. LANDESArchiv BADEN-WÜRTTEMBERG

Beim Vormarsch der deutschen Truppen an der Westfront fanden sie häufig zerstörte Eisenbahnbrücken vor. Ein deutscher Soldat bewacht diesen großen Trümmerhaufen.

Der nach heftigen Kämpfen während des Stellungskriegs eingenommene Frontabschnitt in Frankreich gleicht einer unwirtlichen Mondlandschaft. Eisenbahnpioniere in Kampfuniform mit Stahlhelm bereiten das matschige Gelände sofort zum Bau einer einfachen Förderbahnstrecke der Bauart III vor.



FOTO: SIG. TIEDTKE



FOTO: SIG. TIEDTKE

Eine der beiden bei Riga am 3. September 1917 von zurückweichenden Russen gesprengten Eisenbahnbrücken über die Düna haben die deutschen Pioniere der VIII. Armee sogleich unorthodox für den schnellen Vormarsch der Infanterie mit einem hölzernen Laufsteg belegt. Der Fluss ist an dieser Stelle rund 250 Meter breit.





FOTO: SIG. TIEDTKE

*Eisenbahnpioniere beim Ausbessern der Argonnenbahn. Dem Schutz vor Einsicht aus der Luft dienten die künstlich aufgestellten Birken.*



FOTO: ARCHIV EISENBahnSTIFTUNG

*Den Bau dieser normalspurigen Bahn (vermutlich Umgebungs-  
bahn) hatten die Eisenbahnpioniere in schneller Zeit vollbracht.*

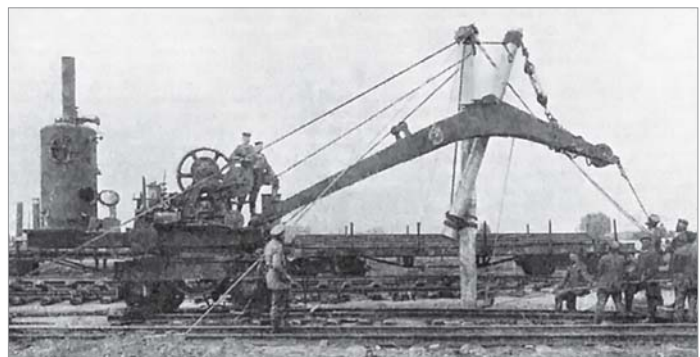


FOTO: SIG. TIEDTKE

*Montage und Aufrichten eines Regelspurkrans mit Dampf-  
antrieb zur Lokbekohlung in einem besetzten russischen Bahnhof.*



FOTO: SIG. TIEDTKE

*Umschlagbahnhöfe im Übergang von Normal- auf Schmalspur  
legten die Eisenbahnpioniere für diese Anforderungen auch an.*



FOTO: SIG. TIEDTKE

*Als Ersatz für den von Russen gesprengten Wasserturm errich-  
ten Eisenbahnpioniere einen Petroleumbehälter auf Holzunterbau.*

Die deutsche Feldeisenbahn sah man innerhalb der Militärstruktur als Kampfunterstützung an. Sie unterstand dem Chef des Generalstabes der Armee, wurde dann zusammen mit den Telegraphen-, Luftschiffer- und Kraftfahrtruppen sowie deren Versuchsabteilungen am 1. Oktober 1899 den Verkehrstruppen zugeordnet. Ab 1. April 1911 war die Generalinspektion des Militärverkehrswesens ihr neuer Chef. Die oberste Leitung des militärischen Eisenbahnwesens lag beim Generalstab.

Die Eisenbahnabteilung im deutschen Generalstab bearbeitete alle Militäreisenbahnangelegenheiten und bereitete alle Militärangelegenheiten vor und organisierte mit den zivilen Bahngesellschaften die Truppentransporte im Frieden und im Kriegsfall die Generalmobilmachung.

Im Krieg sollte der Betrieb auf Bahnstrecken in von Deutschland besetzten Gebieten ausschließlich dem Militär unterliegen; für die Organisation hatten Feldeisenbahn beziehungsweise Eisenbahntruppe zu sorgen.

Für den Betrieb und zur Ausführung von Bauarbeiten sollten der jeweiligen Militäreisenbahndirektion bis zu zwei Militärbetriebsabteilungen unterstellt werden. Für den Bereich einer solchen Abteilung, der bis zu 20 Kilometer lang war, waren vier Eisenbahnbetriebskompanien nötig, von denen man drei für den Betriebsdienst als Betriebsinspektionen und eine für den Werkstätten-, Maschinen- und Telegraphendienst als Maschinen- und Werkstätteninspektion verwendete. Für größere Bauausführungen teilte man ihnen



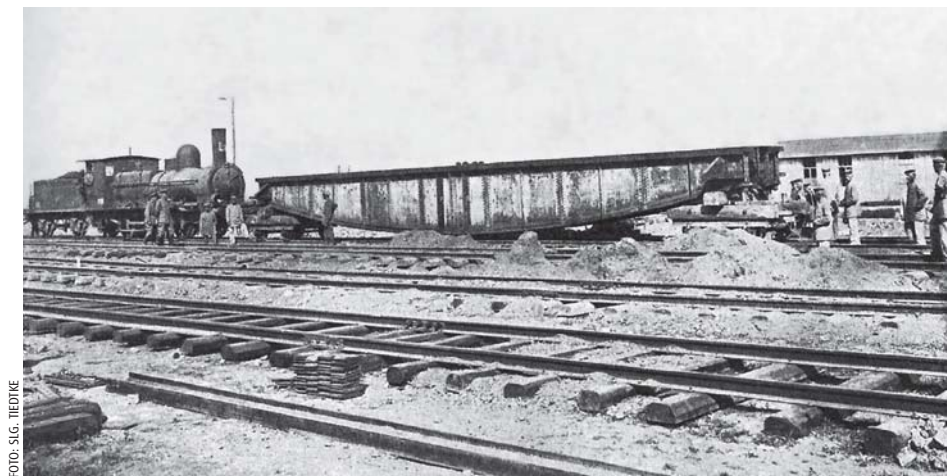


FOTO: SIG. TIEDTKE

Auf kleinen Drehschemelwagen transportierten deutsche Eisenbahnpioniere wegen Umbauten im französischen Bahnhof Marle die lange, demontierte Drehscheibe zum Einbau.



POSTKARTE: SIG. TIEDTKE

*Rethel (Frankreich). Gesprengte Brücke.  
Feldzug 1914/15.*

Die Eisenbahnbrücke im französischen Ort Rethel wurde beim Rückzug der Franzosen zerstört. Die seitlich stehende neue Ersatzbrücke errichteten deutsche Pioniere 1915.



FOTO: ARCHIV HAUCKE

Die farbig kolorierte Postkarte zeigt deutsche Eisenbahnpioniere beim Brückenbau. Die Arbeitskleidung war hellgrau, während der Anzug der Offiziere in Feldgrau gehalten war.

besondere Eisenbahn-Baukompanien und für die Güterbodenarbeiten spezielle Eisenbahn-Arbeiterkompanien zu. In ihrem Zusammenspiel war natürlich der schnelle Wiederaufbau von im Krieg zerstörten Bahntrassen ein elementar wichtiger Faktor. Den trainierten die Eisenbahnpioniere in ausgedehnten Übungen. Aber auch außerhalb des Übungsgeländes konnten die Pioniere ihre Leistungen unter Beweis stellen: Bei der Sprengung von alten Bahnbrücken kamen sie ebenso zum Zuge wie beim gelegentlichen Trassenbau oder beim Wiederaufbau durch Hochwasser zerstörter Bahnanlagen.

Auch die praktischen Kampferfahrungen beim Bau einer Eisenbahnlinie zur Niederschlagung des Aufstandes in Deutsch-Südwest-Afrika 1897 durch die Entsendung von Freiwilligen-Abteilungen sowie durch Hergabe von Geräten und Material, aber auch die Aufstellung eines ostasiatischen Eisenbahnbataillons beim Feldzug in China 1900 lieferten wertvolle Erkenntnisse, die in den Alltag der Eisenbahnpioniere einfließen.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs ging man beim deutschen Militär von einem schnellen Vorstoß Richtung Paris und damit dem Ende des Kampfes im Westen aus. Bekanntlich kam es ganz anders und die Front blieb schon bald stecken. Für die Eisenbahnpioniere bedeutete das in den kommenden Jahren im Westen den Bau neuer Feldbahnlinien bis nahe an die Front, um die Truppen und die Artillerie mit Material zu versorgen, aber auch den Bau neuer Strecken an der Westfront zur Umgehung von Festungsanlagen sowie unter Einsatz ihres Lebens die Reparatur durch schwere Artilleriegefechte immer wieder zerstörter Feldbahnstrecken hinter der Front. Gleiches galt für die durch weitreichende Artillerie und Flugzeuge zerstörten Bahnanlagen im Hinterland, denn jederzeit konnten neue feindliche Feuerüberfälle geschehen.

Zur Aufgabe der Pioniere gehörte auch die Tarnung von Feldbahnbahnhöfen in Frontnähe, damit sie aus der Luft nicht zu erspähen waren. Dieses war in der bislang bekannten Kriegsstrategie eine neue Situation und sollte sich in der weiteren Zukunft als geradezu überlebensnotwendig erweisen.

An der Ostfront sah die Situation der Eisenbahnpioniere etwas anders aus. Hier galt neben der Umspurung der russischen Bahnlinien von der Breitspur auf die Normalspur ihr Augenmerk dem behelfsmäßigen Wiederaufbau der durch Sprengungen der sich zurückziehenden russischen Truppen zerstörten Großbrücken über die breiten Flüsse wie Weichsel oder Dnjepr, was zu überragenden Pionierleistungen im Brückenbau führte. Der Rückzug der russischen Kampfverbände hinterließ im eigenen Land auch bei der Eisenbahninfrastruktur verbrannte Erde und so mussten deutsche Pioniere neue behelfsmäßi-



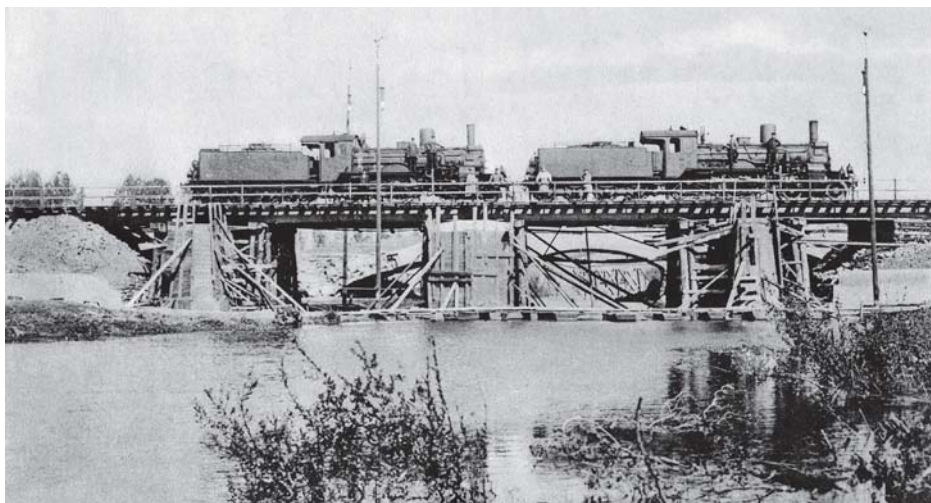


FOTO: SIG HERDAM

War eine Behelfseisenbahnbrücke fertiggestellt, nahm man die obligatorische Belastungsprobe vor. Dazu dienten wie hier im französischen Conflans 1915 gleich zwei P4.2.

ge Bahnbauten wie Lokschuppen, Bekohlungsanlagen, Wassertürme und Bahnhäuser errichten. Im Gegensatz zur Westfront lagen hier alle Baustellen außerhalb der feindlichen Artillerie und Flugzeuge (waren in Russland in jener Zeit unterentwickelt), so dass der Bau ohne Blutzoll erfolgte.

Beim Bau einer neuen Eisenbahnlinie steckte man zuerst die Linie im Gelände ab, begann dann mit dem Aushub notwendiger Einschnitte sowie dem Bau von Dämmen und einfachen Brücken, meistens aus Holz.

Bei Feldbahnen direkt an der Front verzichtete man auf den Bodenausgleich und auf aufwendige Bauten. Dafür war keine

Zeit, man gab sich mit einfachsten Provisorien zufrieden, denn der nächste Feuerüberfall ließ in der Regel nicht lange auf sich warten.

Beim militärischen Rückzug der Deutschen gegen Ende des Krieges kam auf die Eisenbahnpioniere eine ganz andere Art der Tätigkeit zu, die Zerstörung wichtiger Einrichtungen und Bahnstrecken, um den Vormarsch des Gegners deutlich zu bremsen. Im Umgang mit Sprengstoff waren sie ja geübt.

Eine Besonderheit unter den Eisenbahnpionieren stellte die Seilbahnkompanie dar. Das K.u.k.-Militär in Österreich erkannte schon vor dem Weltkrieg die Bedeutung des Seilbahnwesens und integrierte dieses Trans-

portmittel in das K.u.k.-Eisenbahnregiment. Der Bedarf an Seilbahnen vergrößerte sich derart, dass bis August 1918 neun Seilbahn-Baukompanien, 39 Seilbahn-Betriebskompanien und sieben Seilbahndepots durch die K.u.k.-Armeeführung aufgestellt wurden und rund 1735 Kilometer Seilbahnen entstanden. Alle Seilbahnen dienten in der Regel Material- und nicht Personentransporten und waren in einfacher Weise ausgeführt.

Auf deutscher Seite gab es bis Kriegsende sechs Seilbahnabteilungen und 89 Seilbahn-Betriebstrupps, die unter anderen in den Vogesen Seilbahnen bauten. Die Seilbahnen wurden unterschieden in:

- Standseilbahnen, Schrägaufzüge
- eintrümmige Behelfsaufzüge
- doppeltrümmige Behelfsaufzüge
- Einseilbahnen, Feldseilbahn
- Zweiseilbahn

Die Seilbahnbaupatrullen wurden auch zum Bau von Bahnstrecken herangezogen, umgekehrt bauten auch Eisenbahnkompanien vereinzelt Seilbahnanlagen.

Im Zweiten Weltkrieg waren die Eisenbahnpioniere erneut unersetzlich und zeigten vor allem im Russlandfeldzug ihr Können.

Die Bundeswehr stellte kurz nach ihrer Gründung eine Eisenbahnpionierlehr- und Versuchskompanie auf, die 1974 aufgelöst wurde. Ihre Aufgaben übernahmen andere Pioniereinheiten. In der NVA verblieben Eisenbahnpioniere bis zur Auflösung der NVA 1990, dann endete die Geschichte der deutschen Eisenbahntruppen. □ Markus Tiedtke

## Kriegsbauten ziviler Baufirmen



Heben der gesprengten Deimebrücke (Ostpreußen) durch Grün & Bilfinger.



Bau der Geultalbrücke bei Moersnet (B) 1916/17 durch die Gutehoffnungshütte.

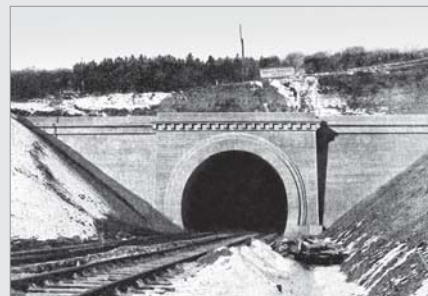


Brücke über die Maas bei Vise (B), erbaut 1914/15 von Hein, Lehmann & Co.

Nicht immer reichten die Kräfte und das Können der deutschen Eisenbahnpioniere im Ersten Weltkrieg aus, um vor allem große Brücken neu aufzubauen. In diesem Fall vergab das Militär die Arbeiten an zivile Firmen, die mit ihren Technikern und Arbeitern die Bauausführung komplett übernahmen. Eine Vermengung mit Pionieren gab es bei diesen Projekten meist nicht. Neben dem behelfsmäßigen Wiederaufbau kriegszerstörter Brücken nutzte man das Wissen der Firmen vor allem zum kompletten Neubau

von großen, zerstörten Brücken und Tunneln vor allem an der Westfront und vereinzelt in Russland.

Folgende deutsche Firmen waren beteiligt: Grün & Bilfinger A.G., Hein, Lehmann & Co. A.G., Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN), Gutehoffnungshütte Oberhausen A.G., Dyckerhoff & Widmann A.G., Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- u. Hütten A.G.



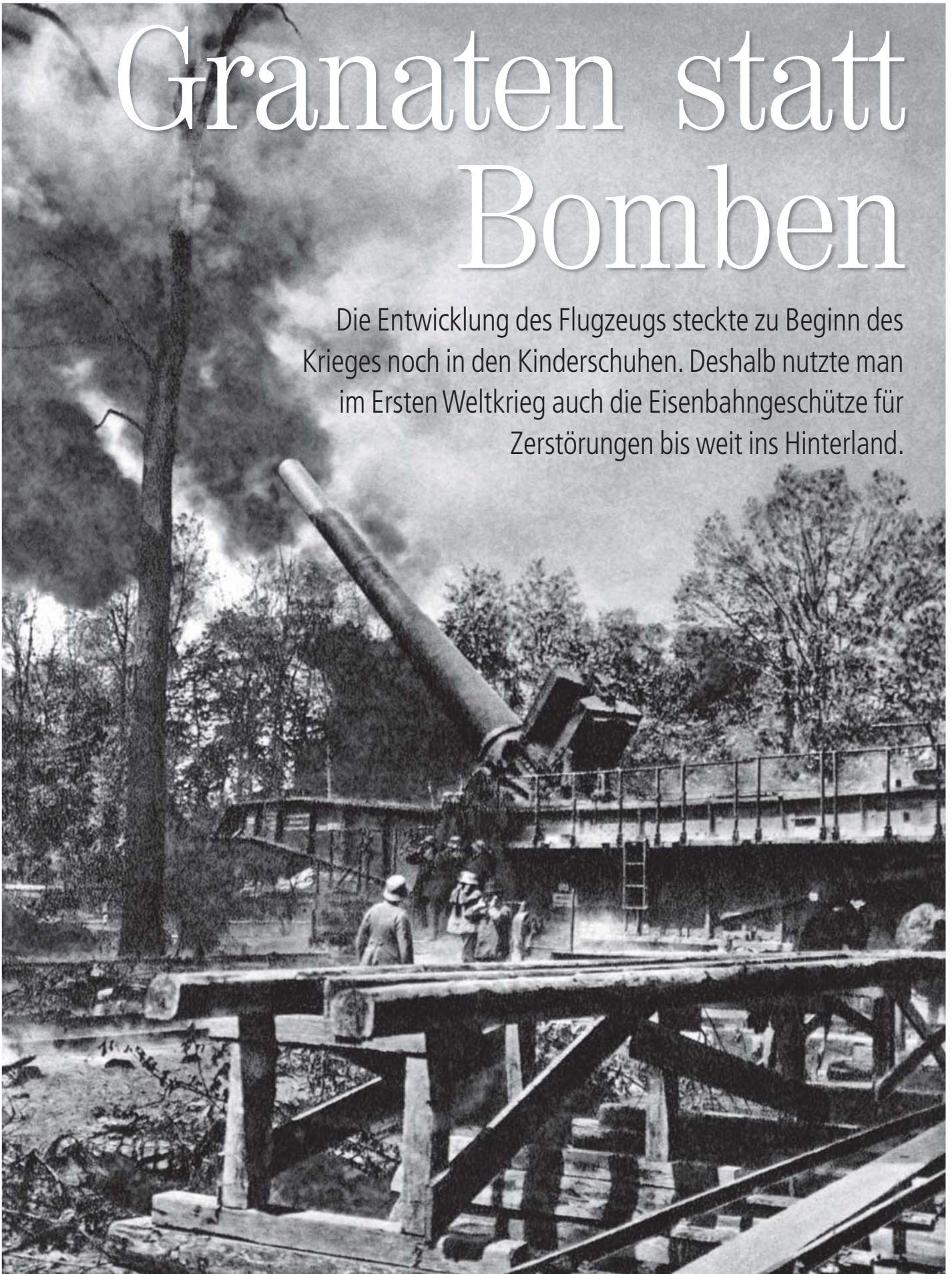
Den Mergel-Tunnel (B) errichtete Dyckerhoff & Widmann trotz Beschuss.

FOTOS (4): SIG TIEDTKE



# Granaten statt Bomben

Die Entwicklung des Flugzeugs steckte zu Beginn des Krieges noch in den Kinderschuhen. Deshalb nutzte man im Ersten Weltkrieg auch die Eisenbahngeschütze für Zerstörungen bis weit ins Hinterland.



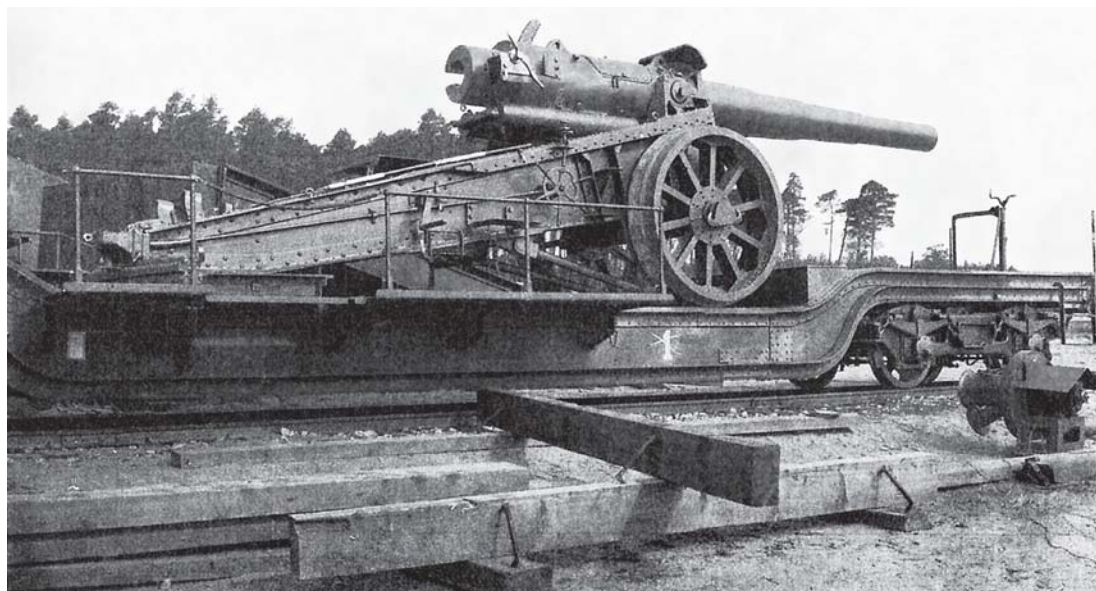


**E**isenbahngeschütze waren in der Regel großkalibrige Kanonen mit hohen Reichweiten. Sie sollten massive Festungsanlagen zerstören und Betonbunker durchschlagen, aber auch wegen ihrer hohen Reichweite strategische Ziele oder Bereitstellungen weit hinter der gegnerischen Frontlinie, die außerhalb der Reichweite der gewöhnlichen Feldartillerie lagen, zerstören. Diese hohen Anforderungen konnte keine gewöhnliche Artillerie erfüllen, denn es fehlte an entsprechenden Entwicklungen innerhalb des Heeres. Wie sollte man auch solch ein schweres Geschütz über Land transportieren? Im Zeitalter der Eisenbahn boten sich nun neuartige Geschützentwicklungen an.

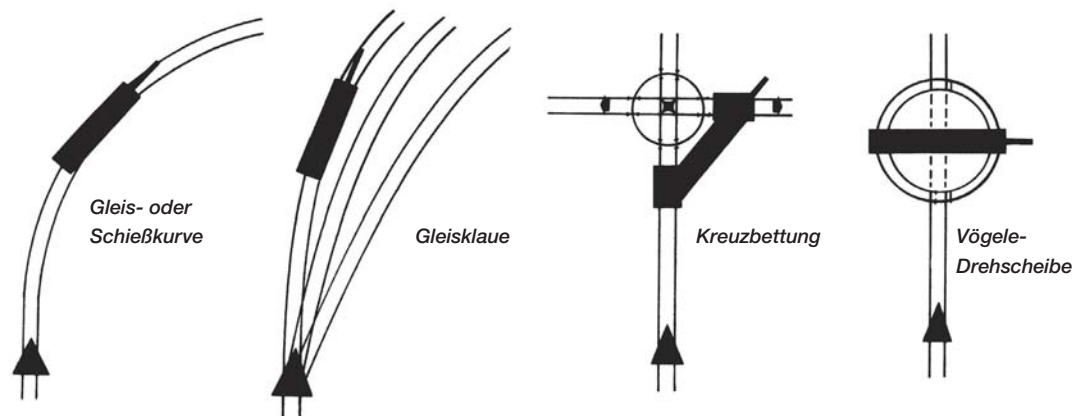
Die Rohre der ersten Eisenbahngeschütze waren bei allen Nationen ursprünglich Schiffsgeschütze, denn die auf einem Schiff installierten Geschütze konnten erheblich größer gebaut werden als die Landgeschütze, waren bereits fertig entwickelt und somit jederzeit herstellbar.

Die Eisenbahn übernahm nicht nur den Transport des Geschützes und seines ihn begleitenden Geschütztrasses; das eigentliche Geschütz ruhte auf einem eigens dafür neu konstruierten Schwerlastwagen mit mehrachsigen Drehgestellen. Im Einsatzgebiet eingetroffen, war am Abschussort eine aufwendige Infrastruktur erforderlich. Teilweise mussten spezielle Gleise wie Schießkurven oder weichengebundene Gleisklauen verlegt werden, auf denen das seitlich starre Geschütz zum seitlichen Ausrichten verfahren wurde oder es wurden vor dem Einsatz hierfür spezielle Bettungen wie Kreuzbettungen oder Vögel-Drehscheiben errichtet. Einige Geschütze standen beim Abschuss versetzt auf mehreren parallelen Gleisen.

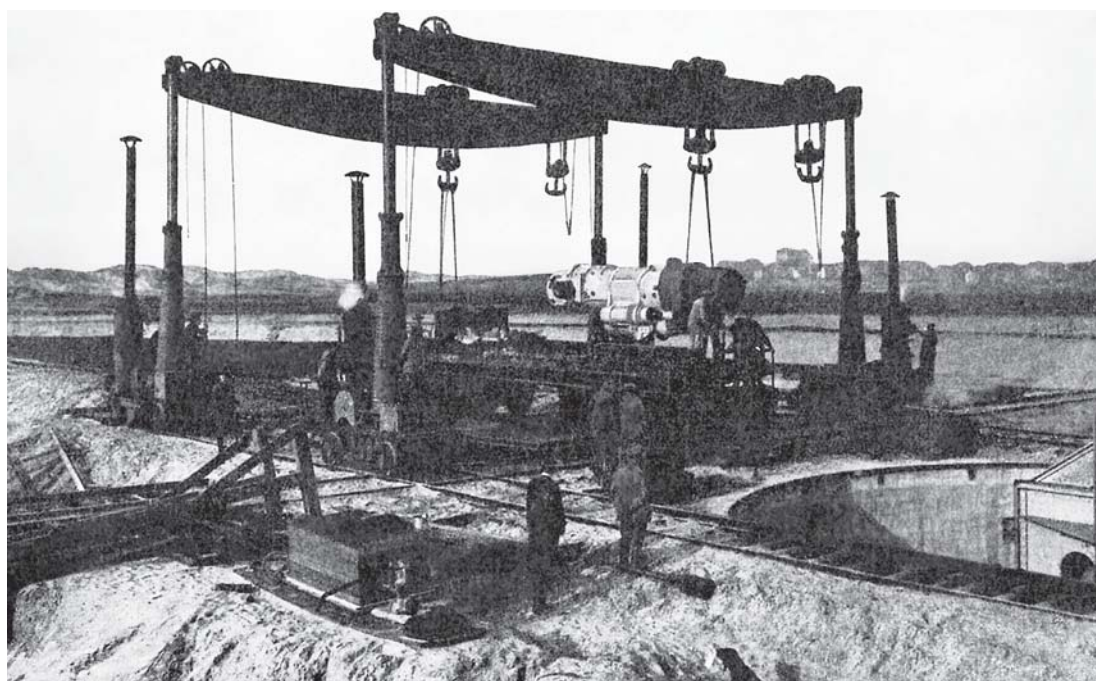
Der Auf- und Abbau dieser Anlagen dauerte meist fünf bis sieben Tage. Bei großen Geschützanlagen, bei denen die Geschütze vom Gleis genommen wurden und drehbar auf Betonbettungen saßen, benötigte man drei bis sieben Wochen. Was ein rasches Verlegen der Geschütze bei Gefahr fast unmöglich machte, denn neben der Geschützbettung waren auch eine umfangreiche Infrastruktur zur Versorgung des Geschützes mit Munition per Feldbahnloren sowie die Unterkünfte der umfangreichen Bedienungsmannschaften und Materiallager erforderlich. Daher baute man die Eisenbahngeschütze meist weit hinter der Front auf, um von der gewöhnlichen Feindartillerie mit ihrer maximalen



Die deutsche 17-cm Eisenbahnkanone L/40 kam ab 1916 zum Einsatz an der Westfront, konnte um 27 Grad seitlich ausgerichtet werden. Die Kanone war ein Schiffsgeschütz.



Verschiedene Arten der Gleisanordnungen für die Ausrichtung eines seitlich starren Eisenbahngeschützes. Das Geschütz wurde verfahren oder per Drehscheibe gedreht.



Montage eines Bettungs-Geschützes. Die dampfbetriebenen Kräne heben das Geschütz vom Eisenbahntransportwagen auf die fertiggestellte Betonbettung mit Drehkranz.

Am Morgen des 21. Februar 1916 feuerte um 8.12 Uhr deutscher Zeit (7.12 Uhr Ortszeit) im Wald von Warphémont das umgebaute deutsche 38-cm-Schiffsgeschütz „Langer Max“ die erste Granate auf das 27 Kilometer entfernte Verdun ab. Das Geschoss sollte eine Brücke über die Maas zerstören, schlug jedoch in der Stadt ein.



Reichweite von elf Kilometern nicht gefährdet zu werden.

Mit der Zunahme der Luftaufklärung per Fesselballon und Flugzeug mussten die Stellungen gut getarnt werden und während des Abschusses hüllte man die Umgebung eines Standorts mit künstlichem Nebel ein, um die mächtige Abschusswolke eines Eisenbahngeschützes zu tarnen. Auf den Nachteinsatz verzichtete man weitgehend, denn das helle Mündungsfeuer verriet die Stellung. Auch sorgte man dafür, dass weitere Geschütze gleichzeitig schossen, damit das schwere Geschütz beim Feind auch akustisch möglichst lange unentdeckt blieb.

Jedes Geschützrohr verschleißt durch Abrieb der Innenfläche durch die Munition. Auch können die heißen und chemisch aggressiven Abgase des Zündsatzes die Innenfläche angreifen. Aus diesen Gründen haben viele Geschütze ein teilbares Rohr: Es wird aus zwei oder drei Teilrohren zusammengesetzt. Das hintere Rohr (wo das Geschoss startet) verschleißt stärker als das vordere.

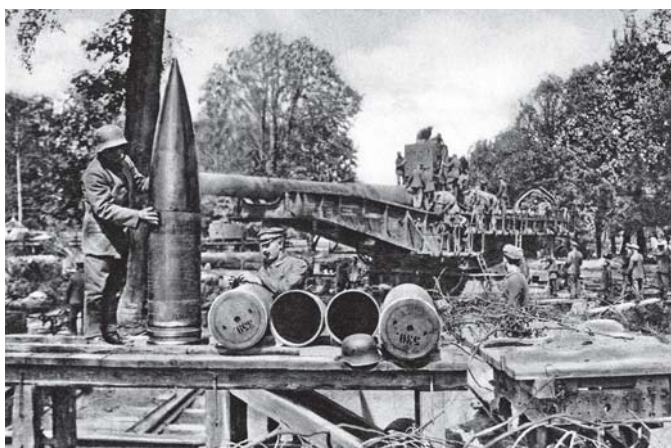
Je nach Geschützbauart stand früher oder später der Austausch der Rohre an. Entsprechende Ersatzrohre standen im Hinterland in den Materiallagern oft zur Verfügung und wurden per Bahn zur Stellung transportiert, während das verschlissene zur Überarbeitung in die Heimat zum Hersteller transportiert wurde.



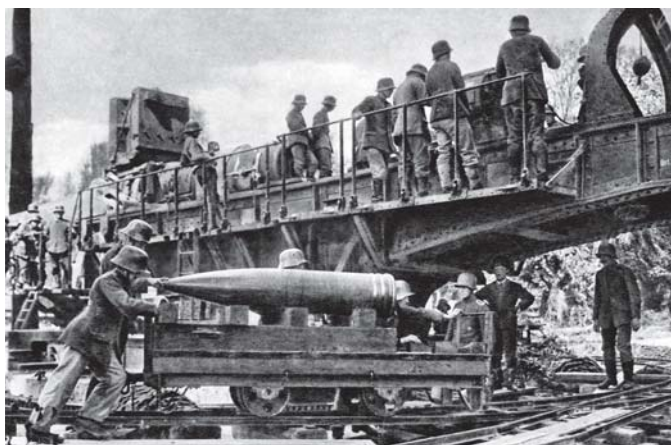
Die geladene Kanone wird in der Höhe ausgerichtet. Vor dem Abschuss wird die Umgebung mit künstlichem Nebel zum Tarnen des Mündungsfeuers vor feindlicher Sicht eingehüllt.



Das 38-Zentimeter-Eisenbahn-Bettungsgeschütz „Langer Max“ ist im Wald untergebracht. Zusätzliche Äste und Matten tarnen das Geschütz vor der Luftaufklärung.



Die riesigen Granaten werden unmittelbar vor dem Laden gründlich abgerieben. Die Kanone selbst steht ohne ihre beiden Drehgestelle auf einem Drehring, der auf dem Betonfundament liegt.



Der Transport des 18 Zentner schweren Geschosses erfolgt mit einer Feldbahnlore und wird anschließend mit einem kleinen Kran (rechts) auf die Bedienplattform hochgezogen.



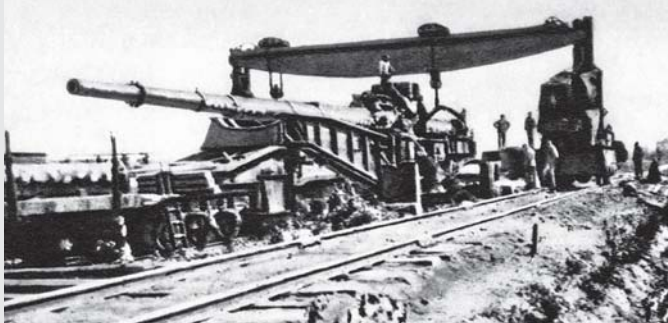
Die Granate wird ins Rohr geschoben. Die Schussweite betrug bis zu 47 Kilometer. In erster Linie wurden strategische Ziele wie Eisenbahnen oder auch wichtige Umschlagplätze angegriffen.



## Mit Langrohrgeschützen gegen Paris 1918

Die größte Schussreichweite mit maximal 128 Kilometern erzielten ab 1918 drei riesige Eisenbahngeschütze mit 21-Zentimeter-Granaten. Jedes Geschütz hatte eine Rohrlänge von 37 Metern. Das Rohr war eine Konstruktion aus einem 17 Meter langen Mantel-Rohr mit 38 Zentimetern Innendurchmesser (vom Geschütz „Langer Max“), in das ein zweiteiliges, insgesamt 30 Meter langes, gezogenes 21-Zentimeter-Rohr (Seelenrohr) eingesetzt wurde. Schließlich wurde noch ein sechs Meter langes glattes Rohr (die sogenannte Tüte) angefügt. Die überlange Konstruktion wurde durch ein charakteristisches hängengebrücktenartiges Spannwerk gegen Durchhängen geschützt. Dieses Geschützrohr bezeichnete man als „Kaiser-Wilhelm-Rohr“; es ging aber als „Pariser Geschütz“ in die Geschichte ein. Mit einem hohen Abgangswinkel von bis zu 55 Grad, einer sehr starken Treibladung (bis sechs Zentner) und dem überlangen Rohr erreichten die bis zu 106 Kilogramm schweren Geschosse eine Flughöhe von etwa 40 Kilometern und eine Flugzeit von drei Minuten und zehn Sekunden bei einer Entfernung von 128 Kilometern. Das war einsame Spitze und erst die V-2-Rakete erreichte im Zweiten Weltkrieg eine vergleichbare Flughöhe. Ein spezieller Zünder war erforderlich, da man damit rechnete, dass das Geschoss nach Erreichen des Flugscheitelpunktes in der Stratosphäre nicht mehr mit der Spitze zur Erde zurückkehren könnte.

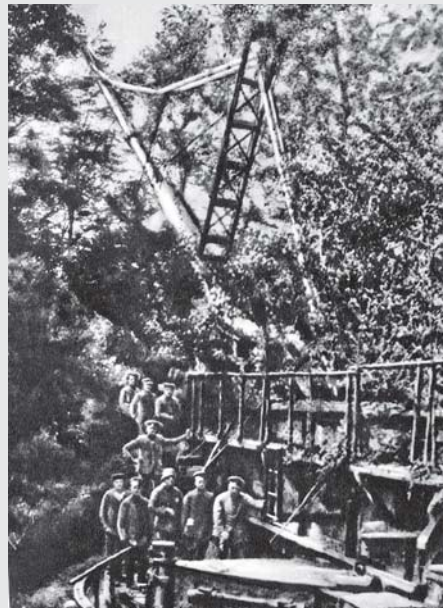
Der Rohrverschleiß war enorm. Bei jedem Schuss vergrößerte sich das Kaliber etwas, was mittels nummerierter Granaten mit entsprechend steigendem Durchmesser und einer ständigen Steigerung der Treibladung ausgeglichen werden musste. Die Nutzungsdauer eines Rohres aus der 1. Stellung bei Laon lag bei nur etwa 65 Schuss. Danach musste jedes Geschützrohr bei Krupp in Essen



Eines der drei „Pariser Geschütze“ wurde Anfang 1918 für den Beschuss von Paris in Laon montiert und anschließend auf eine Betonbettung gesetzt. Der Kran diente nur der Montage.

auf Kaliber 22,4 und später auf 23,8 Zentimeter aufgebohrt werden. Dadurch erweiterte sich das Rohrvolumen, und beim Abschuss sank der Gasdruck, was einen Reichweitenverlust mit sich brachte. Die neuen Feuerstellungen lagen daher näher an Paris, zuerst in Beaumont-en-Beine, 109 Kilometer, und ab 16. Juli bei Bruyères-sur-Fère, 87 Kilometer entfernt. Insgesamt waren sieben Rohre zum Durchtauschen vorhanden. Das Gesamtgewicht eines fahrbaren Geschützes betrug 140 Tonnen. Die Betonbettung nebst Gleisen wurde eigens in wochenlanger Vorbereitung geschaffen.

Nicht nur die Stellung, sondern auch der Abschuss selbst musste getarnt werden. Um die französische Schallmessortung zu erschweren, schossen abgestimmt gleichzeitig mit einem der Pariser Geschütze jeweils etwa 30 andere schwere deutsche Batterien aus benachbarten Stellungen. Geschossen wurde auch meist nur am Tage, da allein das riesige Mündungsfeuer nachts die Stellung verraten hätte. Die Umgebung musste hierfür mit künstlichem Nebel wegen dem Mündungsrauch getarnt werden. Der Beschuss

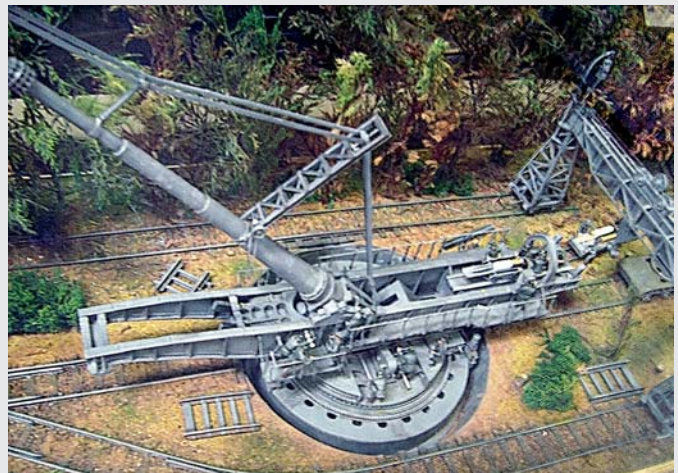


Minutenlang wackelte das Rohr nach jedem Schuss wie eine Angelrute. Mit einer flaschenzugartigen Vorrichtung wurde es wieder gerade gezogen.

wurde ebenfalls während französischer Fliegergefahr eingestellt. Die Paris-Batterie wurde durch ein Infanterie-Bataillon und zehn Fliegerabteilungen mit Jagdflugzeugen gesichert.

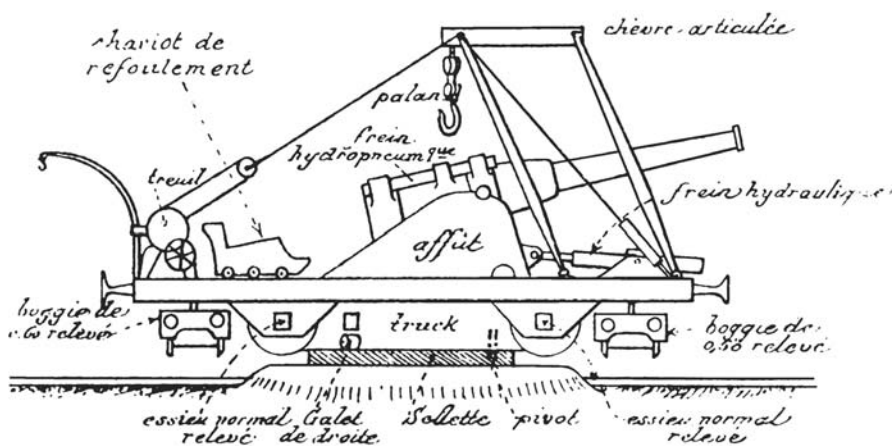
Bedient wurde jedes Geschütz von 60 bis 80 Marinesoldaten, die Erfahrungen mit Großgeschützen auf Schiffen hatten. Unterstützt wurden sie von zivilen Ingenieuren für Technik und Vermessung. Die Bedienung blieb beim Abschuss beim Geschütz. Die schnellste Schussfolge war alle 20 Minuten. Eine Feuerleitung war wegen der großen Entfernung nicht möglich, man schoss blind. Zeitungsberichte und Spione in Paris gaben Stunden oder Tage später Auskunft über Ort und Wirkung. Die drei Geschütze wurden wegen mangelnder Trefferpräzision ausschließlich zum zivilen Beschuss in Paris eingesetzt und sollten Angst in der Bevölkerung erzeugen. Rund 800 Granaten verschoss man zwischen dem 23. März und dem 8. August 1918. Obwohl die Sprengkraft etwas schwach war, wurden insgesamt 256 Zivilisten getötet und 620 verwundet. Somit waren die „Pariser Geschütze“ reine Terrorwaffen.

Quellen: Wikipedia und Der Weltkrieg im Bild

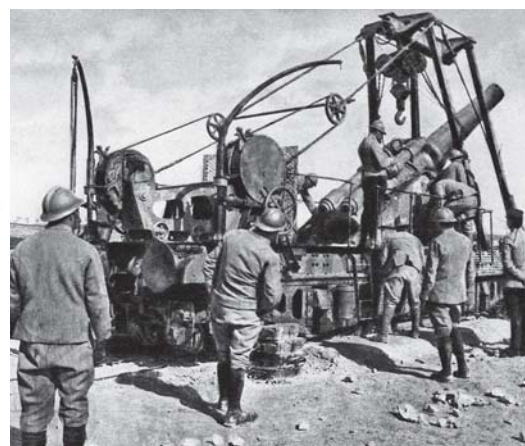


Das „Pariser Geschütz“ im Wald von Chatel, nördlich von Châteauneuf-Thierry, verwendete eine Metallbettung, auf der es gedreht werden konnte. Die beiden Drehgestelle waren demontiert. Hier das Modell der Wehrtechnischen Studiensammlung Koblenz.





Die Kanone G 240 mm M 1903 T.R. war eine Wiegenlafette, deren Unterwagen zwei Normalspurräder und zwei Drehgestelle für die Spurweite 600 mm hatte.



Die Lafette stand zum Schießen auf einer Plattform mit Erdbettung. Der Kran diente zum Absenken der Kanonenlafette auf den Untergrund.

schwerer Artillerie auf der deutschen Seite sichtbar. Zahlreiche Improvisationen entstanden in aller Eile, auf die hier nicht weiter eingegangen wird. Mangels sofort verfügbarer weitreichender Landkanonen griff man auf nicht verwendete Schiffskanonen des Kalibers 38-cm-SK-L/45 zurück. Den Umbau für den Landeinsatz betreute Vizeadmiral Maximilian Rogge, nach dem die neuen Landgeschütze die Bezeichnung „Max“ erhielten.

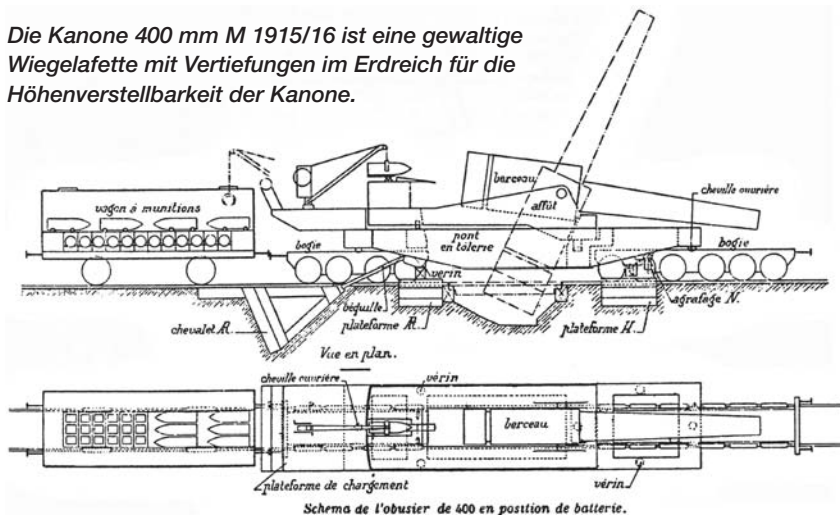
Der „Lange Max“ konnte ab 1916 sowohl als reines Eisenbahngeschütz oder als Bettungsgeschütz, zum Beispiel zur Küstenver-

teidigung, aber auch in Frontnähe eingesetzt werden, wozu je nach Bauweise eine bis 360 Grad drehbare Bettung vorgesehen war. Beim Bettungsgeschütz konnte mit einem Stellwinkel von 55 Grad eine Schussweite von bis zu 47,5 Kilometern erreicht werden, als fahrbares Eisenbahngeschütz kam es bei maximal 18,5 Grad Schusswinkel nur auf 24, später 33 Kilometer.

Durch Schüsse des neuen 38-Zentimeter-Eisenbahn-Bettungsgeschützes „Langer Max“ im Wald von Warphémont wurde die Schlacht um Verdun in Frankreich am 21. Februar 1916 um 8.12 Uhr deutscher Zeit begonnen.

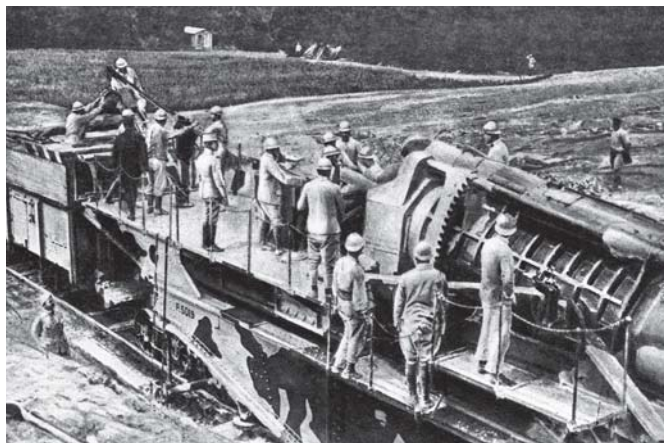
Verdun gilt als Inbegriff für ein sinnloses Schlachtfeld im Ersten Weltkrieg, bei dem nach zehn Monaten erbittertem Kampf der Frontverlauf sich kaum verändert hatte, aber vor allem die heftige Artillerie folgenschwere Wirkung auf Mensch (über 190 000 Ententetote) und Landschaft erzielte. Die Wirkung des ständigen massiven Beschusses von Verdun und der Frontlinien führte vielerorts letztlich zu einer Mondlandschaft mit zum Teil tiefen Kratern, bei der der Boden bis zu acht Meter so komplett umgepflügt wurde, dass selbst heute noch die Landschaft stellenweise sichtbare Narben trägt.

Die Kanone 400 mm M 1915/16 ist eine gewaltige Wiegenlafette mit Vertiefungen im Erdreich für die Höhenverstellbarkeit der Kanone.



Die Kanone 400 mm in der Feuerstellung in der Schlucht von Harbonnières am 29. Juni 1916.

Die grobe Seitenausrichtung erfolgte auf einem Kurvengeis, die FeinstEinstellung auf der seitlich beweglichen Lafette.







*Für die Schlacht an der Somme im September 1916 setzte Frankreich 37-Zentimeter-Mörser ein. Zur Aufstellung und zur Versorgung mit Munition waren eigens konstruierte...*



*...Feldbahn-Transportwagen erforderlich. Die mächtigen Kanonen mit ihrer aufwendigen Infrastruktur hämmerten tagsüber nahezu ununterbrochen auf die deutschen Stellungen ein.*

Bereits Ende 1915 begannen die Vorbereitungen für den deutschen Angriff. Auf engstem Raum wurden unter anderem 1220 unterschiedliche Geschütze zusammengezogen, während zirka 1300 Munitionszüge rund zweieinhalb Millionen Artilleriegeschosse an die Front transportierten.

Zur Bekämpfung der französischen Infanterie stellte das deutsche Heer zahlreiche Geschütze der Kaliber 7,7 bis 21 Zentimeter bereit, während gegen die französischen Nachschublinien im Hinterland Kanonen mit großer Reichweite eingesetzt werden sollten. Hinzu kamen unter anderen 21-Zentimeter-Mörser, die besonders schlagkräftig waren. Daneben bot das deutsche Heer 17 Mörser vom Kaliber 30,5 auf. Die schwersten deutschen Geschütze, die in das Angriffsgebiet transportiert wurden, waren zwei 38-cm-Schiffgeschütze („Langer Max“) auf Eisenbahnlafetten und 13 Mörser mit einem Kaliber von 42 Zentimetern, auch als „Dicke Berta“ bekannt. Auch sie wurden per Bahn an die Front gebracht. Dank der nahe gelegenen Versorgungslinien durch die Frontbahn erreichte man auf dem gesamten Verdun-Frontabschnitt in der Eröffnungsphase eine Geschossmenge von bis zu 10000 Einschlägen pro Stunde für ein erbarmungsloses Trommelfeuer auf der französischen Seite. Als Transporteur spielte die Bahn eine kriegswichtige Rolle, was ihr aber im weiteren Kriegsverlauf zunehmend zum Verhängnis wurde, denn wichtige Bahnknoten und Umschlagplätze rückten in den Blickpunkt schwerer Artillerie – und das waren Eisenbahngeschütze auf beiden Seiten der Fronten. Die Luftaufklärung sorgte für das Ausspähen der Ziele, die schwere Artillerie sorgte für deren Zerstörung innerhalb ihrer Reichweite.

Frankreich trieb die Entwicklung ihrer beweglichen Eisenbahnartillerie im 19. Jahrhundert schon früh voran und erreichte auf diesem Gebiet während des Ersten Weltkriegs



*Die britische 305-Millimeter-Eisenbahnhaubitze MK I zeichnete sich speziell durch ihre rundum drehbare Kanone aus und kam ab Ende 1916 an der Westfront zum Einsatz.*



*Die Feuerleitstelle an der Front teilten sich Franzosen und Briten jeweils für ihre eigene Artillerie im Hinterland. Per Telefon gaben sie getrennt Anweisungen.*





*Unter freiem Himmel lagerten für die Sommeschlacht 1916 riesige Mengen an Munition sicher im Hinterland, die per Bahn angeliefert und per Feldbahn zu den einzelnen Geschützen gelangten.*



*Der Transport dieser großkalibrigen Kanone erfolgte mühselig über die Feldbahn zu ihrer gut geschützt im Wald liegenden Einsatzstelle in den französischen Vogesen im August 1916.*

ges eine führende Stellung. Die ersten Entwürfe entstanden 1883, die praktische Erprobung begann 1888. Französische Geschütze verwendeten vielfach eine Konstruktion als Gleitlafette, wobei der Rückstoß beim Abfeuern durch das Zurücklaufen des gesamten Geschützes auf den Gleisen abgefangen wurde. Im Ersten Weltkrieg gab es zahlreiche Varianten mit Kalibern von 274, 285, 305, 320, 340 und 370 Millimetern. Hinzu kamen verschiedene Kanonen mit Wiegelafette, die für das Schießen fest auf den Untergrund abgesenkt wurden.

In Großbritannien stellte die Firma Vickers 1916 die erste Eisenbahnhaubitze,

MK I, vor. Die rasche Weiterentwicklung führte innerhalb weniger Monate zur verbesserten MK III und MK V mit höherer Schussweite. Diese Geschütze kamen ebenfalls in Frankreich ab 1917/18 zum Einsatz. Anders als andere Eisenbahngeschütze besaß die MK V einen Seitenrichtbereich von 240 Grad. Deshalb war die Anlage eines aufwendigen Gleissystems zur seitlichen Ausrichtung nicht nötig. Allerdings war der Höhenrichtbereich eingeschränkt. Die Lafette bestand aus zwei Drehgestellen mit je zwei Achsen. Diese trugen den eigentlichen Lafetenaufbau. Zum Feuern wurden große Stützausleger für den Rückstoß bei seitlicher Aus-

schwenkung nach hinten ausgefahren, die dem Aufbau die nötige Stabilität verliehen und ein Umkippen des Eisenbahngeschützes verhinderten.

Nach dem Krieg nutzten die Alliierten ihre Erfahrungen für weitere Entwicklungen von Eisenbahngeschützen. In Deutschland hingegen nahm man die Entwicklung erst wieder nach 1933 auf. Doch die Tage schwerer Eisenbahngeschütze waren gezählt. Immer leistungsfähigere Flugzeuge konnten wirkungsvolle Zerstörungen im Feindesland übernehmen, wie der Zweite Weltkrieg beweisen sollte. □

*Markus Tiedtke.*



*Im diesem französischen Munitionslager lagerten 37-Zentimeter-Spreng- und (vorn) -Giftgasgranaten, die im Herbst 1916 während der Sommeschlacht massenhaft auf die deutsche Front abgefeuert wurden.*

ALLE FOTOS: SIG. TIEDTKE



*Das 24-Zentimeter-Geschütz ruht auf Drehschemelwagen für den Transport in den Einsatzraum bei Bouvancourt an der Marne im Oktober 1916.*



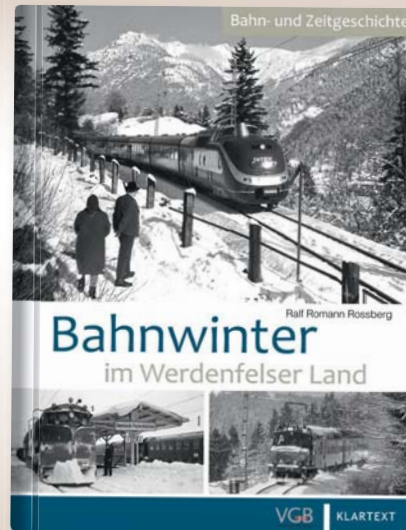
# FASZINIERENDE LITERARISCHE BAHNREISEN



## Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn

Die Höllental- und Dreiseenbahn gehören zu den schönsten Eisenbahnstrecken. Der Freiburger Gerhard Greß hat viele bisher unbekannte Bilder, Dokumente und Geschichten zusammengetragen. Neben technischen und zeitgeschichtlichen Informationen finden sich persönliche Erlebnisse sowie ein Beitrag über die Kraftpost in diesem Buch.

264 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm,  
670 Farb- und S/W-Fotos, farb. Streckenkarte  
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



## Bahnwinter im Werdenfelser Land

Das Werdenfelser Land zwischen Mittenwald, Garmisch, Partenkirchen, Murnau und Oberammergau mit der Zugspitze als „Höhepunkt“ zeigt sich hier aus einer ganz besonderen Perspektive, aus Sicht der Eisenbahn im Winter. Mehr als 200 Bilder und fünfzig Geschichten meist aus früher DB-Zeit lenken den Blick in eine weiße Welt.

144 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm,  
ca. 200 Farb- u. S/W-Fotos  
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



Besuchen Sie uns auf:  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei: VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) · [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



Die Filmprofis

## Das Eisenschwein der Reichsbahn



Die Baureihe E 94 zählt sicher zu den bedeutendsten deutschen Elloktypen. Die markanten, vor dem Krieg entwickelten Maschinen bekamen wegen ihrer außergewöhnlichen Form bald den Spitznamen „Deutsches Krokodil“. In der DDR kamen die Krokodile nach dem Krieg erst spät wieder in Betrieb. Die Sowjetunion hatte 1946 alle elektrischen Anlagen abgebaut und mit den dazugehörigen Loks in die Sowjetunion gebracht. Diese kehrten desolat zurück, bis Anfang der 60er Jahre kamen dann aber 23 aufgearbeitete E 94 in den Betriebspark der DDR-Reichsbahn, die Eisenbahner bezeichneten die bulligen Loks bald als „Eisenschweine“. Dieser Film beschreibt ausführlich die faszinierende Geschichte anhand von 254 052, der am längsten eingesetzten E 94. Eine sehenswerte DVD mit seltenen Bildern, mit vielen technischen Informationen, mit aufregenden Geschichten von ehemaligen Lokpersonalen und mit exzellenten Aufnahmen von den erhalten gebliebenen Exemplaren.

**Laufzeit 60 Minuten • Best.-Nr. 6381**  
**€ 16,95**



Besuchen Sie uns auf:  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**Erhältlich direkt bei:**

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/53481-0 • Fax 08141/53481-100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.riogrande.de](http://www.riogrande.de)

**Oder im gut sortierten Fachhandel**

**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]  
[www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



Während des Ersten Weltkriegs rückte auch die Station Étampes an der Strecke von Paris nach Orléans ins Blickfeld der Militärstrategen. Der Modellbahnclub T.E.E. 91 hat das damalige Geschehen im Maßstab 1:87 akribisch und detailgetreu rekonstruiert.



*Wach- und Bedienungsmannschaft sind bereit, der Weitertransport des schweren Eisenbahngeschützes Richtung Front steht bevor.*

# H0-Schauplatz





Beeindruckend ist das Modell dieser ALVF-Kanone, eines 32-Zentimeter-Geschützes, das aus Karton, verschiedenen Röhrchen und Profilen aus Kunststoff konstruiert ist. Lediglich die Puffer, Leitern, Räder und die Steuerräder sind zugekauft.

Die Kleinstadt Étampes, zirka 50 Kilometer südlich von Paris und rund 60 Kilometer nördlich von Orléans gelegen, gehörte zu jenen französischen Gemeinden, die aufgrund ihrer Nähe bei gleichzeitigem sicheren Abstand zur Westfront strategische Bedeutung im Ersten Weltkrieg erlangten. Von Étampes, das genau 400 Jahre zuvor, nämlich anno 1514, vom König das Stadtrecht erhalten hatte, wurden die Soldaten aus dem Arrondissement unter dem Jubel der Bevölkerung im August 1914 per Bahn an die Front gebracht. Als bald kamen in Étampes auch die ersten Züge mit Verwundeten an, die dort im örtlichen Krankenhaus und in diversen Hilfslazaretten versorgt wurden.

### Zwischen Kriegsgefangenen und US-Expeditions-Corps

Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Nachschubs erfolgte über Étampes. Neben Truppentransporten und Versorgungszügen wurde auch schweres Kriegsgerät auf dem Schienenweg an die Front gebracht. Vor der Weiterfahrt fassten die eingesetzten Dampflokomotiven stets in Étampes Wasser. Der ehemalige Grafschaftshauptort machte am 9. November 1915 auch die Bekanntschaft mit den ersten deutschen Kriegsgefangenen und erlebte am 17. September 1917 die Ankunft eines Vorauskommandos des US-Expeditions-Corps.

In enger Zusammenarbeit mit dem örtlichen Geschichtsverein „Étampes Histoire“ hat sich der 2003 gegründete Modelleisenbahnclub „Trans Étampes Express 91“ (T.E.E.) an die anspruchsvolle Aufgabe gewagt, das Kriegsgeschehen der Jahre 1914 bis 1918 rund um den Bahnhof Étampes in miniature aufleben zu lassen. Nach aufwendigen Recherchen, unter anderen in den SNCF-Archiven, haben die rund 20 Clubmit-



Die Farben ihrer Uniformen stimmen zwar nicht so ganz, doch das hält die deutschen Kriegsgefangenen nicht davon ab, unter französischer Bewachung Karten zu spielen.



Die ersten Lazarettzüge haben verwundete französische Soldaten von der Front nach Étampes gebracht, wo sie versorgt und auf die örtlichen Krankenhäuser verteilt werden.





Auf Pferdestärken konnte auch die französische Armee noch nicht verzichten. Hier werden gerade requirierte Pferde zur Verladestation im Bahnhof Étampes getrieben.

glieder, darunter eine Frau und fünf Jugendliche, auf vier Quadratmetern ein bemerkenswertes Abbild der historischen Ereignisse modelliert. In gut 2000 Arbeitsstunden realisierten die T.E.E.-Mitglieder ihren heimatlichen H0-Schauplatz des Ersten Weltkriegs zu Füßen des Turms von Guinette.

## Prunkstück der Anlage: Bahnsteighalle mit Glasdach

Vor allem bei den Gebäudemodellen, insgesamt 13 an der Zahl, war Eigenbau gefragt. Detailgetreu, zum Teil nach historischen Plänen wurden die Bauten aus Karton, Furnierholz, Depron und Kunststoffprofilen konstruiert, sodann farblich behandelt und gealtert. Prunkstück und Mittelpunkt der Anlage ist die Bahnsteighalle mit Glasdach, für die mehr als 20 Meter Kunststoffprofile verbaut wurden. Nicht fehlen darf natürlich das Wahrzeichen der Stadt, die Turmuine von Guinette, Rest der ehemaligen Grafenburg. Zu deren Füßen tummeln sich insgesamt 350 handbemalte Noch-Figürchen, darunter die französischen Infanteristen, rot behost und blau bemantelt. Für sie wie auch für die anderen Protagonisten bleibt der Krieg glücklicherweise vom Vorbild abweichend eine verlustfreie Episode. □ Karlheinz Hauke



Ob sie sich grün geärgert haben? Eigentlich müssten alle gefangengenommenen deutschen Soldaten feldgraue Uniformen tragen.





*Die Amerikaner kommen: Interessiert beobachten französische Artilleristen das Treiben des Vorauskommandos des Expeditions-Corps.*

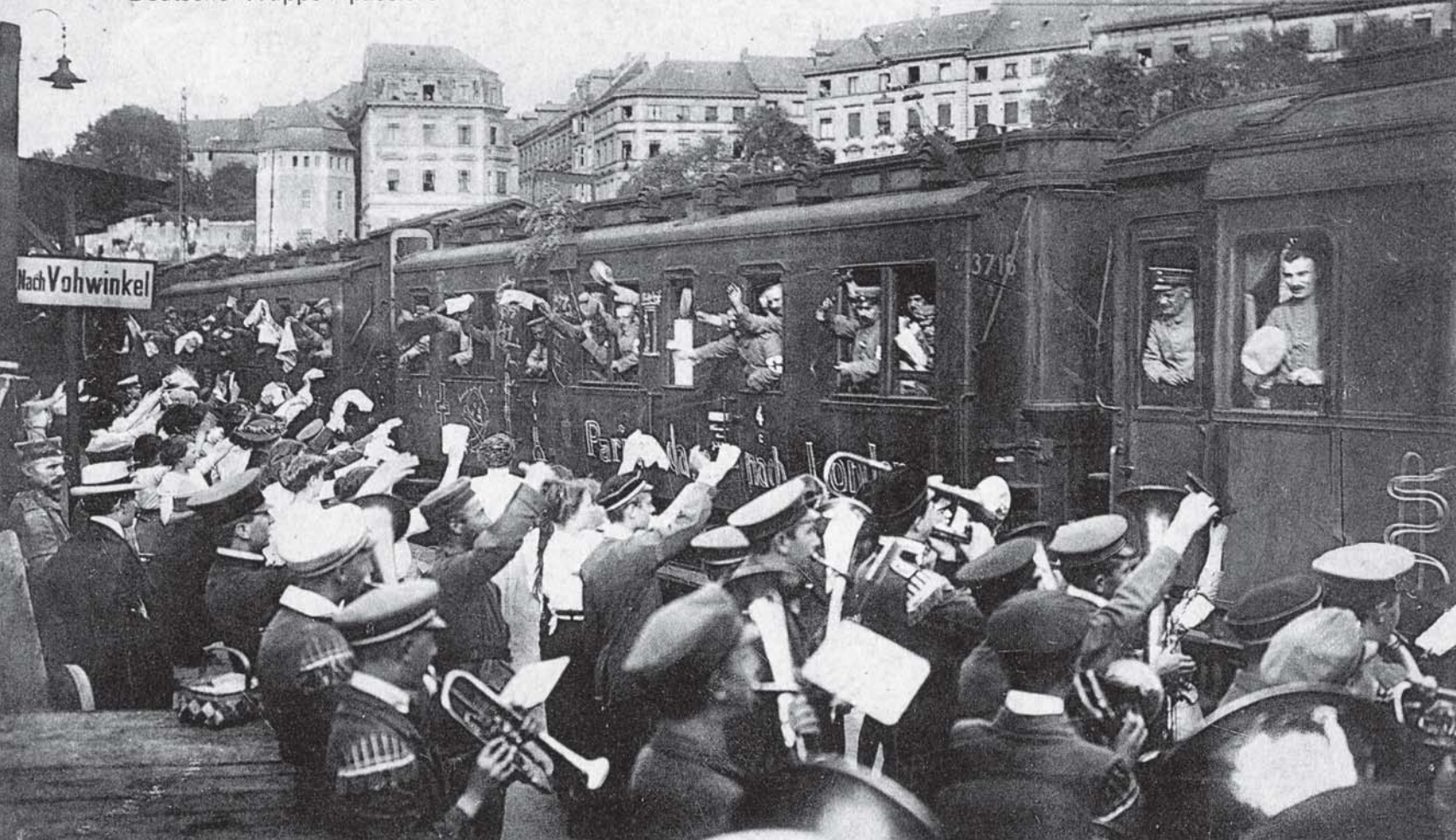


*Sinnend stehen die französischen Infanteristen in ihren farbenfrohen Uniformen auf dem Bahnsteig in Erwartung ihres Marschbefehls.*

FOTOS: MARKUS TIEDTKE



Der Europäische Krieg. Mobilmachung.  
Deutsche Truppen passieren Elberfeld–Steinbeck.



Zu Marschmusik und unter dem Jubel der Bevölkerung ging's wie hier in Elberfeld für die Einberufenen in den Krieg.

FOTO: ARCHIV EISENBahnSTIFTUNG

Binnen weniger Monate erstarrte die Front  
im Stellungskrieg. Und die Eisenbahn  
sorgte dafür, dass der Nachschub an  
Menschen und Material nicht versiegte.



Die Bahnhofswachen rekrutierten sich meist  
aus den Landwehren, so hier in Grenznähe in  
Monschau aus den Eupener Landstürmern.

# Tief im Westen



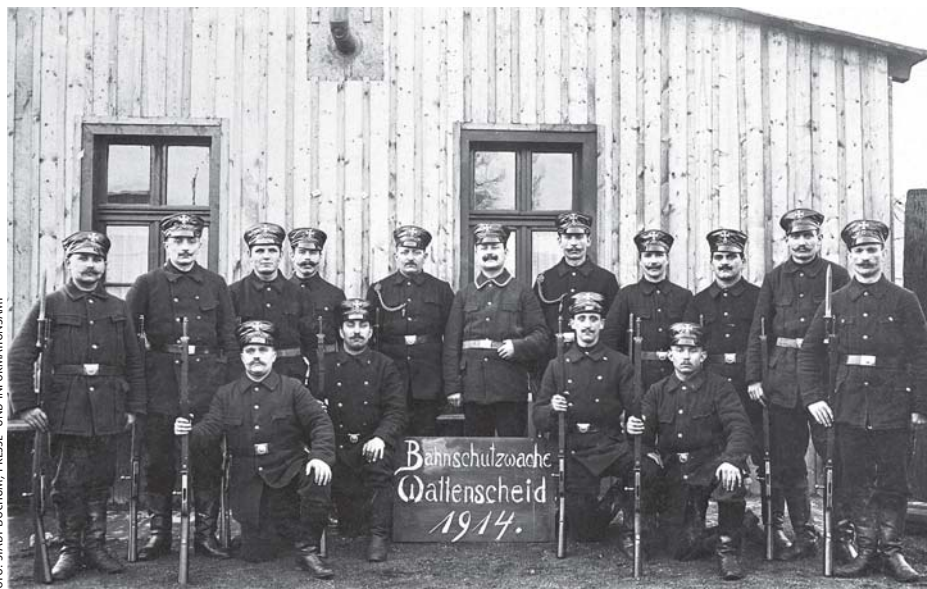
Für den deutschen Generalstab war der Krieg schon entschieden, ehe er überhaupt begonnen hatte. Mit dem Schlieffenplan, gegen den Frankreich nie eine wirksame Gegenstrategie entwickelt hatte außer der aus naheliegenden Gründen wieder verworfenen Idee, seinerseits über Belgien das Kaiserreich anzugreifen, stand ein schneller Vorstoß auf Paris und damit ein ebenso schneller Sieg an der Westfront außer Frage.

Entsprechend optimistisch gestimmt waren die gemäß den Mobilisierungsplänen zu den Waffen gerufenen Reservisten und viele Freiwillige: „In wenigen Wochen sind wir wieder in der Heimat!“ Genau das glaubte auch eingedenk des siegreichen Kriegs von 1870/71 die überwältigende Mehrheit der Deutschen. Landauf, landab wurden die Soldaten von begeisterten Menschenmassen jubelnd begleitet und an den Bahnhöfen nicht selten mit schmissiger Marschmusik verabschiedet. Das war ganz im Sinne Kaiser Wilhelm II. und seines Reichskanzlers Theobald von Bethmann-Hollweg. Dieser hatte schon am 1. August vor seinem Berliner Palais der begeisterten Menge den überlieferten Appell des Prinzen Karl Friedrich an die Brandenburger in Erinnerung gebracht: „Laßt Eure Herzen schlagen zu Gott, Eure Fäuste auf den Feind!“

## Drohende Kriegsgefahr aktiviert Bahnschutzwachen

Während sich Gediente wie Ungediente ab dem 2. August 1914 auf den Bahnweg zu ihren Einheiten machten, um den Grundsätzen der Mobilmachung entsprechend das rund 800 000 Aktive zählende Feldheer zu verstärken, formierten sich bereits vor dem 1. August mit der Feststellung der drohenden Kriegsgefahr auf Weisung der zuständigen Generalkommandos die Bahnhofs- beziehungsweise Bahnschutzwachen. Sie rekrutierten sich aus Angehörigen der Landwehr und des Landsturms und gehörten zum in der Heimat verbleibenden so genannten Besatzungsheer, das nominell 1,8 Millionen Soldaten zählte. Die Bahnschützer waren bewaffnet und hatten noch vor Kriegsbeginn die Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke und sonstige sensible Bahneinrichtungen zu sichern. Diese Sicherungen erfolgten nicht nur im Rahmen des Grenzschutzes, sondern im gesamten Reichsgebiet. Das geschah nicht ohne Grund, rechnete man doch im Kriegsministerium wie im Generalstab mit der Möglichkeit von Sabotage und Anschlägen. Schließlich hatte es in den Jahren zuvor selbst Attentate auf den Kaiser gegeben.

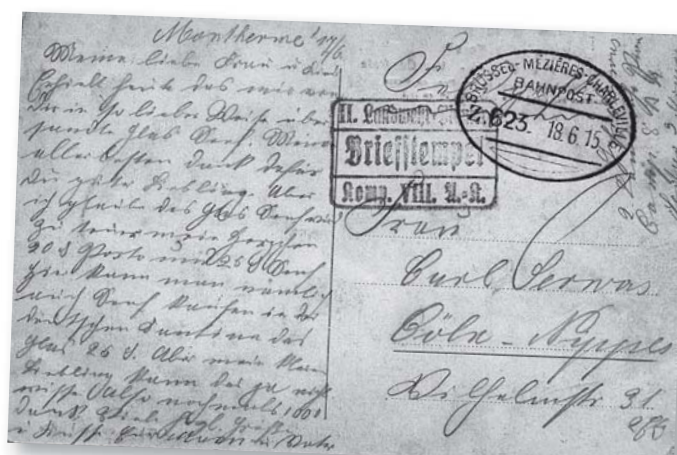
Gleichfalls schon vor den gegenseitigen Kriegserklärungen vom 3. August 1914 standen zusammen mit sechs Infanteriebrigaden, Kavallerie- und Artillerie-Abteilungen auch



Nicht nur in Frontnähe wurden die Bahnanlagen im Kaiserreich bewacht. Hier präsentiert sich wohl auch zur Abschreckung von Attentätern die Bahnschutzwache Wattenscheid.



Schwer zerstört wurde der Bahnhof von Lens schon 1914. Von den deutschen Truppen besetzt war die Bergbaustadt im nördlichen Pas-de-Calais bis in den Herbst 1918.



Mit der Feld- und Bahnpost war dieser Kartengruß des Pioniers Serwas aus Montherme über Brüssel, Mézières und Charleville im Juni 1915 nach Köln-Nippes unterwegs.





Vouziers an der Aisne, Heimat des 1918 ums Leben gekommenen französischen Piloten Roland Garros, war ab 1914 in deutscher Hand.

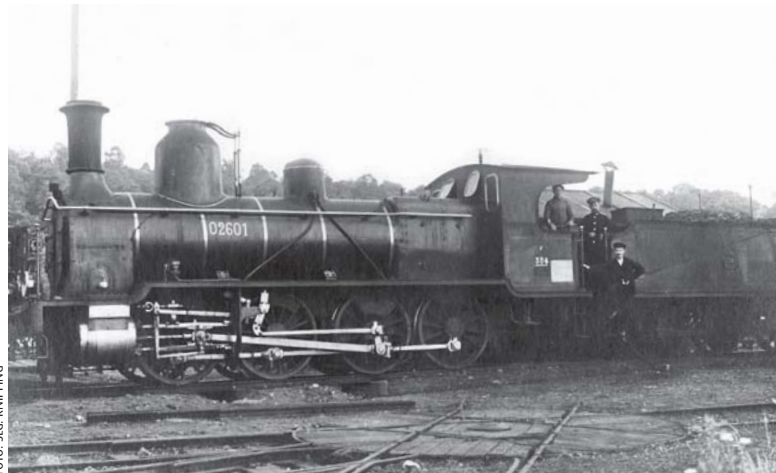


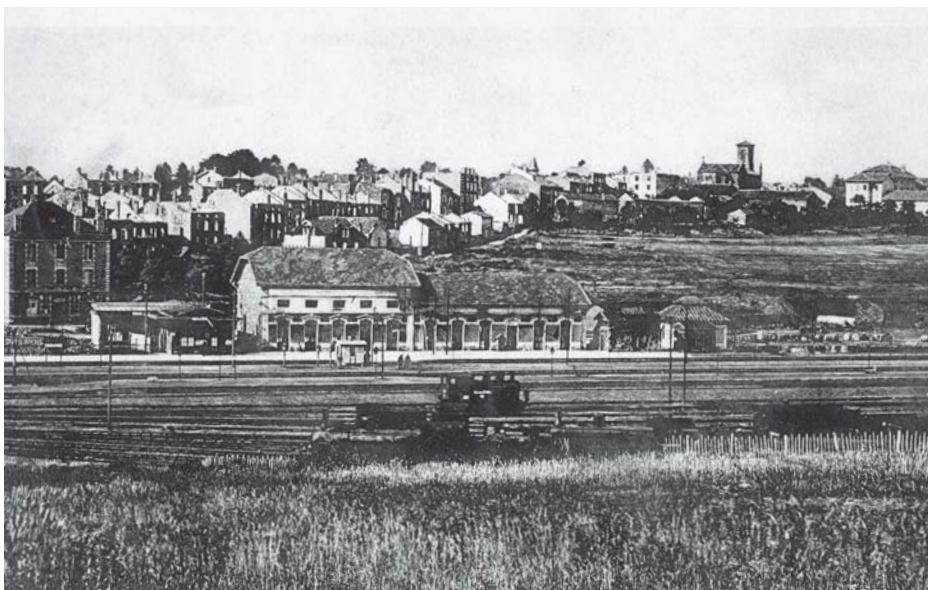
FOTO: SIG. KNIPPING

Für die MED III in Charleroi fährt die belgische Güterzuglok 354 der Reihe 28 w mit nun deutscher Nummer 02601.



FOTO: SIG. KNIPPING

Deutschen Feldeisenbahnern dient diese belgische Güterzuglok, ein Dreikuppler der am weitesten verbreiteten Reihe 25, als passender Hintergrund für die Gruppenaufnahme.



Weitläufige Bahnanlagen zeichnen Audun-le-Roman aus. Die Stadt, die auf Deutsch Welsch-Oth genannt wurde, liegt nur 15 Kilometer südlich der Grenze zu Luxemburg.

Kompanien der II. Eisenbahnbrigade aus Hanau unweit der Grenze, entlang der Vennbahn bereit für den schnellen Vorstoß durch Belgien auf die französischen Stellungen. Diese deutschen Vorseinheiten sollten den nachrückenden drei Armeen auf dem rechten Flügel den Weg freimachen. Als Belgien die Erlaubnis zum Durchmarsch mit Verweis auf seine Neutralität verweigerte, überschritten die I., II. und III. Armee unter dem Befehl der Generaloberste Alexander von Kluck, Karl von Bülow und Max von Hausen am 4. August 1914 die belgische Grenze, um sich mit Waffengewalt den Weg nach Frankreich zu bahnen.

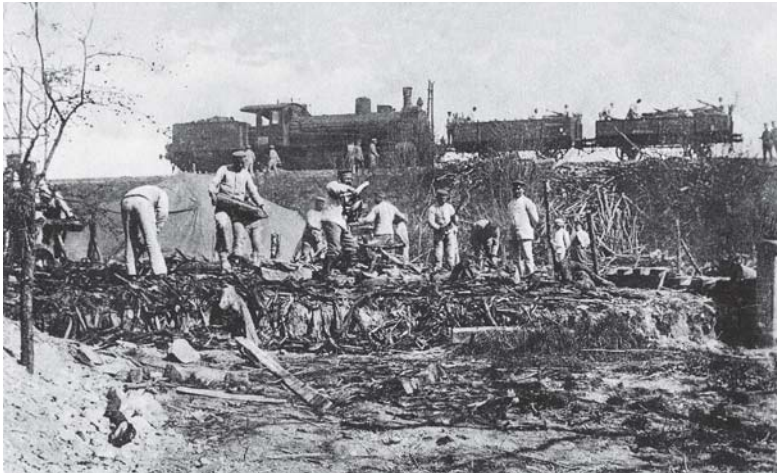
Unerwartet hartnäckig leistete die eigentlich hoffnungslos unterlegene belgische Armee Widerstand. Der Schlieffenplan geriet ernsthaft in Gefahr. Bis zum 16. August dauerte allein der Angriff auf Lüttich. Ab dem 21. August griffen zur Unterstützung sogar zwei K.u.k-Halbataillone der schweren Artillerie in die Kämpfe um die Festungsgarnisonen in Namur und Antwerpen ein, übrigens eine ganze Woche vor Österreich-Ungarns Kriegserklärung an Belgien.

### Eisenbahntruppen schon in den ersten Kriegstagen gefordert

Unter dem Oberbefehl ihres jungen Königs Albert, damals erst 39 Jahre alt, gelang es der belgischen Armee, den Vormarsch der deutschen Verbände zu verlangsamen. Insbesondere im äußersten Nordwesten kam die I. Armee unter von Kluck nicht recht voran. In den blutigen Schlachten in Flandern blieb der deutsche Angriff vor Ypern liegen und Wallonen und Flamen verhinderten mit Unterstützung französischer und britischer Truppenverbände so bis Kriegsende, dass auch noch dieser Rest des belgischen Königreichs unter deutsche Besetzung geriet.

Schon in dieser ersten Phase des Kriegs waren die zu den Verkehrstruppen gehörenden deutschen Eisenbahntruppen gefordert.





**Erst Kleinholz gemacht:** Als Nebeneffekt der Schlachten an der Marne und an der Aisne verfügte die Feldbäckerei über ausreichend Brennstoff.



**Westfront trifft Ostfront:** Kriegsgefangene Franzosen und Russen waren meist tief im Reichsgebiet untergebracht.

Die Bau- und die Betriebsbataillone mussten umgehend für Schadensbegrenzung sorgen, denn die schwachen belgischen Kräfte hatten auf ihrem Rückzug wichtige Bahnstrecken unbrauchbar gemacht, oft mit unorthodoxen Mitteln, etwa durch den Zusammenstoß zweier Lokomotiven in voller Fahrt. Die Eisenbahnpioniere beließen es nicht bei den notwendigen Aufräumarbeiten und Instandsetzungen, sondern bauten im Verlauf des Krieges auf Befehl ihres Feldeisenbahnchefs Wilhelm Groener sogar vier neue Eisenbahnstrecken in Belgien. Diese für den Nachschub wichtigen Linien waren die Strecken von Aachen nach Tongeren, von Born nach Vielsalm, von Orgeo ins französische Carignan und von St. Vith nach Gouvy. Eine fünfte Verbindung zwischen St. Vith und Losheim wurde nicht mehr fertiggestellt.

Neben Bau und Instandsetzung der Schienenwege hatten sich die Eisenbahntruppen auch um die Betriebsführung zu kümmern. Dazu gehörte unter anderem auch der Einsatz der Beutelokomotiven. Um deren Zustand und Bemannung hatten sich die Angehörigen der Betriebskompanien zu kümmern.

Die Leistungen der Militäreisenbahner sind um so höher einzuschätzen, setzt man ihre Zahl ins Verhältnis zur kämpfenden Truppe. Sieben Armeen und drei verstärkte Armee-korps, insgesamt über zwei Millionen Soldaten, traten zunächst an der Westfront an. Demgegenüber nehmen sich die insgesamt im Westen eingesetzten 66 Eisenbahn-Baukompanien, hauptsächlich von der II. Eisenbahnbrigade in Hanau gestellt, ebenso bescheiden aus wie die 155 Eisenbahn-Betriebskompanien, die noch dazu an allen Fronten im Einsatz standen.

Mit der Mobilmachung wurden die Militäreisenbahntruppen, die aus der I. Brigade mit den Eisenbahnregimentern 1 und 4 in Berlin und der II. Brigade mit den Eisenbahnregimentern 2 und 3 in Hanau sowie einem bayerischen Eisenbahnbataillon bestanden, durch Reservekompanien kräftig aufge-



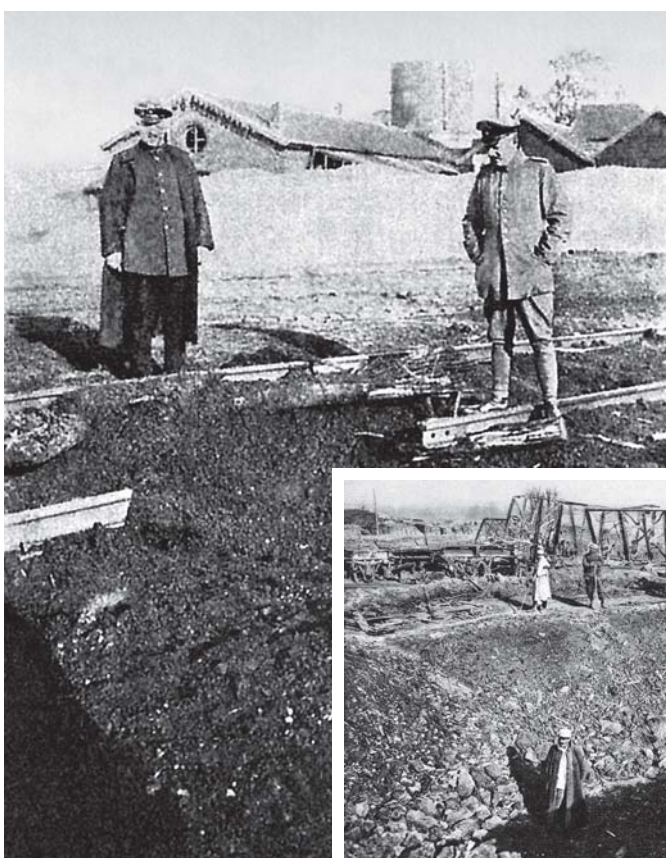
**30. Januar 1915:** Die ehemalige Festungsstadt Montmédy an der Eisenbahnstrecke von Luxemburg nach Sedan wurde schon im August 1914 von der III. Armee erobert.



**„Habe lange Zeit Rauchtaback genug, wir bekommen nämlich jeden Tag 2 Cigarren und 2 Cigaretten“, steht auf dieser Karte vom französischen Grenzbahnhof Igney-Avrincourt.**



*Höchstwillkommene Beute: Deutsche Infanteristen testen den französischen Landwein aus einem vollbeladenen Proviantzug, den der Gegner beim überhasteten Rückzug im Stich gelassen hat.*



*Mit der Zunahme des Luftkriegs wurden auch die Zerstörungen an den Bahnanlagen größer. War 1915 (lks.) kaum mehr als ein Meter Schiene kaputt, blieb am 17. November 1916 beim Angriff eines deutschen Flugzeugs auf den Bahnhof von Cerisy-Gailly an der Somme kaum ein Stein auf dem anderen.*



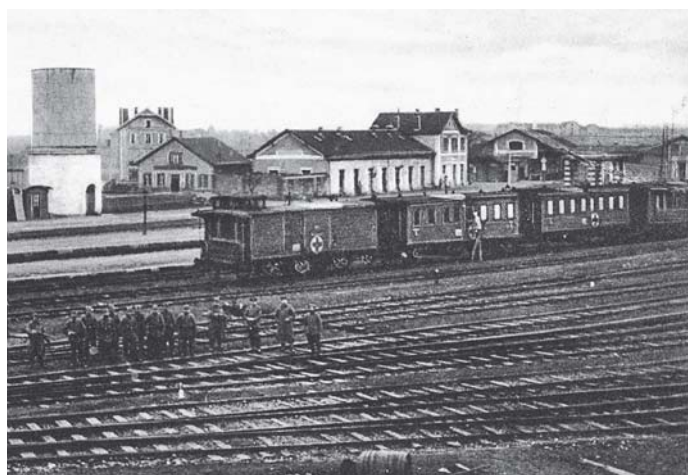
stockt. Sie unterstanden dem Befehl von Generaloberst Wilhelm Groener als Feldeisenbahnchef und wurden je nach Erfordernissen den verschiedenen Armeekorps zugeordnet. Um den wachsenden Bedarf zu decken, wurden während des gesamten Ersten Weltkriegs an den Brigadestandorten weiter Eisenbahnkorporationen ausgebildet, allein in Hannover an die 140 000 Mann. Je länger der Krieg dauerte, desto kürzer wurde allerdings die Ausbildungszeit; zuletzt waren es nur noch wenige Wochen.

### Bei Versorgung der Bevölkerung gerät Eisenbahn an ihre Grenzen

Das alles deckte den Bedarf jedoch nicht und so wurden zur dringend notwendigen Aufrechterhaltung des Betriebs nicht nur immer mehr Lokomotiven und Waggons aus dem Reichsgebiet angefordert, sondern auch mehr und mehr Eisenbahner aus der Heimat dienstverpflichtet. Die Folgen für den zivilen Bahnbetrieb im Kaiserreich waren absehbar. Der nachrangige Personenverkehr, dessen Fahrpläne ohnehin kaum noch eingehalten werden konnten, wurde stetig weiter ausgedünnt und die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, Brennstoff-



An der Décauville-Feldbahn warten deutsche Kriegsgefangene aus den Sommekämpfen im November 1916 auf den Abtransport.



Im Bahnhof Baroncourt nordöstlich Verduns wartet ein regulärer Lazarettzug auf die Verwundeten, die der Hölle entkommen sind.



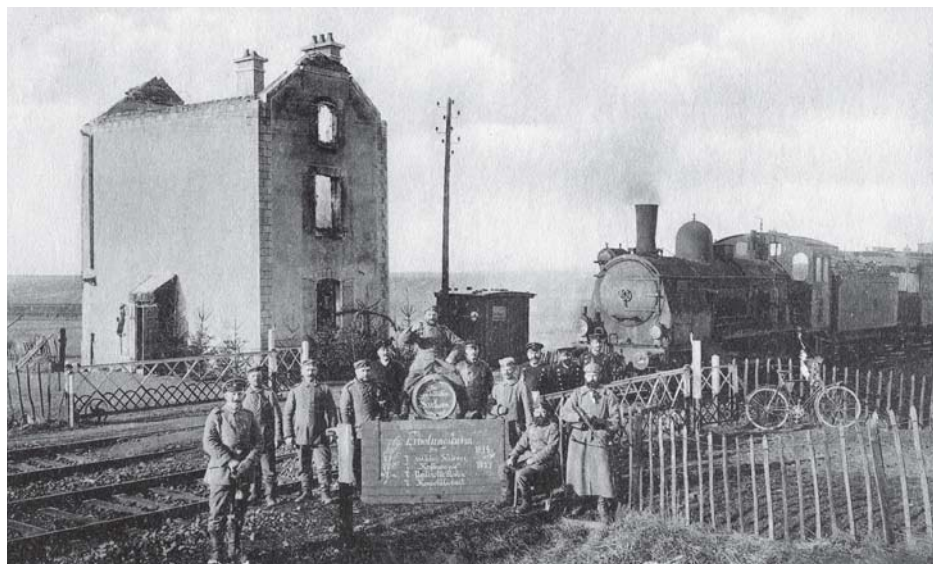


FOTO: SIG. HERDAM

**Bahnschutzwachen wurden auch in den besetzten Gebieten eingerichtet. Für diese Sachsen vor preußischer G 5.4 war solch eine Aufgabe fürwahr ein „Erholungsheim“.**

fen und anderen wichtigen Gütern konnte von den Reichseisenbahnen immer weniger gewährleistet werden. Zumal die rund 700 000 ans Militär abgegebenen Güterwaggons allenthalben fehlten. Die Seeblockade der Engländer kam erschwerend hinzu, so dass schon zu Beginn des zweiten Kriegsjahrs zunächst die Brotkarte eingeführt wurde und nach und nach immer mehr Nahrungsmittel nur noch rationiert auf Lebensmittelkarte erhältlich waren. Selbst Seife gab es alsbald nur noch auf Karte.

Die Versorgung der Truppen geriet dagegen dank der Eisenbahn kaum ins Hintertreffen. Wobei Beutezüge wie der mit französischem Landwein eher ein Zufallsresultat, aber nicht weniger willkommen waren. Ihre grundsätzliche Leistungsfähigkeit als Massentransportmittel hatte die deutsche Eisenbahn ja bereits bei der Mobilmachung bewiesen. Binnen elf Tagen waren, von den Vorausabteilungen mal ganz abgesehen, mit etwa 7300 Zügen mehr als zwei Millionen Mann und an die 900 000 Pferde in die Aufmarschgebiete gebracht worden.

## Mit Scheitern der Offensive Beginn des Stellungskriegs

Die Hauptlast für den Nachschub, für Versorgung und alle militärischen Operationen trug bis Kriegsende und selbst noch danach die Eisenbahn. Als die deutsche Offensive im September 1914 nach Überschreiten der Marne, die Angriffsspitze war weniger als 50 Kilometer von Paris entfernt, ins Stocken geriet und sich die I. und II. Armee bis in die Auffangstellungen zurückzogen, markierte die bis zum 20. September dauernde Schlacht an der Aisne, in die auch die III. und VII. Armee eingriffen, nicht nur den Beginn des Stellungskriegs, sondern auch das endgültige Scheitern des Schlieffenplans. Für die

Eisenbahnpioniere an der Westfront bedeutete das zunächst, dass sie die gerade erst mühselig instandgesetzten, vom Gegner beim Rückzug zerstörten Schienenwege und gesprengten Eisenbahnbrücken nun ihrerseits unbrauchbar zu machen hatten, um den Rückzug der eigenen Truppen zu decken.

Die Schlacht an der Aisne konnten zwar die insgesamt 36 deutschen Divisionen für sich entscheiden, doch verlor Helmuth von Moltke den Oberbefehl an Erich von Falkenhayn. Mit weitreichenden Folgen, die sich dann vor allem 1916 einstellen sollten.

Zuvor aber wurden an der zirka 700 Kilometer langen Front von der Nordseeküste bis zur Schweizer Grenze mehrfach die Armeeverbände, einzelne Armeekorps und Armeeoberkommandos verlegt und schließlich mit der Zusammenfassung in drei Heeresgruppen neue Operationsstrukturen geschaffen. Für die damit erforderlichen schnellen Trup-

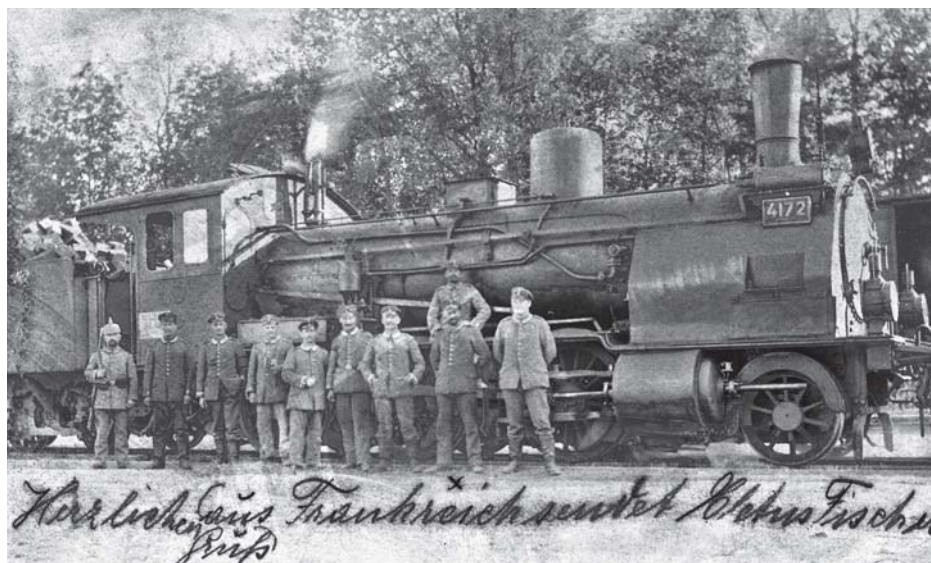


FOTO: SIG. G. KRALL

**1915 schickte Militäreisenbahner Cletus Fischer, selbst vor der Lok posierend, diese Aufnahme der G 5.2 4172 nach Hause. Die K.P.E.V.-Maschine kam 1918 als 1981 zur PO.**

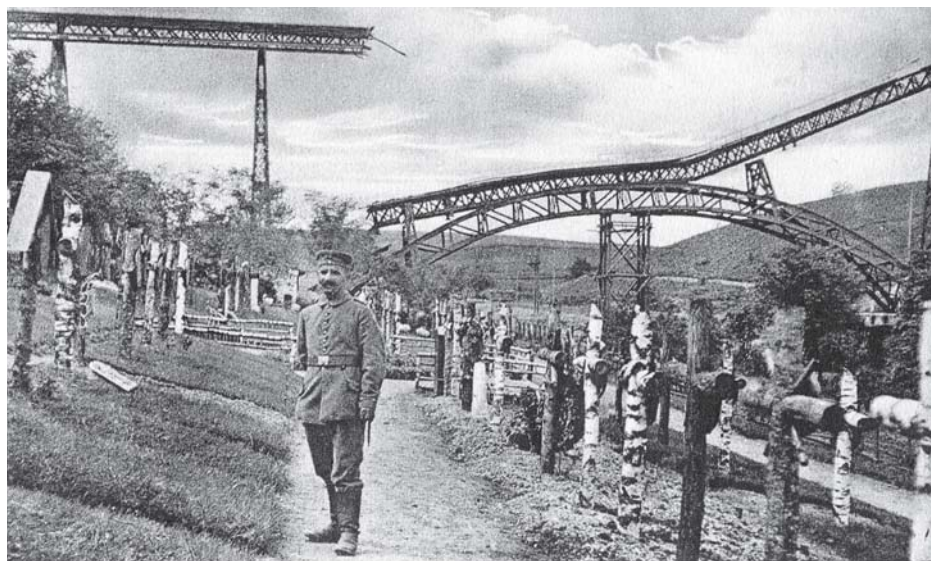


FOTO: SIG. HERDAM

**Der bereits im September 1914 von den deutschen Truppen angelegte Soldatenfriedhof von Bouillonville nahm unter anderen die Gefallenen der Kämpfe um die Maashöhen auf.**



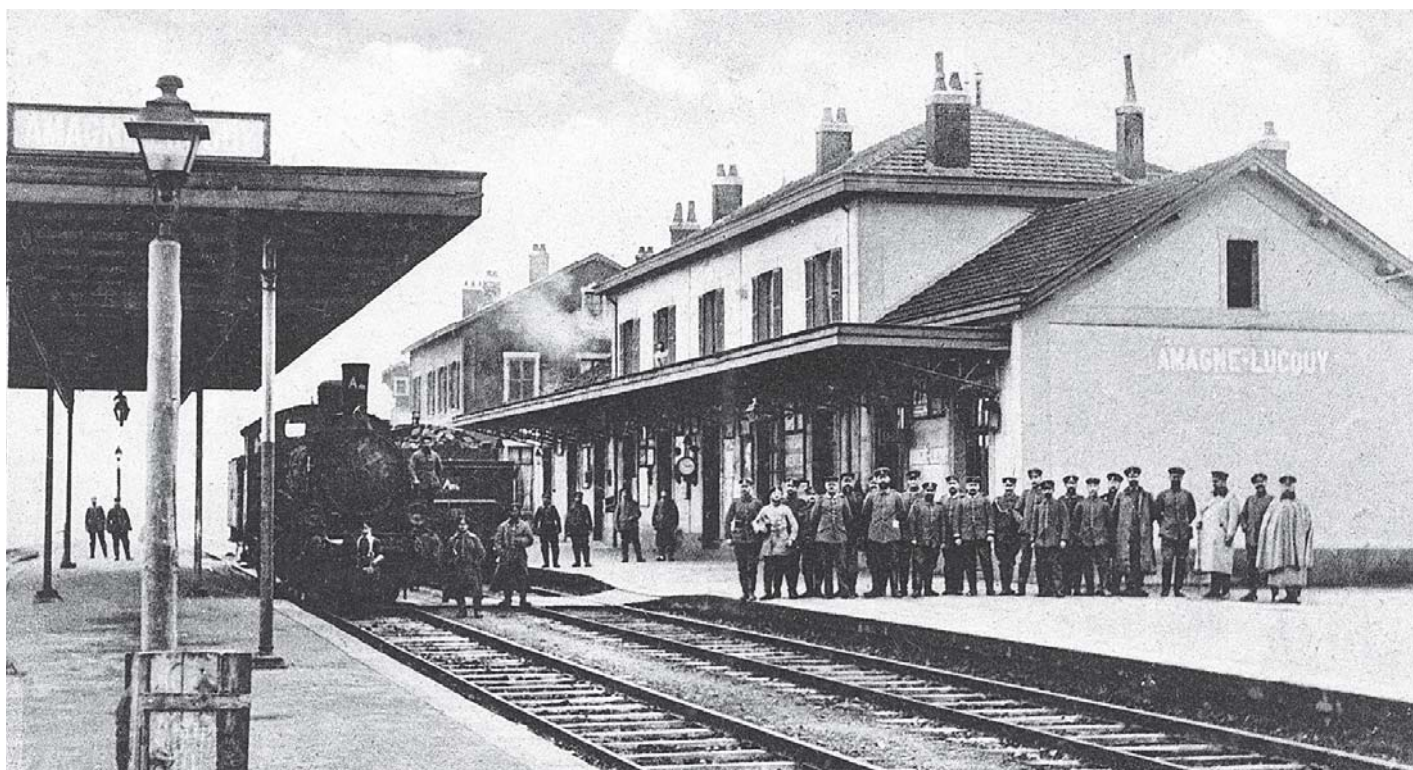


FOTO: SIG. HERDAM

Der Kreuzungsbahnhof Amagne-Lucquoy in den südlichen Ardennen war seit der Marneschlacht und bis 1918 unter deutscher Kontrolle.



FOTO: SIG. J. BUCHMANN

1915 hatte sich die Front in Lothringen stabilisiert und der Bahnhof von Château-Salins diente als sichere Rückraumbasis für die deutschen Truppenbewegungen im Reichsland.

penbewegungen hinter den Kampflinien sorgte wiederum die Eisenbahn. Deren am häufigsten im Westen anzutreffende Zuglokomotiven waren die preußischen G5 mit ihren verschiedenen Unterbauarten. Die Kraftfahrverbände, die wie Luftschiffer, Telegraphendienste und Piloten ebenfalls zu den Verkehrstruppen gehörten, verfügten im Gegensatz zu den Entente-Truppen nicht über ausreichende Kapazitäten.

Es war für den gesamten Stellungkriegsverlauf symptomatisch, dass in den Jahren 1915, 1916 und 1917 nicht weniger als 13 größere Schlachten geschlagen wurden, ohne dass sich dadurch ein dauerhafter Vorteil für eine der beiden Seiten ergeben hätte. Die ganze Sinnlosigkeit des Blutvergießens zeigte sich ab 21. Februar 1916 in der fast zehn



FOTO: SIG. J. BUCHMANN

Matthias Erzberger führte auf deutscher Seite die Verhandlungen für den Waffenstillstand.

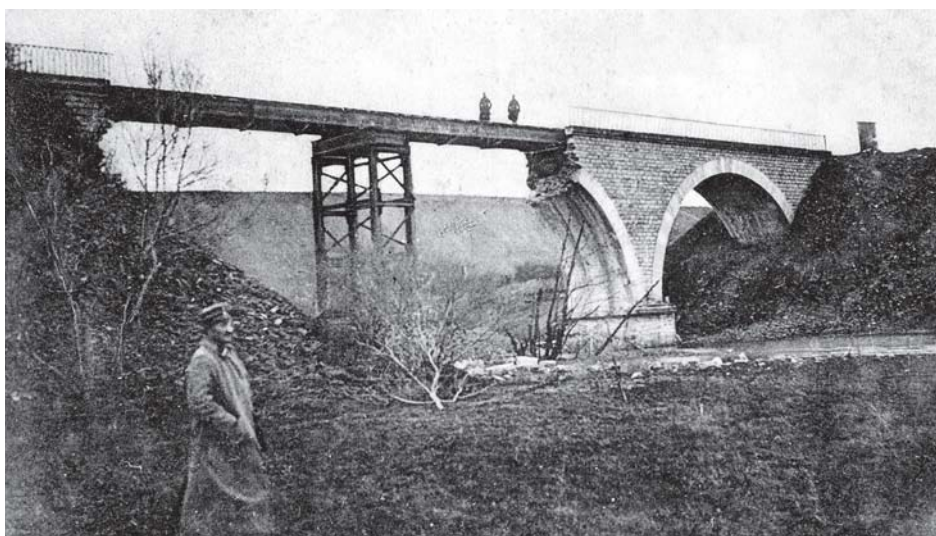


FOTO: SIG. HERDAM

Immer wieder zerstört und dann von den Pionieren provisorisch befahrbar gemacht: Die Brücke von Thiaucourt an der Strecke, die Lothringen mit Paris verbindet.

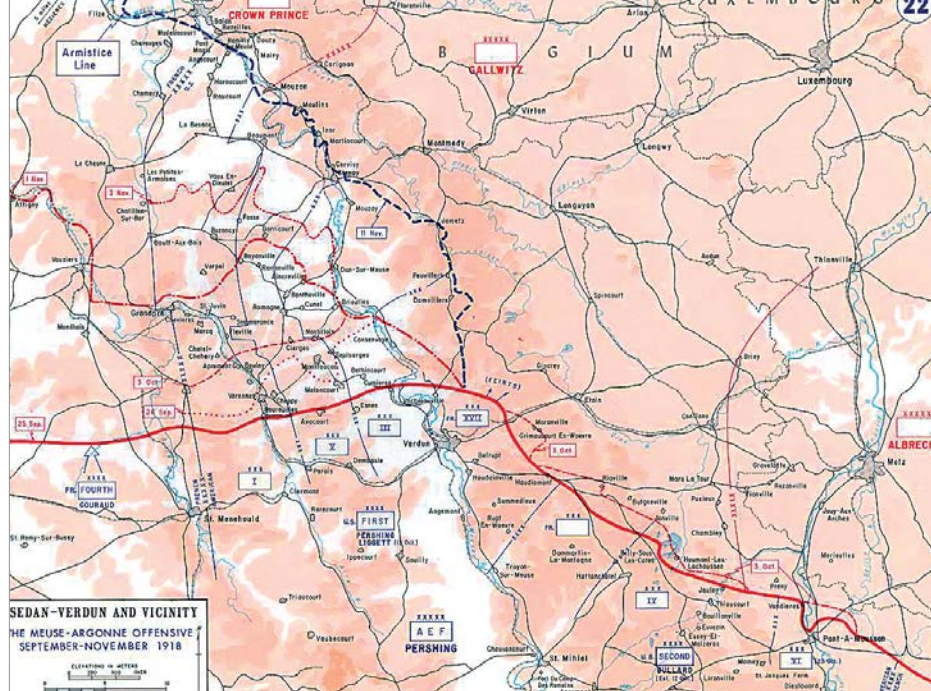


Monate dauernden Hölle von Verdun. 330 000 Tote und Verwundete lautete allein auf deutscher Seite die Bilanz dieser durch Erich von Falkenhayn bewusst als Abnutzungskrieg geplanten Schlacht. Noch vor deren Ende ersetzte Kaiser Wilhelm II. im August von Falkenhayn durch die gefeierten Helden von Tannenberg, Paul von Hindenburg und Erich Ludendorff. Faktisch regierte nun dieses Duo und nicht mehr der Kaiser.

## Nach erneutem Hungerwinter letzte deutsche Großoffensive

Einfacher wurde die Lage an der Westfront mit dem Wechsel im deutschen Oberkommando nicht. Seit am 26. Juni 1917 mit der Landung des US-Expeditions-Corps unter General John Pershing in St. Nazaire auch noch die Vereinigten Staaten militärisch aktiv eingriffen, begannen sich die Kräfteverhältnisse zunächst unmerklich zu verschieben.

Mit 900 000 Soldaten in 74 Divisionen eröffnete Ludendorff am 21. März 1918 die Kaiserschlacht, während im Reich die Bevölkerung den zweiten Steckrübenwinter noch kaum überwunden hatte. Diese letzte deut-



*Bis zum Waffenstillstand setzte in der Maas-Argonnen-Offensive die Entente unter der Führung des US-Expeditions-Corps die beiden deutschen Heeresgruppen unter Druck.*

sche Großoffensive, unterstützt durch fast 700 Flugzeuge, mit zunächst durchaus erheblichen Geländegewinnen zeigte allerdings mit den auftretenden Nachschubproblemen, dass auch die Verkehrstruppen inzwischen die Grenzen ihrer Möglichkeiten erreichten, hatten sie doch zur Vorbereitung noch 931 Kilometer Feldbahn-, 273 Kilome-

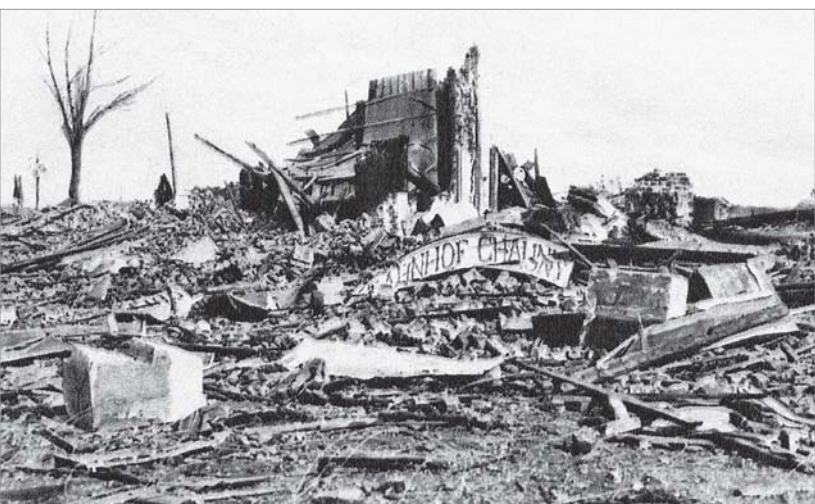
ter Kleinbahn- und 397 Kilometer Vollbahnstrecken gebaut. Als am 6. und 8. August 1918 auf breiter Front der Gegenangriff, die so genannte 100-Tage-Offensive der französischen, britischen und US-Streitkräfte unter massivem Einsatz von 550 Panzern begann, wurden die deutschen Divisionen zunächst bis zur Siegfriedstellung und ab September trotz hoher Entente-Verluste unter anderem in der Maas-Argonnen-Offensive, in Flandern und in der Picardie zum Teil bis in ihre Ausgangsstellungen zurückgedrängt.

Ende September 1918 plädierten Hindenburg und Ludendorff, die vor und nach dem Separatfrieden mit Russland in einem Kraftakt ihre erschöpften Truppen per Bahn an die Westfront beordert hatten, ohne allerdings den erhofften nachhaltigen Erfolg, für die Aufnahme von Waffenstillstands- und Friedensverhandlungen. Die Verhandlungen überließ man ab dem 8. November wohlweislich den Zivilisten unter der Führung Matthias Erzbergers und bereitete so schon den Weg für die Dolchstoß-Legende. Und die führte letztlich in einen noch fürchterlicheren Weltkrieg. □

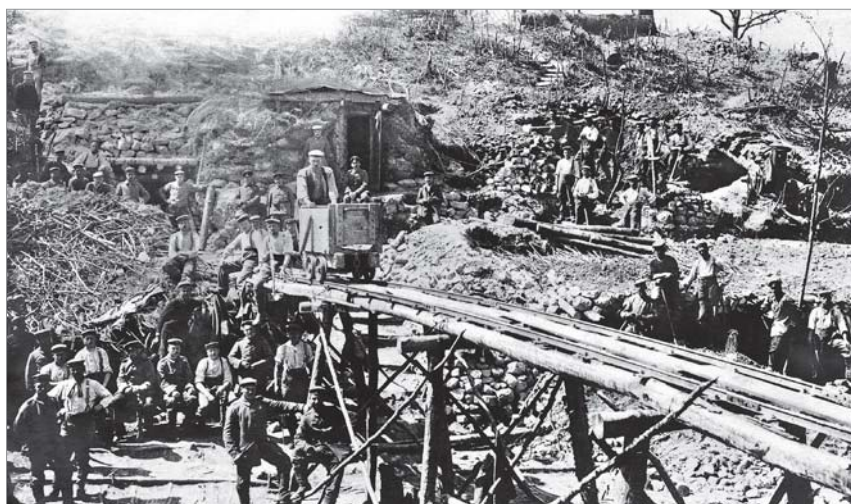
Karlheinz Hauke



*Die heftigen Kämpfe im Argonner Wald veränderten die Landschaft bis Kriegsende zur Unkenntlichkeit und hinterließen bis heute noch zu entdeckende Narben.*



*Bahnhof Chauny am 30. Juni 1917: Beim Rückzug der deutschen Truppen wurde die Stadt an der Oise in Schutt und Asche gelegt.*



*Deutsches Hüttenlager in den Argonnen: Selbst wie hier nur als Förderbahn der Bauart III war die Argonnenbahn unverzichtbar.*

FOTO: KUGLER, SLG. LANDSARCHIV BADEN-WÜRTTEMBERG

FOTOS (2): SLG. TIEDTKE

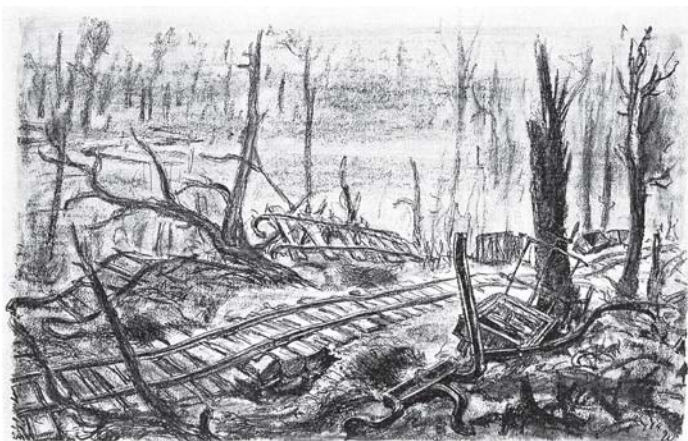




*Nach 1915 wurden die Flugzeuge zunehmend eine Bedrohung für die Feldeisenbahn, wie dieser Tieffliegerangriff im Westen zeigt.*

Der bekannte Maler Andreas Paul Weber diente als Eisenbahn pionier im Ersten Weltkrieg lange Zeit an der Ostfront. Seine Eindrücke auch von anderen Kriegsschauplätzen gab er in jener Zeit eindrucksvoll auf Papier wieder.

# An der Front



*Durch massive Artilleriegefechte war die Schlacht um Verdun 1916 geprägt. Die Feldebahnen an der Front litten auch darunter.*



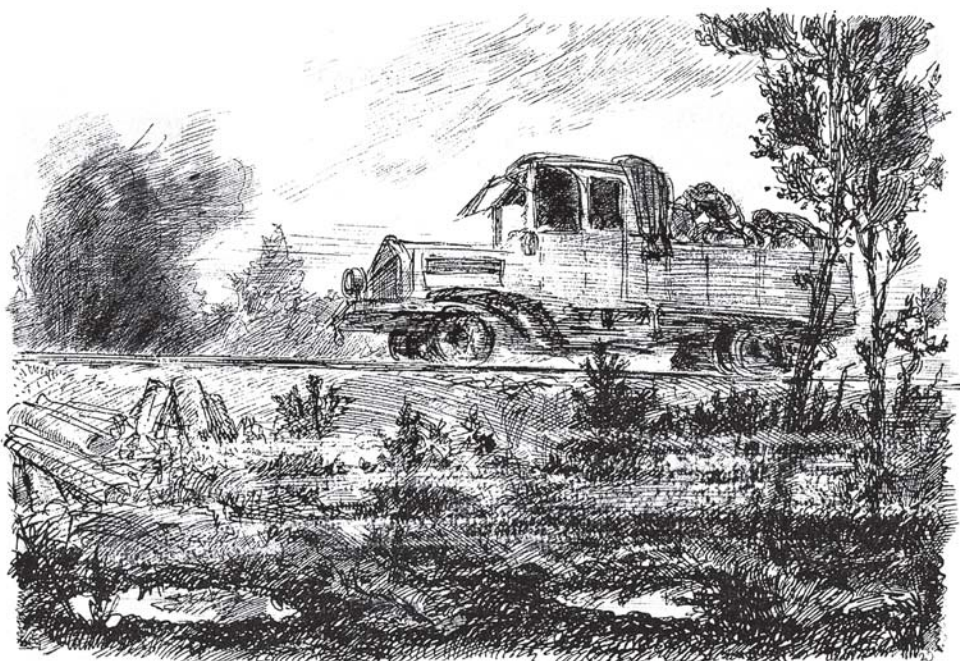
*Die Umgebung der Vollbahnsitze am Kanalknie in Frontnähe hinter Höhe 60 an der Westfront glich 1916 einer Mondlandschaft.*



**K**ein Foto kann den Alltag der Eisenbahn-pioniere so spürbar wiedergeben wie die Zeichnungen vom bekannten Maler und Illustrator Andreas Paul Weber. Geboren wurde er am 1. November 1893 in Arnstadt/Thüringen. Als Zwanzigjähriger meldete er sich bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges wie fast alle jungen Männer seiner Generation und viele aus der Wandervogel-Bewegung, der er angehörte, als Kriegsfreiwilliger zum Militär.

Nach der Grundausbildung zum Eisenbahn-pionier kam er zur „Eisenbahn-Betriebskompanie 28“ an der Ostfront. Hier baute er zerstörte Brücken provisorisch wieder auf und war auch im Gleisbau tätig.

Seine künstlerischen Fähigkeiten konnte er auch beim Militär unter Beweis stellen. Nach der Gründung der „Zeitung der 10. Armee“ am 9. Dezember 1915 veröffentlichte er zunehmend Zeichnungen aus dem Alltag der Soldaten, hauptsächlich der Feldeisenbahner. Die Zeitung erschien dreimal in der Woche im Großformat, zunächst vierseitig, später achtseitig. Die positive Resonanz führte schließlich zum täglichen Erscheinen mit einer Auflage von jeweils 45000 Exemplaren. A. Paul Weber gestaltete mehrfach die Titel-



*Das Schienenauto auf der Strecke Dulchy – Breny auf dem Weg zur Front hat A. Paul Weber auch durch den tiefen Standpunkt in eine spannungsgeladene Szenerie versetzt.*

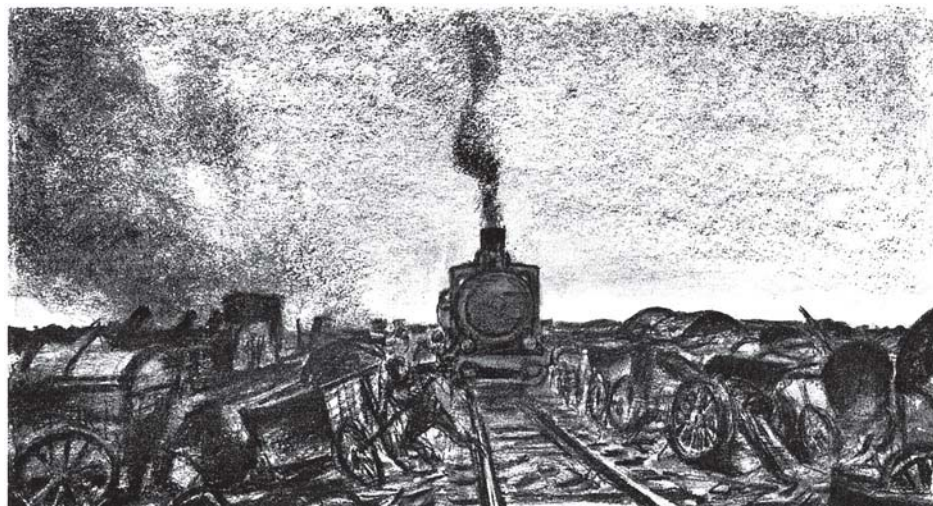
vorgelegen haben, um für diese Zeitung Arbeiten zum Thema „Unsere Feldeisenbahner“ anzufertigen.

Am 28. Mai 1918 stellte Weber von Péronne aus ein Gesuch an den Chef des Feldeisenbahnwesens mit der Bitte um seine zukünftige Verwendung als Zeichner für das

Militär und nicht mehr als Eisenbahn-pionier, um das Thema der Eisenbahntruppen künstlerisch zu gestalten. Die Antwort ließ lange auf sich warten und traf erst am 15. Juli ein, fiel aber positiv aus. Im belgischen Spa in den Ardennen schuf er in nur 30 Tagen vor Kriegsende über 40 große und kleine Zeichnungen, denn ihm war nun die „Herstellung der Zeichnungen und die künstlerische Durchbildung“ der Sondernummer „Unsere Eisenbahntruppen“ der „Illustrierten Zeitung“ mit 57 seiner Arbeiten offiziell übertragen worden. Die Ausgabe erschien aber erst in den frühen 1920er-Jahren, als der Krieg verloren und der völlige Zusammenbruch des deutschen Reiches eingetreten war.

Die Arbeiten Webers zeigten fast alle Kriegsschauplätze, an denen Feldeisenbahner im Einsatz gewesen waren: Vom Baltikum über Rumänien und Mazedonien bis ins Taurusgebirge Kleasiens sowie von Flandern bis zu den Vogesen.

Am 9. November 1980 verstarb der Künstler in Groß-Schretstaken. □ Markus Tiedtke



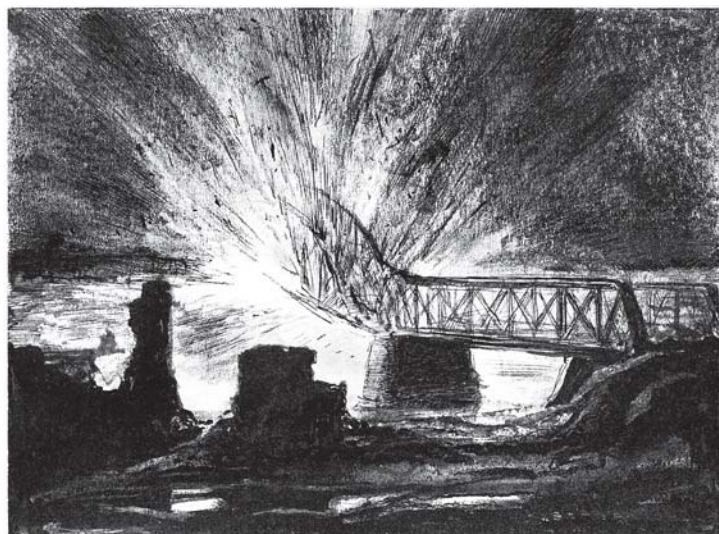
*„Der letzte Zug“, so der Titel der Kohlezeichnung, zeigt die Dramatik des Rückzuges der deutschen Armeen 1918.*

seite der Bildbeilagen sowie weitere Zeichnungen. Sie wurde, wie auch ein Dutzend seiner anderen Arbeiten, auch als Postkarte für die Feldpost gedruckt.

Nach seinem Heimaturlaub vom 23. Februar bis zum 14. März 1917 kehrte A. Paul Weber nicht mehr zur „Zeitung der 10. Armee“ zurück. Im August wurde er jedoch wieder als Kriegszeichner an verschiedenen Abschnitten der Front im Osten eingesetzt.

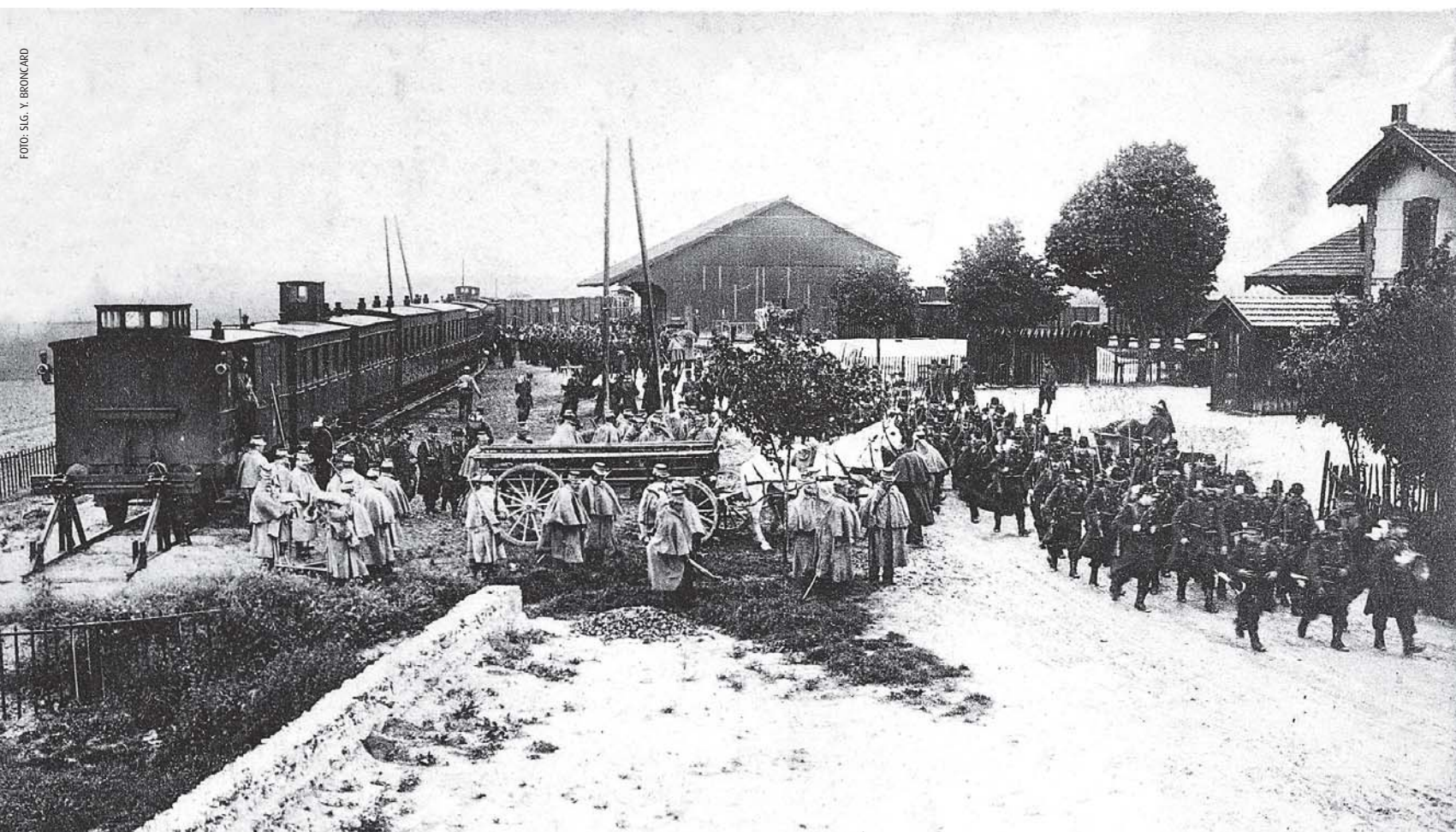
Am 14. Februar 1918 hatte er erstmals die Titelseite der renommierten „Illustrierten Zeitung“, auch „Leipziger Illustrierte“ genannt, mit einem ganzseitigen Aquarell gestaltet. Kurz darauf muss wohl Weber ein Angebot

*Den Transport von feindlichen Truppen bei deren Vorstoß zu behindern, hieß für die Deutschen Eisenbahn-pioniere beim Rückzug, die wichtigen Bahnbrücken über Flüsse und Täler zu sprengen.*



ZEICHNUNGEN: SIG. MARKUS TIEDTKE





Ankunft französischer Soldaten in Mourmelon: Den Militärstützpunkt besetzten schon am 3. September 1914 deutsche Truppen.

Einst ein „Heiliges Römisches Reich Deutscher Nation“, nun als erklärte Erbfeinde die Garanten für einen Konflikt, der britisches Empire, Zarenreich und auch die Vereinigten Staaten an die Seite Frankreichs und daselbst zum Kampf gegen Feldgrau zwang.

# Entente cordiale

Eine Liebesheirat war sie nicht und wirklich von Herzen kam sie auch nicht. Genaugenommen war diese Entente cordiale noch nicht einmal ein Bündnis, sondern lediglich ein 1904 vertraglich geregeltes Abkommen, mit dem das britische Empire und die französische Republik zunächst einmal ihre Streitigkeiten in der Kolonialpolitik beileigten. Erst als das mit Frankreich seit 1894 in einem Zweierbund abgesicherte zaristische Russland nach der vernichtenden Niederlage von 1905 gegen das mit Großbritannien verbündete Japan seine Fernostambitionen aufgab, kamen sich nicht nur die

jahrhundertlangen Rivalen im Westen Europas, sondern auch Engländer und Russen näher. 1907 wurde zwischen beiden Großmächten ebenfalls ein Abkommen geschlossen, das unter anderem das souveräne Persien in einvernehmliche Interessenszonen aufteilte.

Dem deutschen Kaiserreich in der Nach-Bismarck-Ära eine verfehlte Außenpolitik vorzuwerfen, trifft den Kern der Sache nicht vollends. Allerdings waren weder die ungeschickte Bündnispolitik noch die koloniale Expansion oder der steigende wirtschaftliche Einfluss auf die Weltmärkte und schon gar

nicht der Aufbau der kaiserlichen Kriegsflotte geeignet, das Misstrauen insbesondere der Seemacht England zu zerstreuen.

Am Vorabend des Ersten Weltkriegs zeichnete sich ab, dass sich dank tatsächlicher und vermeintlicher Geheimverträge und Bündnisse der Waffengang nicht auf Frankreich, Deutschland, Österreich-Ungarn und Serbien würde beschränken lassen. Als zudem die deutschen Armeen nach dem Einmarsch in Luxemburg am 2. August 1914 und nach der Weigerung Belgiens, sie gen Frankreich passieren zu lassen, ab dem 4. August mit Waffengewalt den Schlieffenplan





FOTO: A. PAVIE, SIG. B. ROZÉ

*Die Eisenbahn ist auch für das französische Militär das Massentransportmittel. Mailly, seit 1903 Mailly-le-Camp, war schon vor Kriegsbeginn ein wichtiger Truppenübungsplatz.*

standen aufgrund geänderter Gesetzeslage mit dem Tag der Mobilmachung erstmals alle französischen Bahngesellschaften unter militärischer Kontrolle, doch hatte man versäumt, rechtzeitig den Bahnbetrieb zu vereinheitlichen. So waren längst nicht alle Eisenbahner mit Signalisierung und Betriebsführung speziell bei der Ostbahn vertraut.

## Sammelpunkte: Bahnhöfe in Grenz- und Frontnähe

So weit möglich, sammelten sich Infanterie und Kavallerie in grenznahen Militärstützpunkten und Truppenlagern mit regulärem Bahnanschluss wie beispielsweise Mailly, das wegen seines Truppenübungsplatzes schon 1903 per Staatsdekret den Zusatz „le-Camp“ erhalten hatte. Mailly-le-Camp, eine

umsetzen und das neutrale Königreich überfielen, blieb dem bis dahin noch zögernden britischen Empire als einer der Garantemächte gar nichts anderes mehr übrig, als am 4. August 1914 mit seiner Kriegserklärung an Deutschland Frankreich und vor allem Belgien beizuspringen.

Während sich die britischen Streitkräfte nach der Kampfeinsatzvorbereitung erst einmal um die Schiffspassage über den Ärmelkanal zu kümmern hatten, leistete das belgische Heer gegen die deutschen Truppen unerwartet hartnäckigen Widerstand. Das wiederum gab der Grande Nation die Zeit, Verstärkungen auch nach Nordwesten in Marsch zu setzen.

## Mehr als 4000 Truppenzüge in weniger als drei Wochen

Grundsätzlich vertraute die französische Generalität auf die Uneinnehmbarkeit ihrer grenznahen Festungen und ging daher in ihren Planungen nicht von einem Verteidigungskrieg aus. So sah der 1914 aktuelle Plan XVII unter anderen offensive Vorstöße gegen Elsaß-Lothringen vor, um die Zangenbewegung der deutschen Heeresgruppen zu verhindern. Allerdings erwies sich diese Schwerpunktlegung auf den rechten Flügel des französischen Heeres schon nach wenigen Kriegstagen als Fehleinschätzung, was zu ebenso hektischen wie improvisierten Änderungen in der Aufmarschplanung führte.

Fast im Alleingang schulterte die Eisenbahn diese gewaltige Aufgabe. Bis zum 19. August 1914 transportierte die Ostbahn in mehr als 4000 Zügen rund 1,2 Millionen Soldaten und 400 000 Pferde Richtung Grenze. Für die schwere Artillerie erhöhte sich der Bedarf von ursprünglich geplanten 110 Zügen für jede der fünf französischen Armeen auf beinahe das Dreifache. Dabei kam es nicht nur aus organisatorischen Gründen immer wieder zu Schwierigkeiten. Zwar

*Am Bahnhof Mailly-le-Camp warten französische Infanteristen in ihrer längst nicht mehr zeitgemäßen schweren Montur auf den Zug. Ob sie schon ahnen, was nach dem Heimaturlaub auf sie zukommt?*

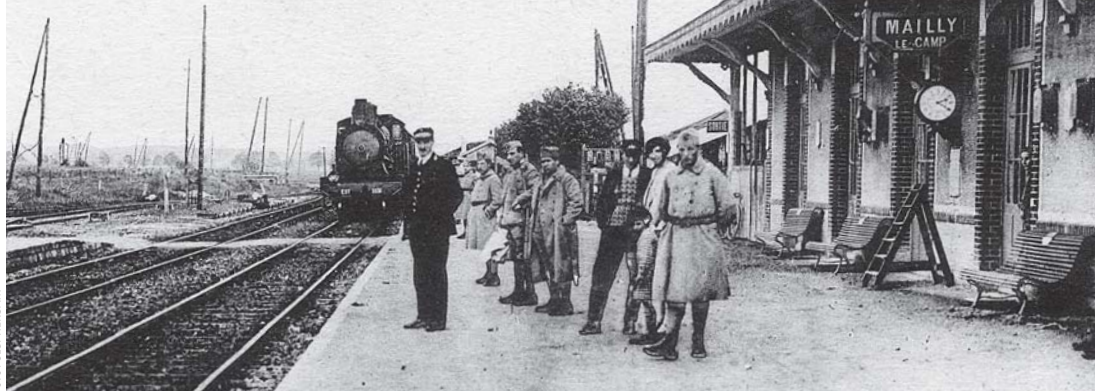


FOTO: SIG. HERDAM

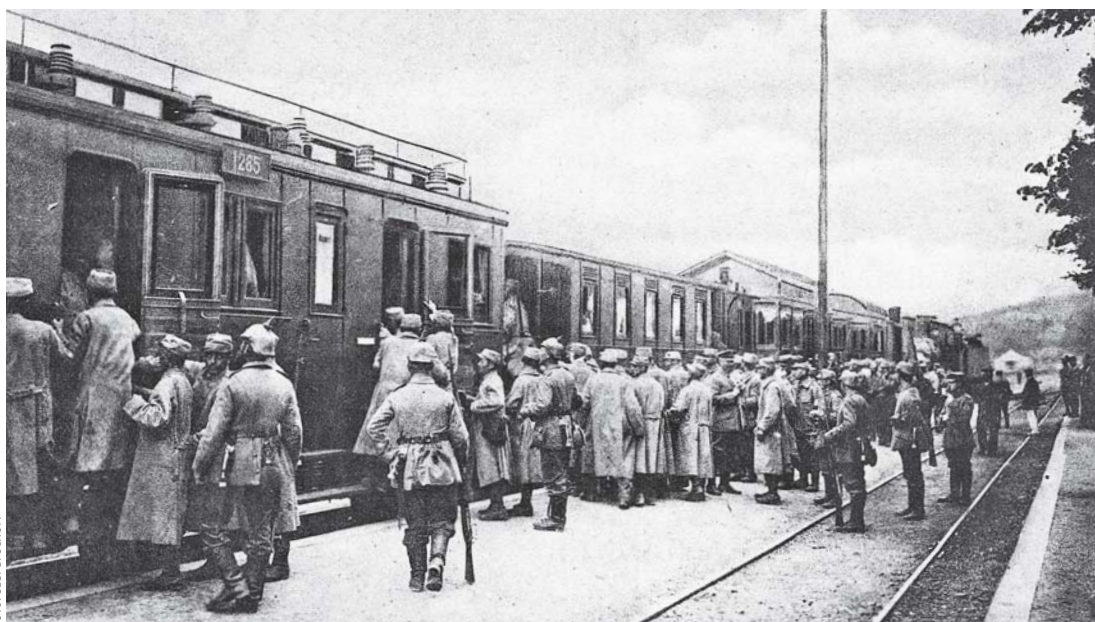


FOTO: SIG. D. SCHOTT

*Mit einem Zug der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen werden unter Bewachung im August 1914 französische Kriegsgefangene von Saint-Blaise nach Straßburg gebracht.*



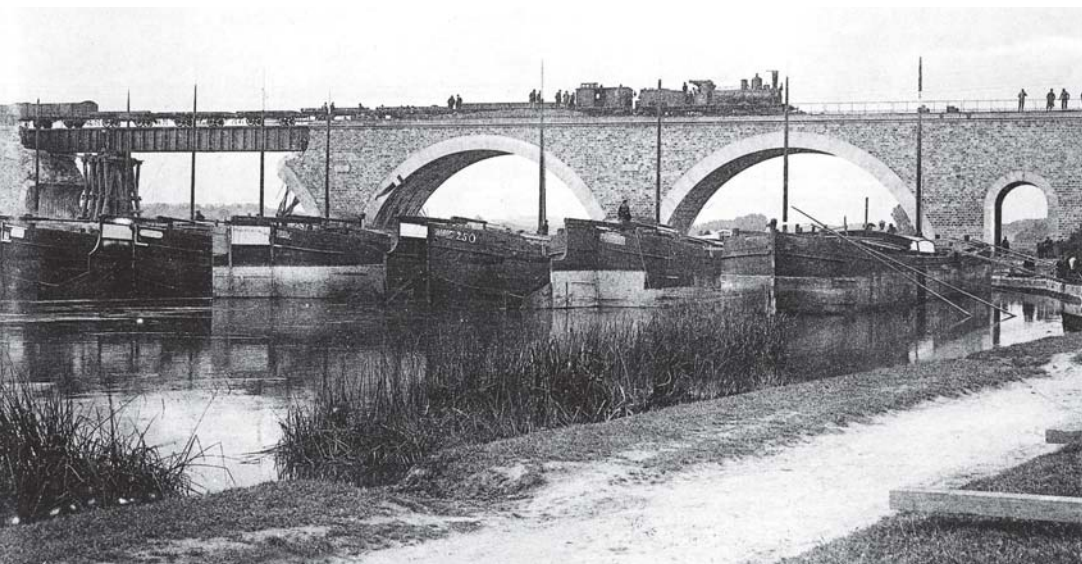


FOTO: SIG. F. VILLEMAUX

Der erste Zug passiert die vom 5. Pionierregiment aus Versailles reparierte Marnebrücke in Trilport, die von Engländern beim Rückzug am 3. September 1914 gesprengt wurde.



FOTO: SIG. HERDAM

Bei Gefechten am 7. und am 17. August 1914 wurde diese Brücke bei Illfurth gesprengt. Die Wagen stürzten dabei in die Ill.

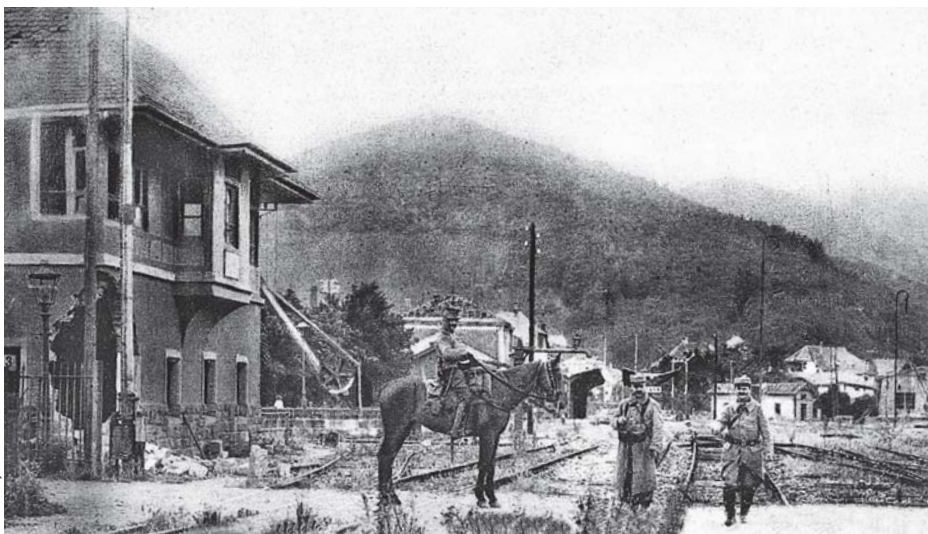


FOTO: SIG. J. BUCHMANN

Im französischen Departement Oberrhein blieb es nach dem Sommer 1914 ruhig, doch die Kampfspuren wie hier an den Bahngebäuden in Thann waren noch lange sichtbar.

Gemeinde in der Region Champagne-Ardenne, liegt an der Bahnstrecke von Chalons-en-Champagne nach Troyes und verfügte seit 1902 über einen ständigen Truppenübungsplatz. Ab 1916 wurde dieser Standort übrigens auch vom russischen Expeditionskorps in Frankreich, bestehend aus der 1., 3. und 5. Sonderbrigade unter dem Oberbefehl General Alexei Alexejewitsch Brussilows, als Truppenlager genutzt. Der Soldatenfriedhof am Militärstützpunkt Mourmelon-le-Grand erinnert mit 1000 Gräbern für russische Gefallene an den hohen Blutzoll, den die nur zum geringeren Teil aus Berufssoldaten und Reservisten bestehenden drei Brigaden zu entrichten hatten.

Fünf Armeen mit 21 Armeekorps, insgesamt 93 Divisionen, standen Oberbefehlshaber Joseph Joffre zu Kriegsbeginn zur Verfügung. Hinzu kamen noch in der ersten Augushälfte 100 000 Mann der britischen Streitkräfte. Deren erste Einheit, die in Frankreich an Land ging, war am 9. August 1914 das 1. Bataillon des Gloucester-Regiments. Die von Frankreich 1915 erbetene Unterstützung durch russische Truppen verzögerte sich. Die 1. Sonderbrigade landete erst am 16. April 1916 in Marseille. Da der Landweg nach Westen versperrt war, hatte sie einen Umweg von etwa 30 000 Kilometern über die Transsibirische Eisenbahn nach Osten und sodann ab Port Arthur auf dem Seeweg nach Westen hinter sich. Diese aus zwei Regimentern bestehende Brigade unter dem Befehl des Generals Lochwitzki wurde der 4. französischen Armee unter dem Oberbefehl des Generals Henri Gouraud unterstellt, die an der Marne operierte.

### Sicher ist sicher: Bei Rückzug Eisenbahnbrückensprengung

Die französische Armeeführung mit General Joseph Joffre an der Spitze sah zunächst in einer begrenzten Offensive gegen die deutschen Stellungen in Elsaß-Lothringen das geeignete Mittel, die gegnerischen Kräfte im Südwesten unter Druck zu setzen, Einsatz erforderlich zu machen und so den Vormarsch im Nordwesten zu behindern. Während die Heeres-Südgruppe in Lothringen nach der Niederlage noch hinter ihre Ausgangsstellungen zurückgedrängt wurde, gelang es Teilen der 1. und 2. Armee, zwar nicht bis zum Rhein, jedoch bis Mülhausen vorzudringen. Von dort mussten sie sich allerdings schon am 10. August wieder zurückziehen. Bei einem ersten Gefecht in Illfurth, zehn Kilometer südwestlich von Mülhausen, gab es schon am 2. August 1914 auf beiden Seiten jeweils den ersten Toten. Bei weiteren Gefechten bis zum 17. August wurde unter anderem auf dem Rückzug auch die Brücke über die Ill an der Bahnstrecke von Mülhausen nach Paris gesprengt. Nach diesen Som-



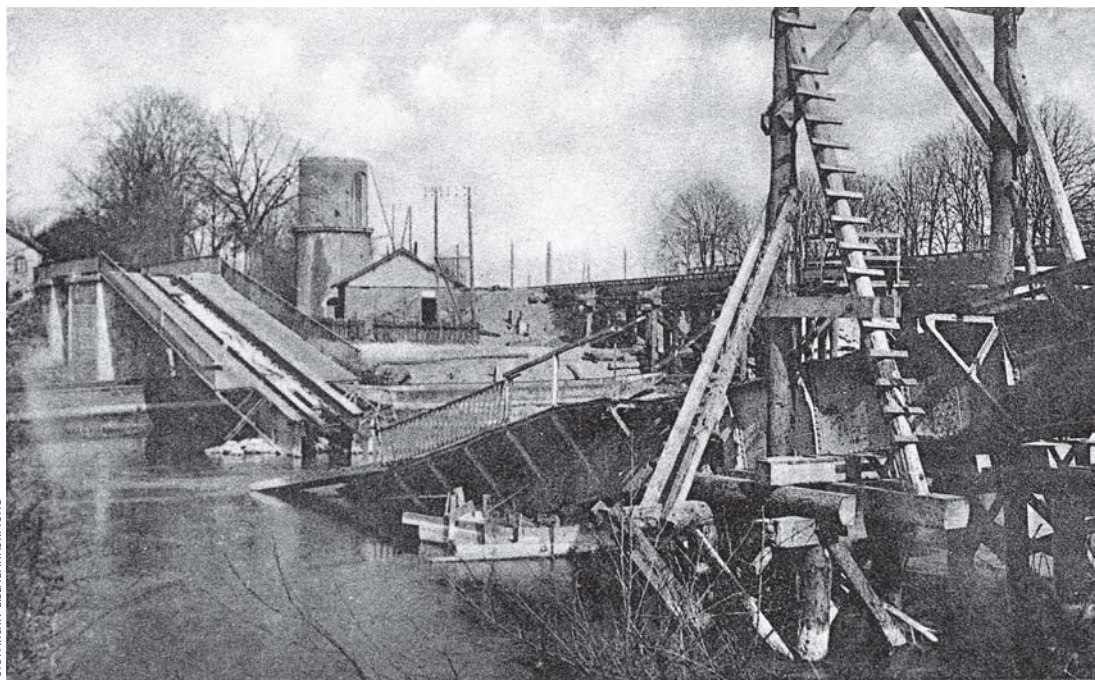
merscharmützeln blieb es am Oberrhein vergleichsweise erstaunlich ruhig. Ein erobertes Teil im südwestlichen Elsaß, dessen Bewohner von beiden Seiten mit Misstrauen bedacht wurden, blieb bis zum Kriegsende unter der Kontrolle Frankreichs.

Abgesehen von diesem unbedeutenden Geländegewinn war die Rechnung des französischen Generalstabs nicht aufgegangen. Schlimmer noch, denn ab dem 18. August 1914 sah sich General Joffre mit dem massierten Angriff der gegnerischen Hauptmacht von Norden und Nordwesten mit Stoßrichtung auf Paris konfrontiert. Die 4. und 5. Armee, verstärkt durch das britische Expeditionskorps, wurden förmlich überrollt. In aller Eile erfolgte beim Rückzug die Zerstörung wichtiger Eisenbahnverbindungen, so durch englische Pioniere die Sprengung der Marnebrücke in Trilport am 3. September, buchstäblich in letzter Minute vor der heranrückenden deutschen Infanterie. Erst ein die letzten Kräfte mobilisierender Gegenangriff brachte den deutschen Vormarsch 60 Kilometer vor Paris zum Stehen. Die deutsche schwere Artillerie, zuvor schon in Belgien erstmals eingesetzt, war in Schussweite; die französische Regierung floh nach Bordeaux.

## Ausrichtung der Hauptbahnen auf Paris strategisches Problem

Nun drohte es sich zu rächen, dass Frankreich im Gegensatz zu Deutschland kaum auf unter strategischen Gesichtspunkten angelegte Bahnlinien zurückgreifen konnte. Vielmehr war nun die zentralistische Ausrichtung der Hauptbahnen auf Paris ein zusätzliches Problem, denn zwischen der Hauptstadt und den Festungen rund um Verdun stand jetzt der Feind. Einzig die allerdings wenig leistungsfähige Strecke über Nancy war noch frei.

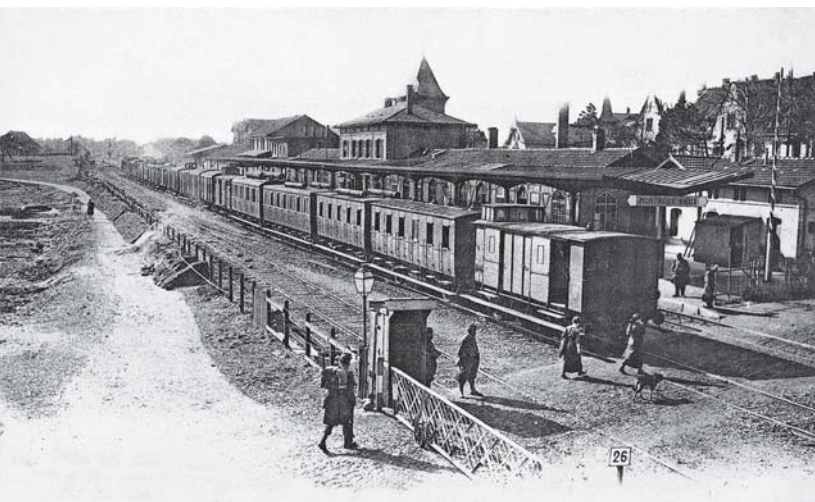
An dieser grundsätzlichen Problematik änderte sich auch wenig, nachdem es Joffre in der Marneschlacht doch noch gelungen



1914 sprengte eine französische Pioniereinheit vor der heranrückenden deutschen Armee die Eisenbahnbrücke über die Aisne und den parallelen Ardennenkanal in Rethel.



Die französische Ostbahn hat ihre urige 131 TV625 an die eigenen Militäreisenbahner abgegeben. Die 10. Kompanie des 5. Pionierregiments hat sich entsprechend verewigt.

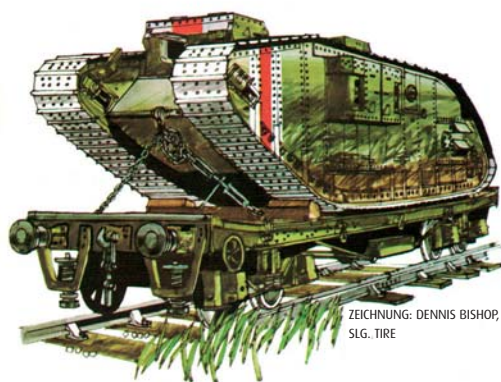


Ex-Grenzbahnhof Montreux-Vieux: Ein Teil des Elsaß blieb nach der August-Offensive bis Kriegsende von Frankreich besetzt.



7. August 1916: Abgelöste englische Infanterie erreicht am frühen Morgen das Truppenlager mit Feldbahngleisstümpfen bei Bray.





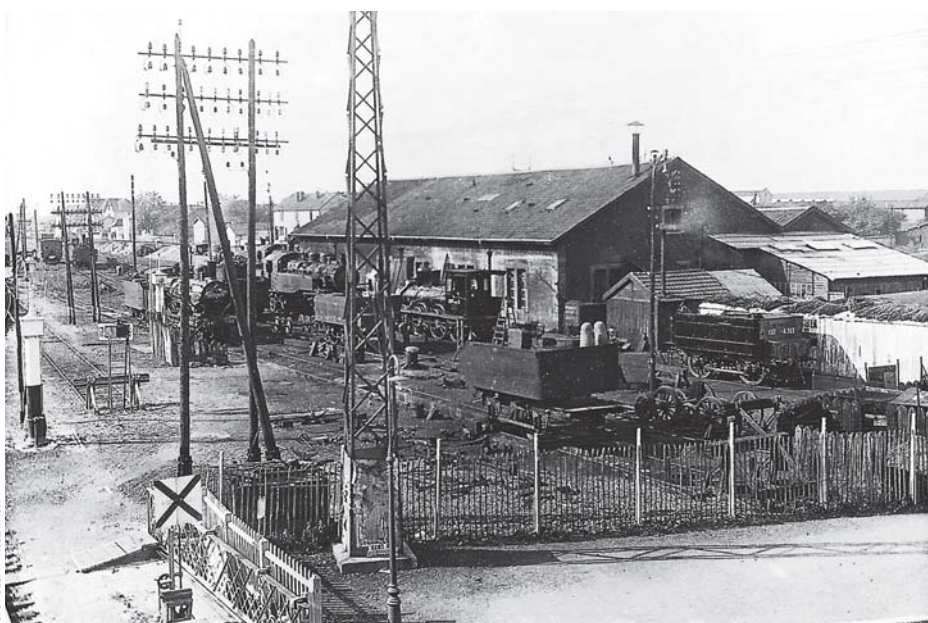
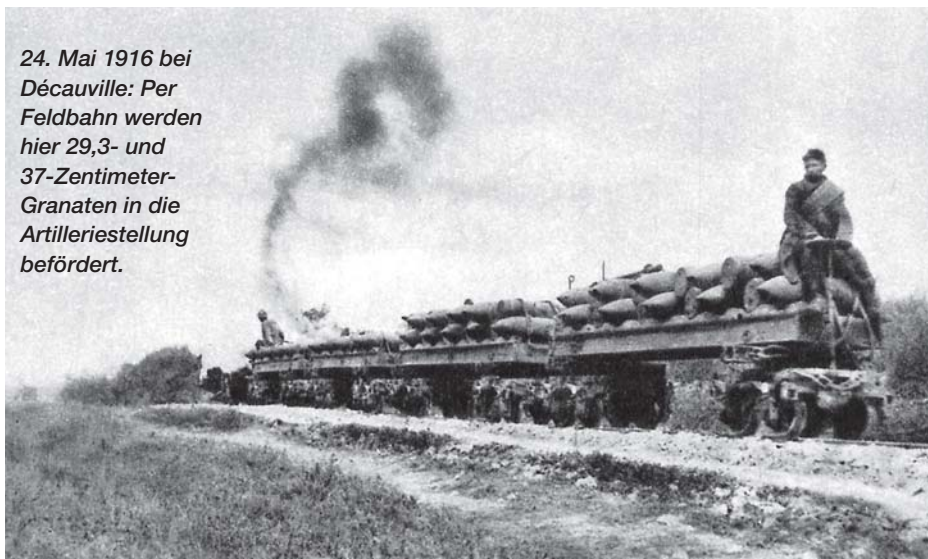
Für die englischen MK-IV-Panzer wurde 1917 ein spezieller Wagen entwickelt, der so genannte Rectank-Wagon.

war, den Angreifern Paroli zu bieten, und sich die deutschen Truppen auf Befehl ihres Generalstabschefs Helmuth von Moltke bis zur Aisne zurückzogen. Folgen hatte das vor allem für letzteren, denn er wurde sogleich durch Preußens Kriegsminister Erich von Falkenhayn als Oberbefehlshaber abgelöst.

### Massenhafter Transport von Truppen und Material

Schon nach den ersten Kriegsmonaten war hinsichtlich der Rolle der Eisenbahnen klar, dass der regelspurige Schienenweg den massenhaften Transport von Truppen und Material und deren Rochade bei kurzfristig sich änderndem Bedarf überhaupt erst möglich machte. So konnte General Joffre über etwa 14000 Lokomotiven, mehr als 330000 Güterwaggons und etwa 33000 Personenwagen verfügen. Es zeigte sich aber auch selbst bei strategischer Ausrichtung der Bahnlinien deren Anfälligkeit für Betriebsstörungen und erst recht für gezielte Zerstörungen. Das zahlte sich in Belgien tatsächlich für die Verteidiger aus, denn der deutsche Vormarsch konnte entscheidend verlangsamt werden. Doch das für den Rückzug probate Mittel konnte sich auch als kontraproduktiv bei Gegenoffensiven wie etwa

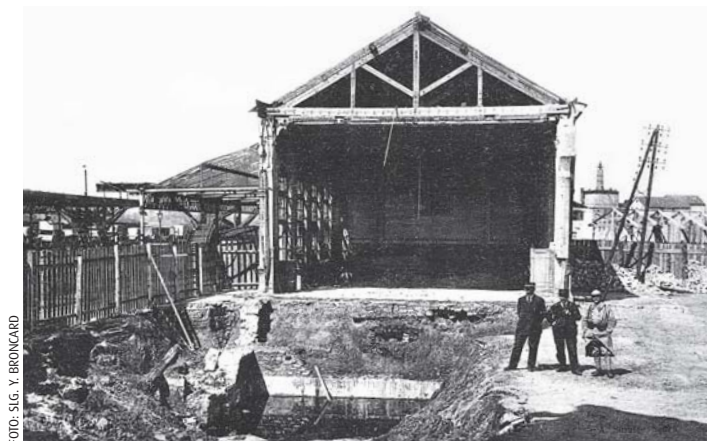
24. Mai 1916 bei Décauville: Per Feldbahn werden hier 29,3- und 37-Zentimeter-Granaten in die Artilleriestellung befördert.



Das Bahnbetriebswerk von Saint-Dizier ist 1917 wichtige Anlaufstelle für Militär-Konvois. Für die US-Amerikaner ist eine zweite Auffangeinrichtung unweit von Saint-Jean im Bau.

in den Marneschlachten 1914 und 1918 oder an der Somme 1916 erweisen. Mit zunehmendem Luftkrieg machte sich allmählich

ohnehin bei allen Kriegsparteien die Erkenntnis breit, dass die Eisenbahn einfach zu unflexibel und künftig selbst hinter der inneren

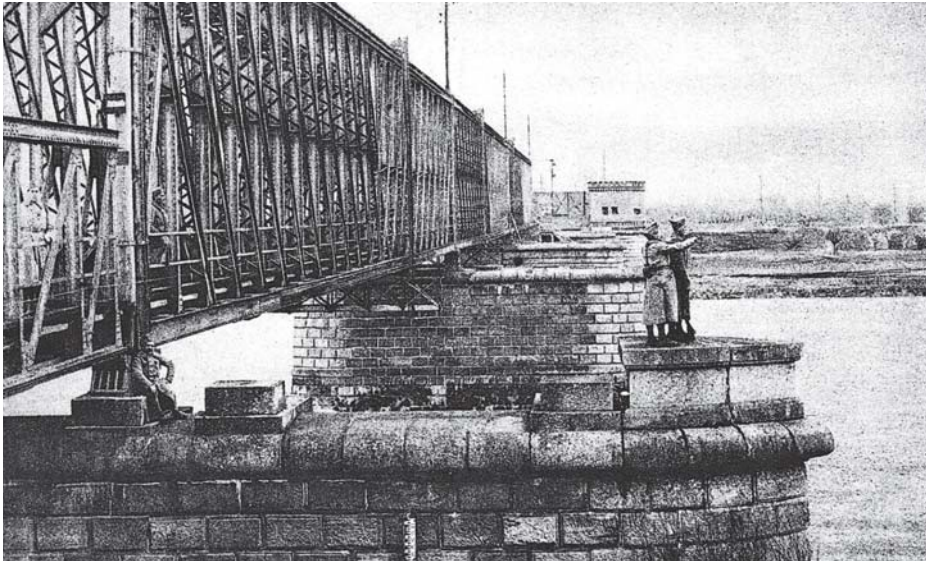


Auf ihrem Rückzug im Herbst 1918 haben die deutschen Truppen das BW Sedan durch gezielte Sprengungen erheblich verwüstet.



5. Juni 1918: Französische FT17-Panzer von Renault sind per Eisenbahn angekommen und rollen zum Einsatz an der Somme.





**Die Revanche für die Niederlage 1871 ist geglückt: Französische Soldaten stehen wieder Wache auf den Pfeilern der Rheinbrücke von Neuf-Brisach an der Strecke nach Colmar.**

Linie ein allzu leichtes Ziel sein würde, um allein auf diesen Nachschubweg zu setzen.

Nun aber begann mit dem Stellungskrieg die große Zeit der Feldbahnen. Zuvor hatte nach der Winterschlacht in der Champagne neben der 5. Armee die eilig aufgestellte 6. Armee zusammen mit den verbündeten Briten unter Sir John French und den Resten des belgischen Heeres im April 1915 vor Ypern in Flandern den Wettlauf zum Meer für sich entschieden und damit die Kontrolle über den Ärmelkanal als wichtigen Nachschubweg behalten.

„Dein Land braucht Dich“: Mit dieser Parole warb man in Großbritannien um Freiwillige, um die Reihen an der Westfront aufzufüllen. Bei den hohen Verlusten reichte diese Maßnahme auf Dauer nicht und so wurde am 24. Mai 1916 in England die allgemeine Wehrpflicht eingeführt.

## Fast zehn Monate dauerte die Hölle von Verdun

„Sie kommen nicht durch“ wurde für Frankreichs Soldaten zur Beschwörungsformel, als die deutschen Armeen am 21. Februar 1916 im Raum Verdun zur Großoffensive antraten. Diese aberwitzige Schlacht, die bis zum 15. Dezember dauerte und in der an einem einzigen Tag die Artillerie mehr Granaten verschoss als bei allen Kriegen des 19. Jahrhunderts zusammen, steht wie keine andere für das Grauen des Ersten Weltkriegs. Sie ging als die „Hölle von Verdun“ in die Geschichtsbücher ein. Neben der einzigen Straße, auf der Tag und Nacht der Nachschub nach Verdun rollte, und der Nebenbahn entlang der Maas über Verdun Richtung Sedan trug nun die Feldbahn die Hauptlast der Frontversorgung. Sie brachte die Granaten zu den Geschützstellungen, die Mannschaften in die Nähe der Schützengrä-

ben und die Verwundeten zurück zu den Verbandsplätzen. Geschätzte 160 000 Gefallene und 210 000 Verwundete hatten allein die Entente-Truppen zu verkraften, bei deren 2. Armee General Philippe Pétain die Nachfolge des seine Soldaten verheizenden Ge-

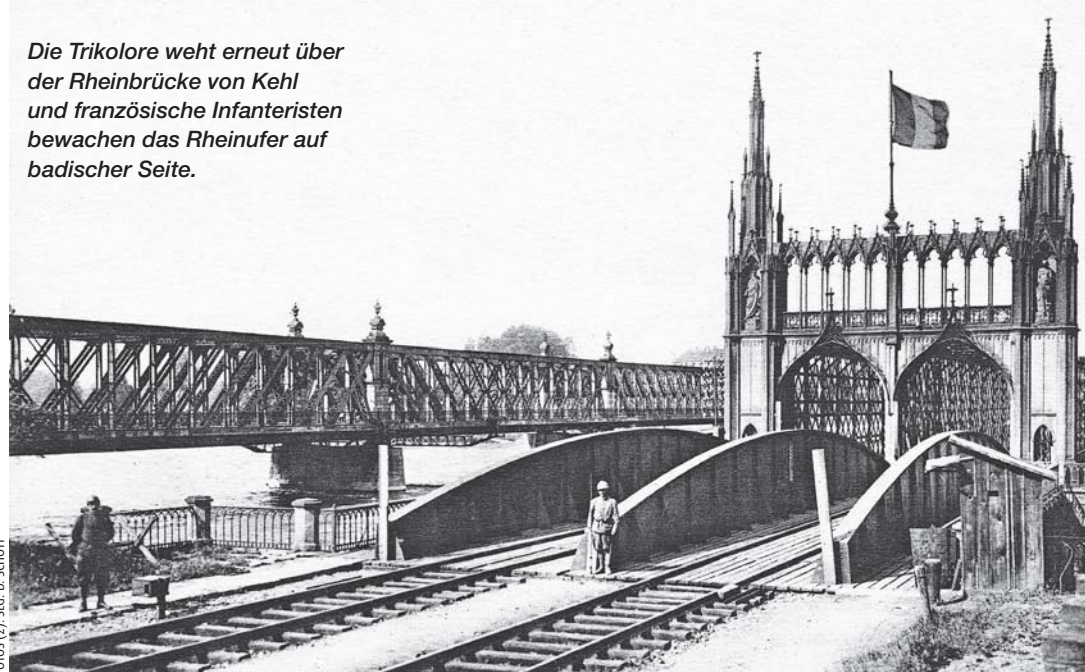
nerals Joffre angetreten hatte. Letzterer blieb seinem Ruf auch bei der am 1. Juli 1916 mit rund 600 000 Mann in 40 Divisionen, darunter auch die britischen Einheiten unter General Douglas Haig, begonnenen Schlacht an der Somme treu: Kein durchgreifender Erfolg, aber immense Verluste führten zu Joffres Ablösung als Generalstabschef durch Robert Nivelle.

In den beiderseitigen Abnutzungskrieg, der sich in nutzlosen gegenseitigen Offensiven erschöpfte, kam nicht allein wegen des Kriegseintritts der USA 1917 Bewegung, sondern durch eine neue Waffe: Den französischen FT-17- und den britischen MK4-Panzern, die sogar die Siegfriedstellung durchbrachen, hatten die deutschen Truppen ab Mitte 1918 nichts mehr entgegenzusetzen. Statt weiterer Durchhalteparolen besann man sich notgedrungen auf Verhandlungen.

Als die Waffen endlich schwiegen, verließen nicht nur die Unterlegenen als desillusionierte Verlierer das verwüstete Feld der Ehre, bis auf eine Ausnahme: Die Vereinigten Staaten stiegen zur Weltmacht auf. □

Simon Alfred Tire  
(ins Deutsche übersetzt  
von Karlheinz Haucke)

**Die Trikolore weht erneut über der Rheinbrücke von Kehl und französische Infanteristen bewachen das Rheinufer auf badischer Seite.**



FOTOS (2): SIG. D. SCHÖTT

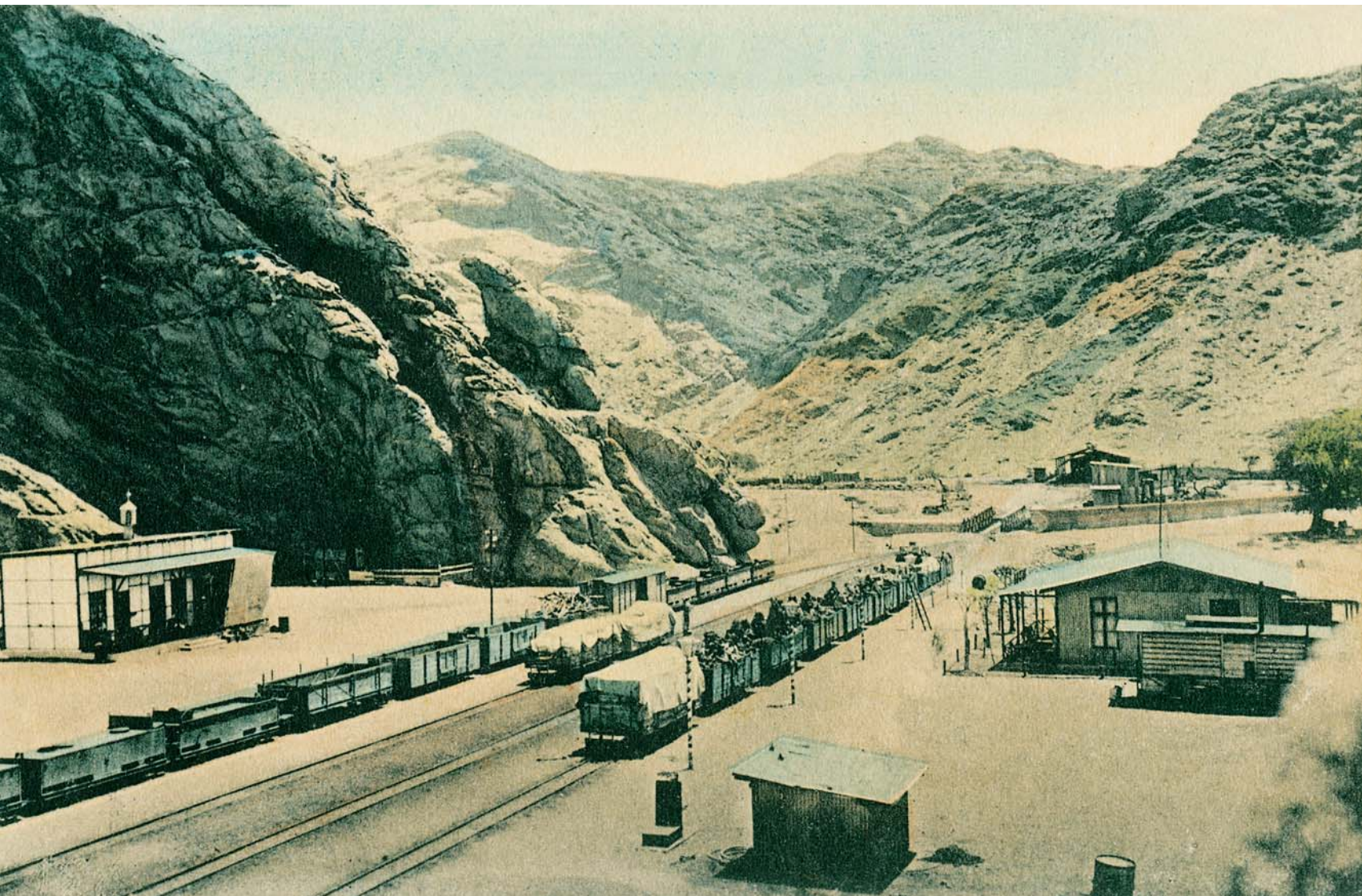


FOTO: SIG. J. BUCHMANN

**Das zuletzt auf dem Kriegsschauplatz erschienene US-Expeditions-Corps unter dem Befehl General Pershings eignete sich vorübergehend die sächsische XII H2 3714 an.**



Verdun, Ypern, Tannenberg, Isonzo: Der Schlachtenlärm ist längst verklungen an West-, Ost- und Südostfront, doch er hallt nach. Die Nebenschauplätze des Ersten Weltkriegs, zumeist weit entfernt von Europa, sind dagegen 100 Jahre später kaum noch bekannt.



Die Heeresfeldbahn lässt grüßen: Deutsche Militäreisenbahner bauten bis 1902 die Bahnstrecke von Swakopmund nach Windhoek.

# Randerscheinungen

**W**er weiß heute eigentlich noch, dass Deutschland einmal eine aufstrebende Kolonialmacht war und Österreich über eine nicht unbedeutende Kriegsmarine verfügte? Ziemlich genau 100 Jahre ist das her und erfährt keineswegs zufällig das Ende im Verlauf des Ersten Weltkriegs. Zu den im Kaiserreich zunächst, nicht zuletzt wegen der hauptsächlich auf unternehmerische Initiative zurückge-

henden Landnahme, verschämt als Schutzgebiete bezeichneten Kolonien gehörten in Afrika Togo, Kamerun, Deutsch-Südwestafrika und Deutsch-Ostafrika, im Pazifik Kaiser-Wilhelmsland auf Neu-Guinea, das Bismarck-Archipel mit Neupommern und Neu-Mecklenburg sowie die nördlichste Salomoneninsel, Samoa mit Savaii und Upolu, die Marshall-Inseln, die Marianen, Karolinen und Palau-Inseln sowie in China als Pachtgebiet

Kiautschou, auf 99 Jahre vom Reich der Mitte erworben.

Während das Deutsche Reich im Zeitalter des Imperialismus bei der Verteilung der Welt in Übersee erst in den letzten drei Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg mitgemischt hatte, argwöhnisch beobachtet von den traditionellen Kolonialmächten, hatte die Habsburger Monarchie einen weniger spektakulären, aber wesentlich effektiver zu verwal-



tenden und zu verteidigenden Weg eingeschlagen. Dessen Endergebnis war die Kontrolle über den Großteil der östlichen Adriaküste und damit der ungehinderte Zugang zum Mittelmeer, zumal ja Italien zunächst dem Dreierbund der Mittelmächte angehörte. Was das italienische Königreich freilich nicht daran hinderte, bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs den Bündnisfall als nicht gegeben anzusehen.

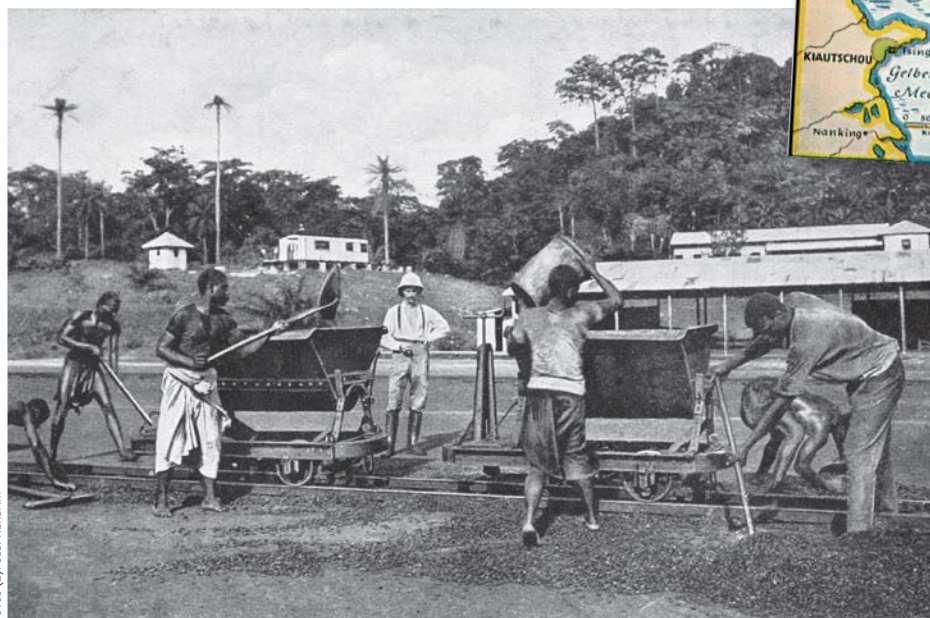
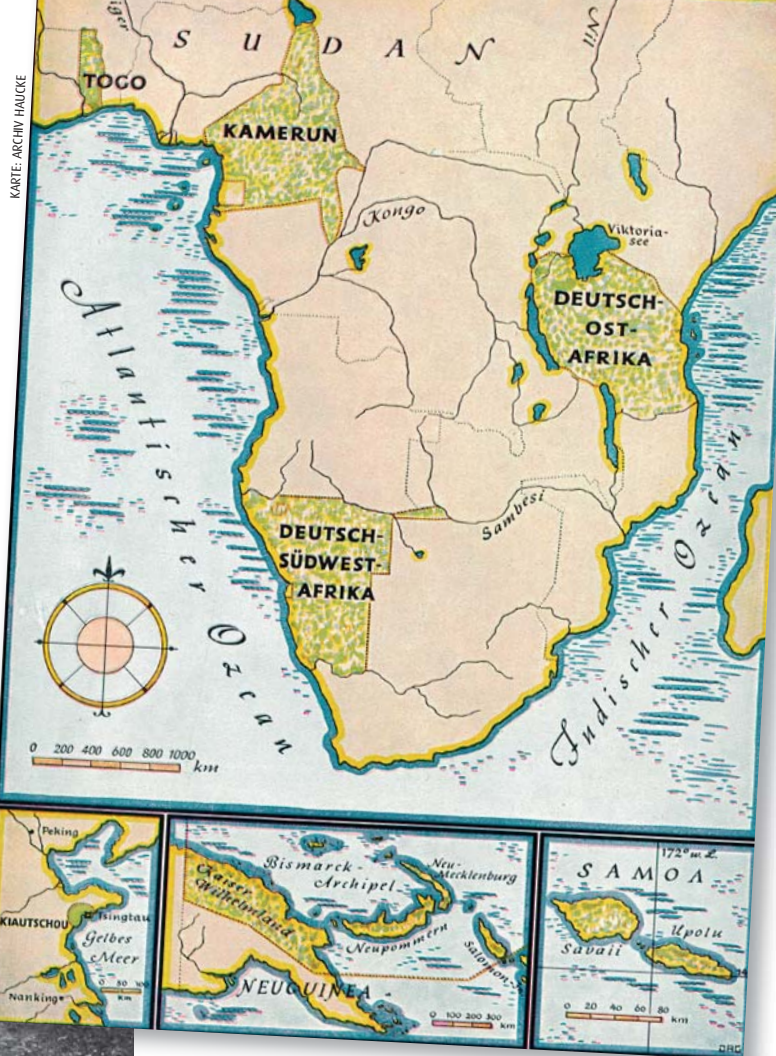
## Kongokonferenz sicherte Afrika Neutralitätsstatus zu

Fast 30 Jahre vor Beginn des Weltenbrandes war Berlin im Winter 1884/85 Schauplatz einer eigentlich wegweisenden Konferenz der führenden Kolonialmächte gewesen. Die so genannte Kongokonferenz unter Vorsitz Reichskanzler Bismarcks hatte einvernehmlich beschlossen, dass im Falle eines

*Im Verlauf des Ersten Weltkrieges verlor das Deutsche Kaiserreich nach und nach seine Kolonien und Schutzgebiete an die Entente und an Japan.*

reitet, galt dies doch zumindest für einen Bereich nicht. Die Ressourcen der Eisenbahn waren beachtlich und insbesondere der Heeresfeldbahn mangelte es nicht an Material, das auf dem Seeweg selbst die Kolonien erreichte.

Geradezu exemplarisch ist hier die eisenbahntechnische Erschließung Deutsch-Südwestafrikas anzufüh-



*Deutsches Schutzgebiet Kamerun: Auch bei der Ernte der Kakaobohnen, hier in der Regie der Gesellschaft Viktoria, kam eine Feldbahn zunächst zum zivilen Einsatz.*

*Vor der Abreise: Während der Zug wartet, präsentiert sich der Militärbefehlshaber und Generalgouverneur von Syrien, Cemal Pascha, samt Gefolge im Bahnhof von Jerusalem dem Fotografen.*

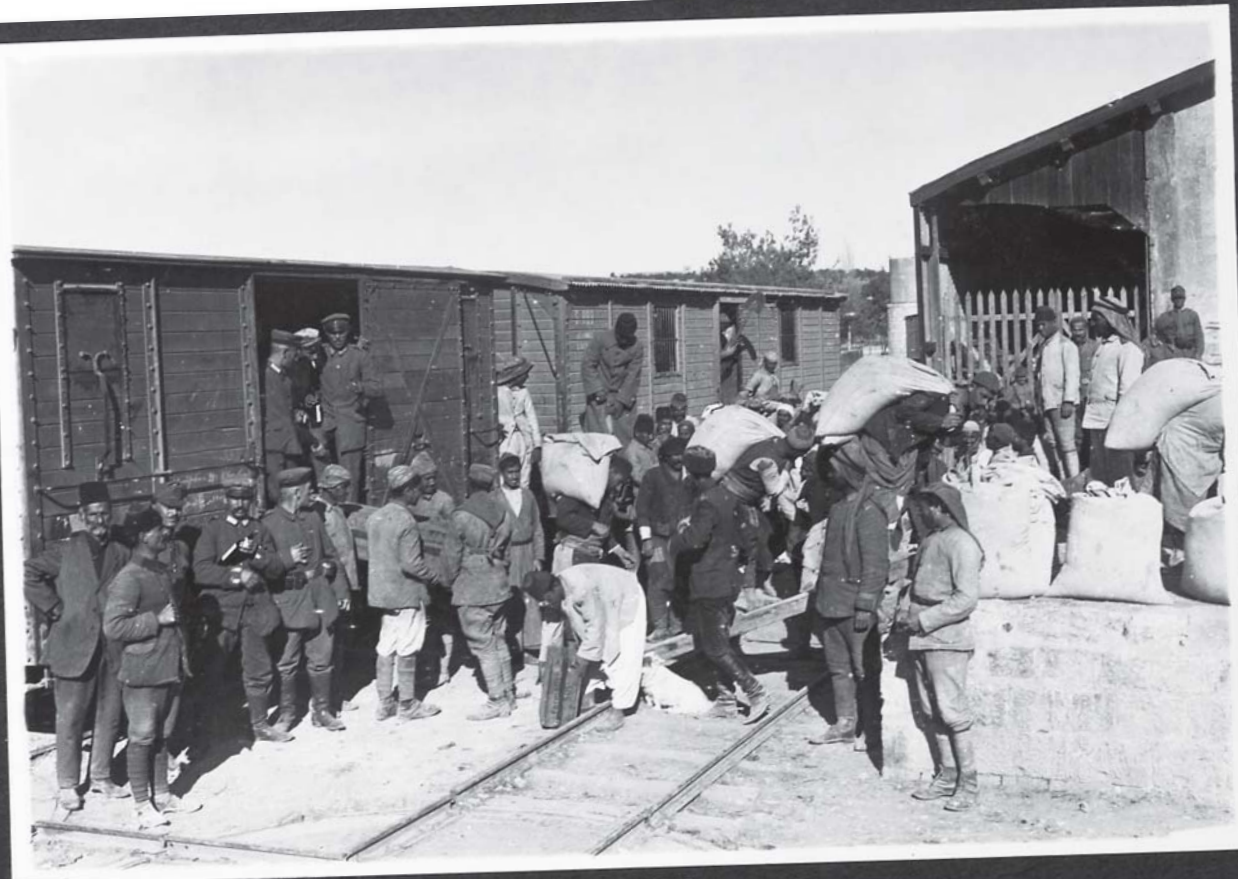
europäischen Kriegs Afrika keinesfalls Kriegsschauplatz werden sollte. Der stets auf Ausgleich bedachte Bismarck würdigte dieses Ergebnis in seiner Schlussrede: „Die Geißel des Krieges würde in der Tat einen besonders unheilvollen Charakter annehmen, wenn die Eingeborenen dahin gebracht würden, in den Streitigkeiten der zivilisierten Mächte Partei zu ergreifen.“

Nun, wie zivilisiert diese damals in der Reichshauptstadt versammelten 14 Mächte tatsächlich waren, sollte der Erste Weltkrieg schonungslos aufdecken. Und die gut gemeinte Kongo-Akte, wohl auch nicht unbeeinflusst von den Negativerfahrungen bei den Kämpfen zwischen Briten und Franzosen um die Vorherrschaft in Nordamerika, erwies sich alsbald als Makulatur.

War Deutschland auch, wie sich im Nachhinein herausstellte, mehr schlecht als recht auf einen länger andauernden Krieg vorbe-







*German Military Transport. Jerusalem.*

Ein deutscher Militärtransport ist zur willkommenen Verstärkung der gegen die Briten kämpfenden osmanischen Truppen gerade in Jerusalem angekommen, doch schon 1917 muss ein Großteil Palästinas aufgegeben werden.

FOTOS (6): SIG. BENNO BICKEL

ren, von deren Hinterlassenschaften Namibia bis in die jüngste Vergangenheit profitierte. Von 1897 bis 1902 baute das Eisenbahnbataillon der Schutztruppe mit Unterstützung einheimischer Hilfskräfte die 382 Kilometer lange 600-Millimeter-Schmalspurbahn vom Hafen Swakopmund durchs Khangebirge bis nach Windhoek. Erst 1907 wurde der Betrieb der Bahn an die Zivilverwaltung abgegeben.

In den Jahren 1910 und 1911 wurde der Abschnitt von Windhoek bis Karibib, dem Standort des Bahnbetriebswerks, auf die Kapspur mit 1067 Millimetern umgebaut. Dies entsprach der zwischen 1905 und 1907 unter Beteiligung der Eisenbahnpioniere erbauten Lüderitz-Bahn, auch Südbahn genannt, die Lüderitz mit Keetmanshoop verbindet und 1909 um eine Zweigstrecke von Seeheim nach Kalkfontein Süd ergänzt wurde. Die mit Bau und Betrieb beauftragte Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau und -Betriebsgesellschaft hatte diese Spurweite wegen der Kapspurbahnen im benachbarten Südafrika gewählt. In Kolmannskuppe bestand Anschluss an eine 600-Millimeter-Werksbahn, die seit 1911 elektrifiziert und auch heute noch Namibias einzige elektrisch betriebene Bahn ist.

Ebenfalls mit der Heeresfeldbahnspurweite, aber als Privatbahn konzipiert entstand zwischen 1903 und 1906 die Otavibahn mit

verstärktem Oberbau für den Abtransport des Kupfererzes von Tsumeb zum Hafen von Swakopmund. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs zog sich die deutsche Schutztruppe ins Landesinnere zurück, nicht ohne die

Bahnstrecken von Swakopmund aus auf vielen Kilometern zu zerstören. Die Engländer setzten von ihrer Swakopmund benachbarten Enklave Walfishbay nach und bauten die Otavibahn in Kapspur wieder auf. Die



*Building of the Beersheba R.R.*



*First train to arrive in Beersheba.*



*Opening of the Beersheba R.R.*



*Railroad Station, Beersheba.*

**Streckeneröffnung in Beersheba 1917: Mehr als 400 Kilometer Feldbahnen in Richtung Sinai bauten osmanische Truppen ausgehend vom Hedschasbahnabzweig Dera – Haifa.**



schwache deutsche Schutztruppe leistete den englischen und südafrikanischen Angreifern noch bis zum 23. Februar 1915 Widerstand. Nicht viel besser erging es den Deutschen in Togo und Kamerun, das von den Engländern am 10. Juni 1915 erobert wurde. Einzig die Schutztruppe in Deutsch-Ostafrika unter General Paul von Lettow-Vorbeck machte den verbündeten englischen und portugiesischen Verbänden schwer zu schaffen und kapitulierte erst Tage nach dem Waffenstillstand in Europa.

## Strategische Bagdadbahn nicht rechtzeitig fertiggestellt

Wie Lettow-Vorbeck führte auch „Lawrence von Arabien“, der Archäologe Thomas Edward Lawrence, als britischer Agent im Offiziersrang einen Guerillakampf, allerdings nicht mit englischen Truppen, sondern von 1916 bis 1918 mit aufständischen Beduinen gegen die Türken. Seinem Sturm auf Damaskus gingen zahlreiche Anschläge auf die mit deutscher Unterstützung gebauten Bahnstrecken, insbesondere die damals noch nicht fertiggestellte Hedschasbahn voraus. Auch die 1903 mit deutschem Kapital und deutscher Ingenieurskunst begonnene regelspurige Bagdadbahn hatte 1914 noch nicht einmal Mossul erreicht. Zum Teil erst im Oktober 1918 waren die bautechnisch



*Den Wert der Bagdadbahn als Nachschublinie schmälerte die verzögerte Fertigstellung einzelner Abschnitte. So wurde der Gavudere-Viadukt erst am 18. Februar 1917 eröffnet.*

schwierigen Abschnitte im Taurus- und Amanus-Gebirge mit zahlreichen Tunneln und Brücken fertiggestellt. Das hatte für den Nachschub des osmanischen Heeres und seiner Verbündeten katastrophale Folgen. Am 30. Oktober 1918 blieb der Türkei nichts anderes mehr übrig, als einen Waffenstillstand mit den Alliierten zu vereinbaren.

Zu diesem Zeitpunkt hatte das deutsche Kaiserreich schon fast vier Jahre lang keinerlei Besitzungen mehr im Fernen Osten. Ohne Aussicht auf Entsatz mussten sich die Verteidiger von Tsingtau trotz der eisenbahnstrategischen

gischen Erschließung Kiautschous mangels Munition am 7. November 1914 den Japanern ergeben. Japan sowie Neuseeland und Australien hatten sich zuvor schon die deutschen Inseln im Pazifik einverleibt.

Apropos Inseln, der mit heimlichen deutschen Waffenlieferungen unterstützte Aufstand irischer Nationalisten am Ostermontag 1916 mit schweren Kämpfen rund um das Dubliner Hauptpostamt brach schnell in sich zusammen. Die Hoffnung auf eine längere Bindung englischer Truppenverbände erfüllte sich nicht. □ *Karlheinz Hauke*



*Dublin in Trümmern: Der Aufstand irischer Freiheitskämpfer am Ostermontag 1916 wurde von englischen Truppen niedergeschlagen.*



*Die Mitglieder des Reichstagspräsidiums im Osten.  
Empfang auf dem Bahnhof von Bialystok durch  
Fhrrn. von Seckendorf.*



Zensiert  
Paul Hoffmann & Co.  
Berlin-Schöneberg.

FOTO: SIG. KNIPPING

1468.

*Generäle als großzügige Hausherren und Gastgeber: Wie hier in Bialystok sind die Machtverhältnisse in den besetzten Ostgebieten klar.*

„Auf eine reiche Ausstattung des Berichtes mit charakteristischen Lichtbildern ist besonderer Wert zu legen“, ordnete der bayerische Feldeisenbahn-Major Büttner zur Vorbereitung für den „Kaiserbericht Januar bis März 1917“ und die Nachwelt an.

# Zwischen Ostsee und Mazedonien



Im Gedenkjahr 2014 hat sich beim Rückblick auf die 100. Wiederkehr des Beginns des Ersten Weltkrieges wiederum bestätigt, dass unser Bild dieses Krieges auf die Westfront verengt ist. Hierfür gibt es viele Gründe. Das von bedeutenden Schriftstellern (erwähnt seien nur Ernst Jünger und Erich Maria Remarque) geschilderte und früh vom Film entdeckte apokalyptische Grauen des Schützengrabenkrieges mit zahllosen Sturmangriffen hinein in die gegnerischen Maschinengewehrgraben, mit dem Kampf Mann gegen Mann um winzige Geländevorteile, mit den HölLEN von Verdun und an der Somme, mit Fliegerbomben, Giftgas, unterirdischen Minensprengungen unter feindlichen Stellungen, mit den vor den Augen der Kameraden im Stacheldraht des Niemandslands verwesenden Leichen und schließlich mit der neuen kriegsentscheidenden Waffe des Panzers ereignete sich auf dem westlichen Kriegsschauplatz zwischen der Schweizer Grenze und der Nordsee. Die Landschaften zwischen dem Rhein und Paris, zwischen der Champagne und Antwerpen sind im bildungsbürgerlichen Bewusstsein und im Navi unseres Autos vielschichtig präsent. Die Gedenkstätten, die Museen, die Friedhöfe, die für immer deformierten Landschaften in den Vogesen, an der Maas und in den Argonnen, im Artois und in Flandern, sind für geschichtlich interessierte Besucher aus England, Deutschland und Frankreich binnen weniger Stunden erreichbar.

Hingegen der östliche und der südöstliche Kriegsschauplatz, die Kampfzonen in Rumänien: Wir müssten nach Lettland oder Weißrussland, in die Ukraine oder nach Mazedonien reisen, um mit nur schwacher geschichtstouristischer Infrastruktur auf Spurensuche zu gehen. Wo mögen liegen und was mag es auf sich haben mit Nowoswenzjani oder Czortkow, mit Libau oder mit Čuprija, mit Gorlice Tarnow oder Dolen Most...

## 1914: Ostpreußen und Galizien

Bekanntlich traten die verbündeten „Mittelmächte“ mit verantwortungslosen Illusionen in den Krieg ein. Der „Schlieffenplan“ des deutschen Generalstabs nahm auf dem geduldigen Papier die größte Umfassungsschlacht der Weltgeschichte tief in Frankreich nebst glänzendem Sieg vorweg. In Wien träumte man von einem militärischen Spaziergang ins halstarrige Serbien. Russland galt als schwerfälliger Koloss, der die deutschen und österreichischen Pläne erst nach geraumer Zeit stören würde. Es kam völlig anders. Gegen einen langsamen und chaotischen österreichischen Aufmarsch an der Nordostgrenze Galiziens gingen überlegene Armeen des Zaren machtvoll in die Offensive. Schon am 3. September 1914 nahmen sie die galizische Hauptstadt Lemberg ein; im November 1914 waren ganz Galizien

und die Bukowina russisch besetzt. In Galizien erbeuteten die Russen 235 Normalspurlokomotiven und etwa 8900 Wagen und eröffneten den Betrieb auf 1404 Kilometern an Normalspurstrecken und 650 Kilometern in aller Eile umgespurten oder neu gebauten Strecken mit der russischen Spurweite 1524 Millimeter.

Die deutsche Kriegsplanung war von dem Dogma ausgegangen, dass eine Kriegsentscheidung in Frankreich möglich sein würde, bevor Russland zu nennenswerten Aktionen gegen Deutschland fähig sein würde. Man erinnere sich an die Landkarte von 1914: Ein selbstständiges Litauen oder Polen gab es damals nicht. Das Deutsche Reich und das Zarenreich hatten eine lange gemeinsame Grenze von der Memelmündung im nördlichsten Ostpreußen bis zum „Drei-Kaiser-Eck“ in Oberschlesien, wo sich die deutsch-russische, die (vom Bodensee bis Oberschlesien erstreckte) deutsch-österreichische und die russisch-österreichische Grenze trafen.

Schon ab 17. August 1914 drangen die Njemenarmee und die Narewarmee gegen schwachen Widerstand von Osten und von Süden her nach Ostpreußen ein. Das deutsche Große Hauptquartier musste Gebiets-

**Einen Eindruck von dem enormen Arbeitsaufwand, den an der Ostfront die Eisenbahnpioniere bei der Instandsetzung zerstörter Infrastruktur zu leisten hatten, vermitteln die Brückenbaulagekarten.**

verluste mit nicht zuletzt schweren psychologischen Auswirkungen auf den vermeintlich glanzvollen Siegeszug durch Belgien und Nordfrankreich befürchteten. Die Abhilfe wurde zwei Generälen anvertraut, wie sie unterschiedlicher nicht sein konnten. Ihre Kooperation sollte für Deutschlands militärisches und politisches Schicksal in den kommenden Jahren große Bedeutung erlangen. In Hannover bestieg der 67 Jahre alte pensionierte Paul von Hindenburg am 22. August 1914 gegen 3 Uhr nachts seinen Sonderzug nach Ostpreußen, ein traditionsbewusster jovialer preußischer Offizier aus altem Landadel, nach Statur, Körpersprache und Stimme eine vertrauenerweckende Großvaterfigur. Besondere Dynamik oder besondere Fähigkeiten waren in seiner mit dem preussisch-österreichischen Krieg 1866 begonnenen Laufbahn freilich nicht hervorgetreten. Ihm zur Seite gestellt wurde Erich Ludendorff, ein knapp 50-jähriger so intelligenter wie ehrgei-







Von den Russen beim Rückzug gesprengt, nun repariert: Gölisdorf-Fünfkuppler der Reihe 80/180 und Uniformmützen weisen auf Brücke der österreich-ungarischen Heeresbahn.

ziger Karriereoffizier bürgerlicher Herkunft. Seiner Arbeitsweise nach würde man ihn heute als „workaholic“ bezeichnen – mit all den für dieses Persönlichkeitsbild bekannten Risiken des Absturzes in Depression und Sucht. Eine sympathische Ausstrahlung oder irgendeine Moralität hat ihm niemand je nachgesagt.

Die beiden Heerführer entschieden sich zu einer kühnen Strategie: Der bereits begonnene Rückzug vor der Njemenarmee wurde in aller Eile in eine Angriffsbewegung gegen die Narewarmee verwandelt. 166 000 deutsche Soldaten kesselten deren 200 000 Mann ein. Die Schlacht bei Tannenberg brachte 92 000 Russen die langjährige deutsche Gefangenschaft, mehr als 100 000 jedoch den Tod. Ihr Kommandeur erschoss sich. In schnellster Wendung schlug das deutsche Heer sodann die Njemenarmee und nahm 43 000 Gefangene. Die russische Besetzung Ostpreußens war nach wenigen Wochen auf einen kleinen Bereich im Osten zurückgedrängt. Die Schlachten bei Tannenberg und bei den Masurischen Seen gehören zu den ganz wenigen Operationen des ganzen Weltkrieges in der aus der Antike und aus den Tagen Napoleons bekannten und an allen Offiziersschulen gelehrt Strategie weiträumiger Bewegungen mit dem optimalen Ziel der Einkesselung des Gegners.

So militärisch intelligent und so befreiend für Ostpreußen die Siege von Hindenburg und Ludendorff waren, so verhängnisvoll waren ihre psychologischen Auswirkungen.

Plötzlich war vergessen, dass man doch Russland hatte schlagen wollen und im Zweifrontenkrieg auch eigentlich hätte schlagen müssen. Lediglich die Bedrohung von der deutschen Ostgrenze zu nehmen, war taktisch wichtig, strategisch jedoch unergiebig. Und Hindenburg, der sich abseits des Kampfgetümmels ausgiebig um seine ostpreußischen Besitzungen gekümmert hatte und den gewohnten Nachmittagsschlaf ausführlich gepflegt hatte, ließ sich von der Presse gerne zum heldenhaften „Retter Ostpreußens“ stilisieren.

Er wurde alsbald zur Projektionsfigur für all jene Emotionen, denen der nach redseligen Jahrzehnten verstummte und vorgealterte Kaiser nicht mehr gerecht werden konnte.

Vom 30. August 1914 an war Ostpreußen die Baustelle der Eisenbahnpioniere. Eine ganze Anzahl von Brücken und Empfangsgebäuden musste wieder aufgebaut werden. Nicht zuletzt wegen der Konzentration moderner Stahlbautechnik auf die Westfront wurde viel Zimmermannsarbeit geleistet.

## Frühling und Sommer 1915: Das Imperium „Oberost“ entsteht

Im Herbst 1914 galt es zunächst, die in Galizien so schwer bedrängten Österreicher zu entlasten. Die in Ostpreußen siegreiche 8. Armee und eine unter Leitung von Hindenburg und Ludendorff neu aufgestellte 9. Armee wurden im September 1914 südostwärts nach Oberschlesien verlegt. Auf den beiden zweigleisigen „Transportstraßen“ Königsberg – Schneidemühl – Posen – Breslau – Oppeln und Allenstein – Thorn – Gnesen – Kreuzburg mussten pro Tag jeweils 40 Züge gefahren werden. Im Oktober bedrohte ein russischer Gegenschlag jedoch Schlesien. Kaiser Wilhelm II. und Generalstabschef Falkenhayn schufen von ihrem fernen Hauptquartier in Mézières-Charleville aus am 1. November 1914 eine eigenständige Führung für die Ostfront, bestehend – natürlich – aus einem „Oberbefehlshaber Ost“ Paul von Hindenburg und einem Generalstabschef Erich Ludendorff. „Oberost“ wurde mehr und mehr zum nicht nur militärischen, sondern auch politischen und kriegswirtschaftlichen Staat im Staate. Zunächst galt es jedoch, einer neuen russischen Offensive zu begegnen. Von 6. bis 13. November 1914



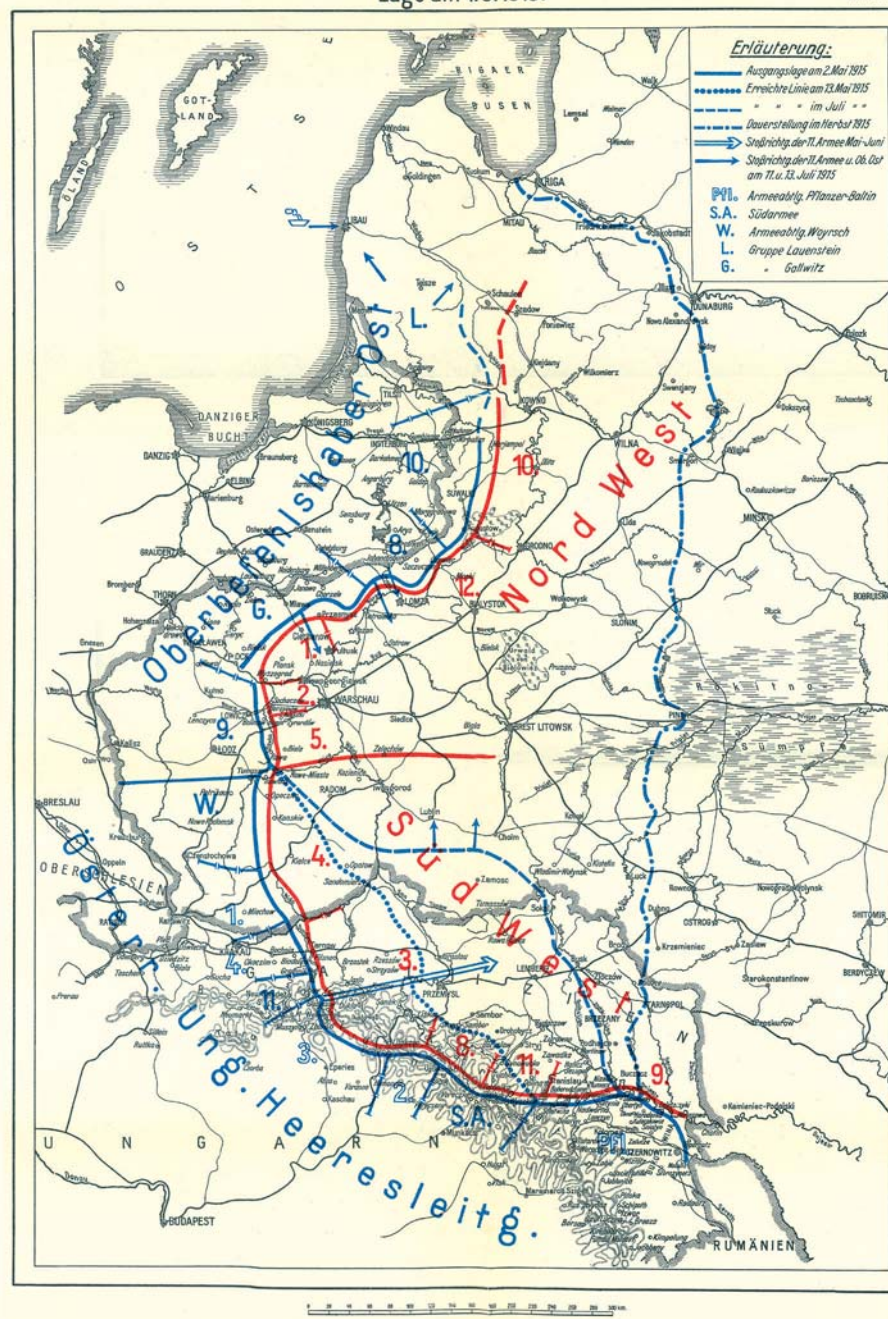
Empfangsgebäude ohne Dach und kyrillische Bahnhofsschilder in Lyck: Die Befreiung Ostpreußens bis Januar 1915 wurde im Deutschen Reich gebührend medial gewürdigt.



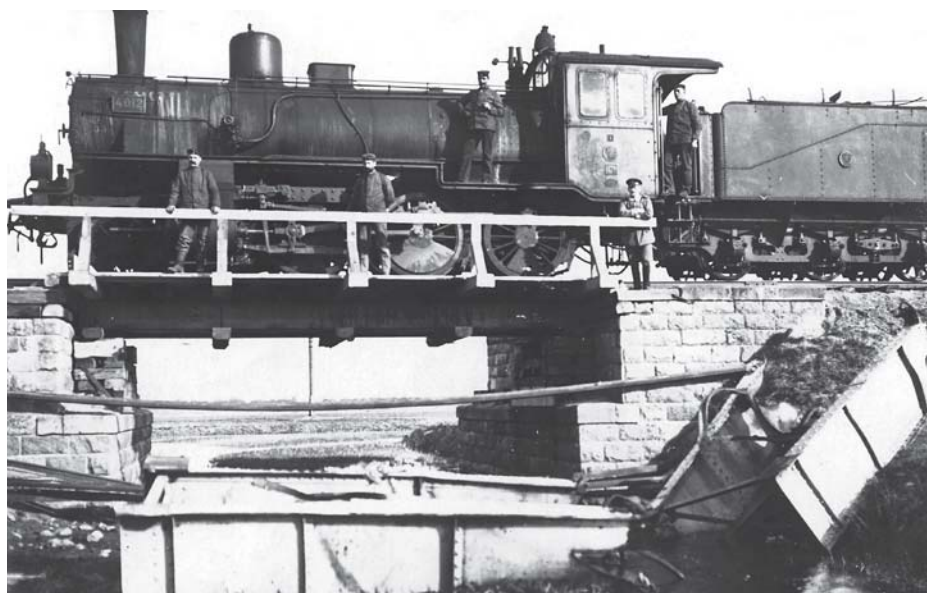
mussten 467 Truppenzüge aus anderen Bereichen der Ostfront hauptsächlich in die Ausladebahnhöfe Thorn und Hohensalza gefahren werden. Dazu kamen zwischen 13. November und 9. Dezember 1914 nicht weniger als 670 Züge von der Westfront 1200 Kilometer weit quer durch Belgien und das ganze Reich. Man muss sich solche Fahrten mit Abteilwagen oder Güterwagen hinter preußischen G 5 oder G 7 (bei diesen Truppenbewegungen wie bei noch so vielen des ganzen Krieges) vergegenwärtigen. Für die Verstärkungstransporte des Spätherbsts 1914 wurde lobend hervorgehoben, dass die Reisegeschwindigkeit auf 22 km/h (!) gesteigert werden konnte. Das bedeutete immer noch 54 Stunden Fahrt, mit zahllosen Aufenthalten für den Lokwechsel, für das Wassernehmen der Lokomotiven, für die Verpflegung der Mannschaften und die Tränkung der vielen Pferde und mit vielen Zwangspausen wegen Überlastung der Strecken.

Mit den neuen Truppen konnte Oberost eine Offensive in Richtung Warschau beginnen. Zur Versorgung der vorrückenden Truppe wurde die 160,4 Kilometer lange Feldbahn Montwy – Strykow mit dem in Friedenszeiten sorgfältig beschafften und gehorteten Gleis-, Lokomotiv- und Wagenmaterial für die Spurweite von 600 Millimetern gebaut. Die Strecke wurde viel zu spät fertig mit der Folge, dass vom Konzept der Feldbahnen für den Bewegungskrieg gänzlich Abschied genommen wurde. Um so größere Bedeutung erlangten die Bahnen mit 600 Millimetern Spurweite für die Versorgung fixierter Fronten in West und Ost. Für großräumigen Nachschub und anschließende Raumbeherrschung wichtiger wurden Reparatur, Umspurung und Neubau von Vollbahnen. Bis Januar 1915 kamen 770 Kilometer russischer Strecke in deutschen Betrieb. Im Februar 1915 holte Oberost zur Befreiung des restlichen Ostpreußen aus. Nicht weniger als 3220 militärische Transporte (= Züge) mussten in die Aufmarschräume gefahren werden, damit am 7. Februar 1915 mit 250 000 Mann die überraschende Offensive beginnen konnte. Mit dem deutschen Sieg bei Augustow gerieten erneut 110 000 Russen in deutsche Gefangenschaft. Wieder wurden Strecken reaktiviert und neu gebaut. Die Begeisterung über die nun vollständige Befreiung Ostpreußens war grenzenlos. Heute kann man sich daran nur mit dem beklemmenden Wissen um das grausame Schicksal erinnern, das deutscher Wahnwitz exakt 30 Jahre später über diese Provinz hereinbrechen ließ.

Die deutschen Erfolge waren überschattet durch neue österreichische Debakel. Eine russische Frühlingsoffensive fügte den österreichisch-ungarischen Armeen Verluste von 800 000 Mann zu, davon waren 100 000 gefallen. Das gesamte Prager Infanterieregi-



Nachdem die Russen aus Ostpreußen zurückgedrängt worden waren, verzeichneten die Armeen der Mittelmächte auf dem östlichen Kriegsschauplatz deutliche Gebietsgewinne.



Belastungsprobe mit G 5.3 4012 einer unbekannten preußischen Direktion: Gesprengter Bachübergang bei Lowicz in Polen war mit vergleichsweise simplen Mitteln zu ersetzen.





*Rückeroberung Galiziens: Die Brücke über den San war durch Sprengung der Fachwerkträger und eines Pfeilers zerstört worden.*

ment 28 legte kampflos die Waffen nieder und lief zu den Russen über. Am 13. April 1915 beschlossen die militärischen Befehlshauptstellen der Mittelmächte eine gemeinsame Offensive bei Gorlice und Tarnow in Westgalizien. Der deutsche General August von Mackensen wurde mit dem Oberbefehl betraut. Die geforderten und auch erbrachten Eisenbahntransportleistungen waren

wiederum beispiellos. Auf dem Höhepunkt der Vorbereitungsphase wurden innerhalb von 24 Stunden auf drei Transportstraßen etwa 60 100-achsige Truppenzüge nach vorne gebracht. Die am 2. Mai 1915 begonnene Angriffsbewegung wurde ein voller Erfolg. Bis Ende Juni wurden die Russen aus Galizien verdrängt und wurden 155 000 Gefangene eingebracht. Die russische Ab-

wehr zeigte deutliche Auflösungserscheinungen. Mackensen konnte sich nunmehr nach Norden wenden und die riesige zaristische Truppenkonzentration in Russisch-Polen in die Gefahr einer Abschnürung von der russischen Hauptmacht bringen. Um diese Gefahr zu verstärken, schritten Hindenburg und Ludendorff am 13. Juli 1915 von Ostpreußen zum Angriff in Richtung Süden. Eine ergän-

*Am 4. Juni 1915 begann der Wiederaufbau der Brücke über den San an der Strecke Jaroslau – Belzec. Nach genau 13 Tagen ging das galizische Bauwerk bereits wieder in Betrieb, nun als „Kaiser-Wilhelm-Brücke“.*





zende Offensive griff nach Kurland (heute Litauen) aus.

Im Ergebnis der Frühlings- und Sommeroffensiven 1915 hatte sich die Landkarte im östlichen Mitteleuropa deutlich geändert. Vom Meerbusen von Riga bis zur rumänischen Grenze verlief nun die Ostfront relativ geradlinig durch die Wälder und Sümpfe Litauens und Weißrusslands. Hindenburgs und Ludendorffs Imperium Oberost war nicht viel kleiner als das Deutsche Reich selbst!

Die Bilanz der riesigen Eroberungen blieb dennoch zwiespältig. Wiederum hatte Russland standgehalten. 750 000 russische Kriegsgefangene standen zwar als billige Arbeitskräfte zur Verfügung, mussten jedoch auch versorgt und bewacht werden. Die Armee Österreich-Ungarns war endgültig desavouiert. Das Schicksal der zerfallenden Donaumonarchie war nun den deutschen Waffen, der deutschen Politik und der deutschen Lenkung der Kriegswirtschaft anvertraut.

Die eroberten Gebiete waren Zonen des Elends. Dörfer und Städte waren niedergebrannt, Brunnen vergiftet, Viehherden verdurstet, Pferde beschlagnahmt, Felder zertrampelt. Persönlicher, staatlicher und kirchlicher Besitz war vernichtet oder geraubt. Zahllose Frauen und Kinder, von Kampfhandlungen, Vergewaltigung und Hunger traumatisiert, irrten auf der Suche nach Quartier und Nahrung umher.

Immerhin begegneten die deutschen Besatzungsorgane keinem Widerstand der Bevölkerung. Die Polen, Litauer, Letten und Ukrainer weinten der Zarenherrschaft keine Träne nach. Aus dem Blickwinkel der Geschichte drei Jahrzehnte später tragisch: Ganz besonders die in den Besatzungsgebieten lebenden Millionen Juden atmeten auf und erhofften sich unter deutscher Kontrolle Rechtssicherheit und größere Freiheit. Viele stellten sich mit ihren Sprach- und Schriftkenntnissen bereitwillig in den Dienst der deutschen Militärbürokratie. Antisemitische Effekte im deutschen Besatzungsalltag sind – im Gegensatz zum österreichisch-ungarischen Bereich – kaum überliefert.

### Verwaltung durch vier neue Militäreisenbahndirektionen

Wenden wir uns nun dem komplexen deutschen und österreichischen Eisenbahnbau und -betrieb in den Westprovinzen des Zarenreiches zu.

Den Eisenbahntuppen stellten sich ungeheure Aufgaben. Die Verwaltung der Schienenwege wurde vier neuen Militäreisenbahndirektionen (MED) anvertraut, die in Fortsetzung der Nummerierung vom westlichen Kriegsschauplatz bezeichnet wurden. Die nachstehende kleine Übersicht im Kasten dokumentiert einige Bauleistungen bis zum 1. Mai 1916.

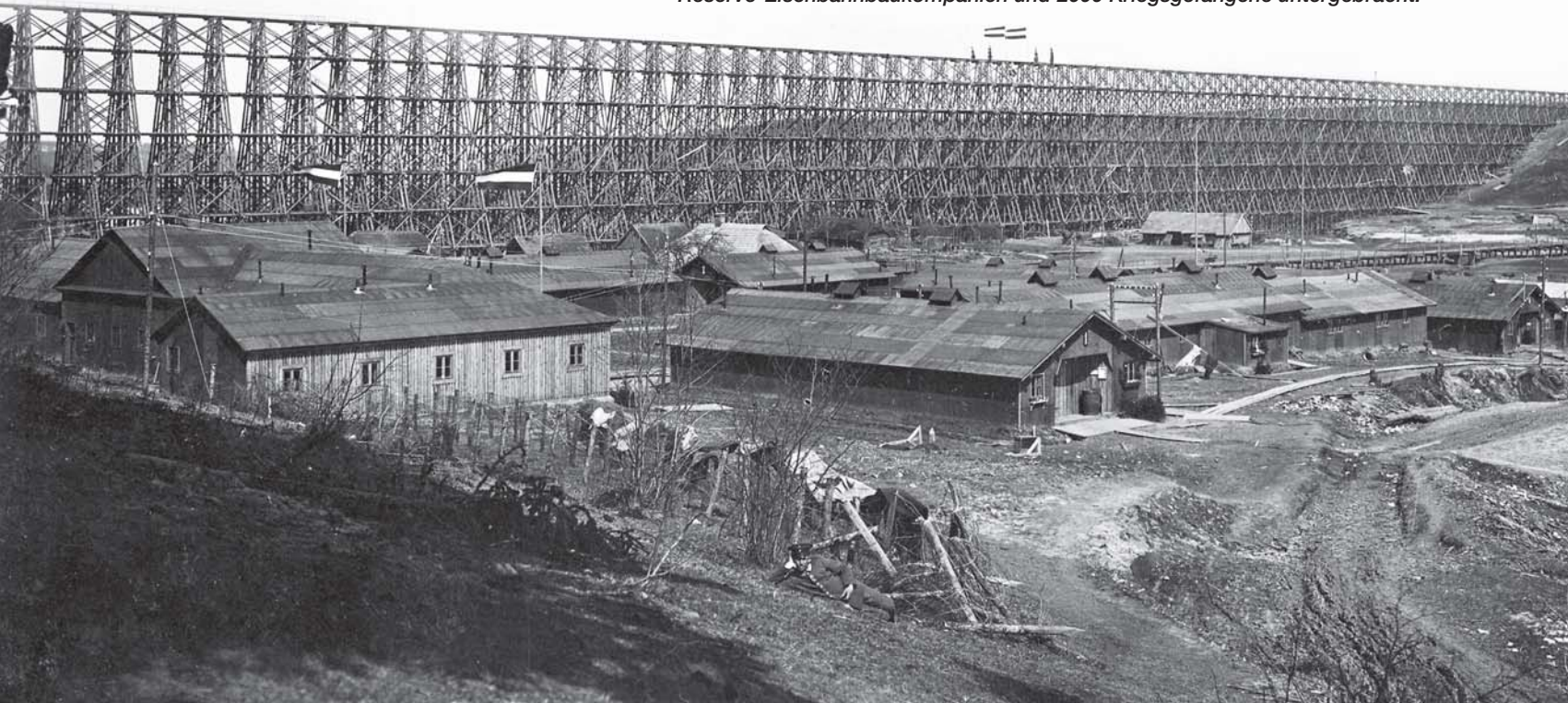
Dem Vermerk der zuständigen MED folgen die Kilometerangaben über von Breit- auf Normalspur umgenagelte Strecken, dann die Wiederherstellung von Brücken in Metern und der Brückenneubau in Metern:

4 Warschau	1806 km	7420 m	1640 m
5 Wilna	2178 km	4780 m	1160 m
6 Brest-Litowsk	2406 km	3600 m	6270 m
8 Schaulen	1144 km	1270 m	8540 m

Zehntausende deutscher und österreichischer Eisenbahnpioniere nebst riesigen Kolonnen von Kriegsgefangenen und einheimischen Arbeitern hatten sich speziellen Herausforderungen zu stellen. In den polnischen und baltischen Ebenen prägten Sümpfe, Seen und große Ströme wie Weichsel, Bug, Narew und Njemen die Landschaft. Die Flüsse waren kaum reguliert und änderten Wasserführung und Weg im Lauf der Jahreszeiten häufig. Die russischen Brücken, für mächtiges Hochwasser eingerichtet und entsprechend lang, waren fast alle gesprengt. Der Wiederaufbau in den sumpfigen Uferstreifen war schwierig. Als Baustoff kamen Stein und Beton nicht in Betracht, weil Fels oder Kies kaum irgendwo zu gewinnen waren. Holz stand reichlich zur Verfügung. Die unverzichtbaren Stahlträger mussten jedoch von weit her aus Deutschland zugeführt werden.

Wiederaufbau und Verstärkung der Streckennetze waren unverzichtbar sowohl unter

*Beispiellos in der Eisenbahngeschichte: Für die 670 Meter lange Hindenburg-Brücke bei Lidowiany wurden von November 1915 bis Mai 1916 rund 7000 Kubikmeter Holz verbaut. In der Barackensiedlung waren zwei Reserve-Eisenbahnbaukompanien und 2000 Kriegsgefangene untergebracht.*







*Eine österreichische Lok der Reihe 73 passiert mit ihrem Zug die 1917 von der deutschen Reserve-Eisenbahnbaukompanie Nr. 8 reparierte Brücke über die Niczlawka.*

dem Aspekt des Nachschubs gegen die noch keineswegs geschlagenen Russen als auch unter dem Aspekt kriegswirtschaftlicher Ausbeutung der Eroberungsgebiete. Deutschland litt aufgrund der britischen Seeblockade unter einer schweren Lebensmittelknappheit, die in den Großstädten Dimensionen einer Hungerkatastrophe erreichte. Kartoffeln, Getreide und Schlachtvieh aus dem Osten wurden im wahrsten Sinne des Wortes überlebenswichtig. Ebenfalls hochwillkommen war das Holz allein schon für den uferlosen Bedarf in den Schützengraben der Westfront. All diese Erfordernisse bedeuteten gleichwohl unerhörte Anforderungen ans Eisenbahnwesen der Mittelmächte als militärisches und ökonomisches Rückgrat für die gesamte Kriegführung.

Der Wiederaufbau des Streckennetzes begann in den Karpaten, wo eine Vielzahl hoher Viadukte gesprengt war. Für den besonders nachhaltig zerstörten Csorbadomb-Viadukt musste eine Umfahrbahn mit Spitzkehre aushelfen. In der nördlichen Nachbarschaft zu Galizien wurde eine 42 Kilometer lange Bahn in 750-mm-Spur neu gebaut und teilweise mit Schmalspurloks aus Sachsen versorgt.

Sehr schwierig gestaltete sich die Situation in Warschau, dem zentralen Knotenpunkt des polnischen Eroberungsbereichs. Alle Brücken und so auch die 510 Meter lange zweigleisige Eisenbahnbrücke waren gesprengt. Eine provisorische Eisenbahnfähre musste zunächst aushelfen und brachte sieben Lokomotiven und 48 Wagen mit wertvol-

lem Nachschubmaterial auf das Ostufer. Immer wieder erstaunlich ist im Rückblick die Geschwindigkeit der Instandsetzungsarbeiten. 23 Tage nach dem Eintreffen der ersten Baukräfte hatte man die auf dem Weichselgrund liegenden Tragwerke auf neue provisorische Pfeiler gehoben und konnte am 31. August 1915 das erste Gleis eröffnen. Am 17. September 1915 war die Strecke wieder zweigleisig befahrbar.

Von der deutschen Grenz- und Festungsstadt Thorn baute man nach Polen eine Erschließungsbahn auf 600-mm-Feldspur, die nach 120 Kilometern in Racionc ihren Endpunkt fand. Eine weitere Feldbahn wurde von Willenberg am Südrand Ostpreußens 110 Kilometer weit nach Ostrolenka und schließlich bis Czerwony Bor gebaut. Und schließlich wurde eine Feldbahn auch von Laugszargen am nordöstlichen Rand Ostpreußens 78 Kilometer weit bis Schaulen in Litauen gebaut.

Der Sinn all dieser weitgespannten Feldbahnbauten wurde freilich alsbald innerdienstlich in Frage gestellt, weil sie jeweils sehr bald nur noch einen sehr geringen militärischen Verkehrswert besaßen, nämlich nach der erfolgreichen Wiederherstellung und Ergänzung der weitaus leistungsfähigeren Vollbahnen.

Der Neubau von Vollbahnen betraf vor allem Litauen. Zunächst wurde am 11. Juli 1915 der Bau einer 74 Kilometer langen Strecke vom nördlichsten Bahnhof des Deutschen Reiches Bajohren in etwa parallel zur Ostseeküste genau nordwärts nach Prekuln an der vorhandenen Ost-West-Achse Wilna – Schaulen – Libau befohlen. Beispielsweise am Stichtag 3. September 1915 waren dort



*Belastungsprobe mit KkStB-229.154 auf dieser provisorisch befahrbar gemachten russischen Brücke. Die Güterwagen tragen abwechselnd österreichische und ungarische Anschriften.*





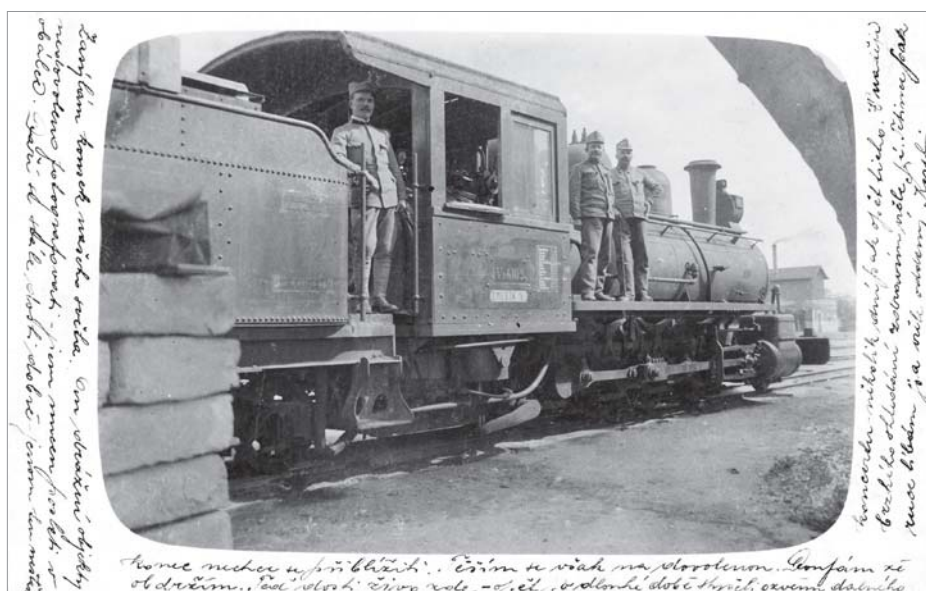
FOTOS (5): SLG, KNIPPING

Lokstation Mirovče: Zu sehen sind Küche, Kantine (1, 2), Lokschuppen (3), Empfangsgebäude (4), Schreibstube (5) sowie G 3, G 5, G 7.

mit Schichtdienst zwischen 4 Uhr früh und 19 Uhr nicht weniger als 5170 Mann beschäftigt. Am 1. Oktober 1915 wurde der Betrieb aufgenommen. Schon am 12. September 1915 hatte der Chef des Feldeisenbahnwesens die MED 5 mit den Vorarbeiten für eine weitere Achse von Ostpreußen nach Litauen beauftragt, die 125 Kilometer weit von Lausgargen nach Radziwilischki führen sollte. Größte Herausforderung war die Überquerung des tiefen Tales der Dubissa. Die bei Lidowiany gebaute Holzbrücke kann in der europäischen Eisenbahngeschichte als beispiellos gelten. 670 Meter lang und am tiefsten Punkt 42 Meter hoch, wurde sie aus zehntausenden Baumstämmen errichtet.

Zur Betriebsaufnahme am 20. Juni 1916 reiste sogar Kaiser Wilhelm II. an. Benannt wurde die Brücke jedoch – durchaus symbolträchtig für die in Oberost schon geschaffenen Machtverhältnisse – nach Generalfeldmarschall von Hindenburg. Die riesenhafte Holzbrücke war allein schon unter den Bedingungen des Dampfbetriebes mit Funkenflug stets brandgefährdet. Eine Wasserleitung führte zu Hydranten auf der Brücke. Sowohl eine elektrische Alarmanlage als auch eine Brandwache sorgten bei Bedarf für ihre Aktivierung. Bei anhaltender Trockenheit wurde die Brücke laufend besprüht. Insbesondere die bleibende Feuergefahr ließ das Projekt einer friedensgemäßen Dubissa-Brücke reifen. Die renommierten Firmen MAN Gustavsborg und Dyckerhoff & Widmann erstellten deshalb bis Mai 1918 eine neunfeldrige Stahlbrücke auf Betonpfeilern.

2013 fantasierte Christopher Clark in seinem insgesamt äußerst verdienstvollen Buch „Schlafwandler“ zur politisch-diplomatischen Vorgeschichte des Ersten Weltkrieges von Eisenbahnstrecken, die das zaristische Russland kurz vor 1914 mit offenkundiger „Zielrichtung Deutschland“ gebaut habe. Davon kann keine Rede sein. Irgendeine Dynamik des Streckenbaus östlich der damals

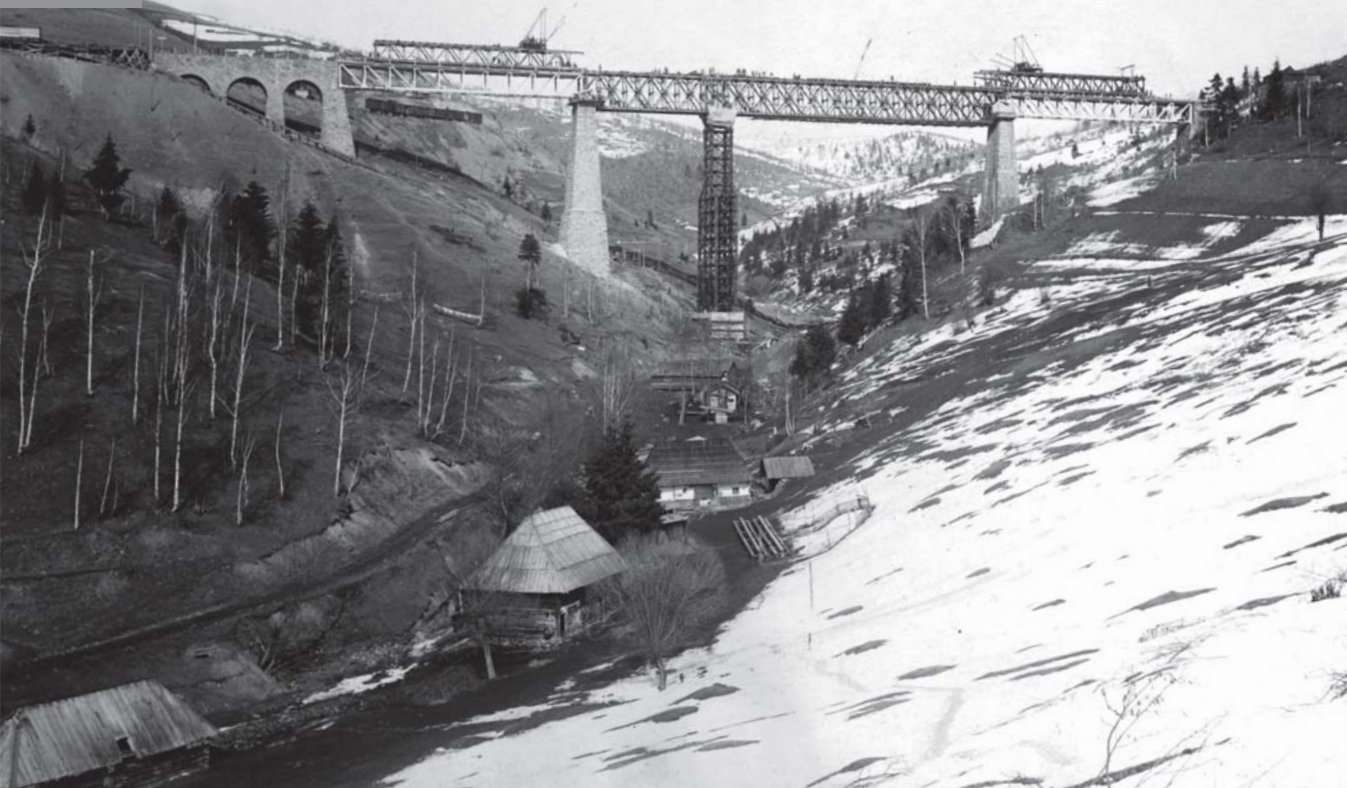


An Serbien gelieferte amerikanische 1'D-Lok mit neuer Anschrift IVb 4105 als Beutelok. Ein K.u.k.-Feldeisenbahner schickte diese Karte am 24. September 1916 nach Böhmen.



Die serbische 393 und eine Schwesterlok, erst kurz zuvor aus Deutschland exportiert, sind hier im Februar 1916 vor dem Heizhaus in Čuprija wieder in deutsche Hand geraten.





Karako-Viadukt im nordöstlichen Ungarn: Nach der Niederwerfung Rumäniens begann der Wiederaufbau am 9. Januar 1917. Österreichische Eisenbahnpioniere errichteten einen Behelfspfeiler und im freien Vortrieb ein geteiltes Brückenfeld.

gültigen deutsch-russischen Grenze gab es nicht von russischer Seite vor 1914, sondern von deutscher Seite nach 1914!

### Lokomotiven für „Oberost“

Der Besatzungsbetrieb im Osten machte die Zuführung eines umfangreichen Lokomotivparks notwendig. Die wenigen noch vorgefundenen russischen Breitspurloks waren nach der Umspurung der Gleise wertlos. Der vorgefundene normalspurige Grundbestand beschränkte sich auf die Lokomotiven der Warschau-Wiener Bahn. Zwischen Oktober 1915 und April 1917 waren stets zwischen 1350 und 1870 Lokomotiven deutscher Län-

derbahnen nach Oberost abgeordnet. Für den 1. April 1917 ist im Bereich der Militär-Generaldirektion Warschau (der Oberbehörde der östlichen MED) folgende Lok-Verteilung nachgewiesen:

1213	Preußen
124	Sachsen
122	Bayern
78	Baden
78	Württemberg
56	Elsaß-Lothringen
46	Heeresbahn (Kauf, eig. Beschaffg.)
30	Russland
13	Belgien
3	Oldenburg.

Dazu kamen 124 Schmalspurloks und zwölf Beuteloks unbekannter Herkunft.

Am meisten geschätzt waren im Betrieb die Zwilling- und Verbundvarianten der preußischen G5. Mit ihren Vorlaufachsen waren diese Lokomotiven relativ unempfindlich gegen die vielen Gleisabsenkungen und -verwerfungen auf den instabilen Bahndämmen des Ostens, wo es der Mangel an Naturstein niemals möglich machte, die Gleise nach deutschem Standard einzuschottern. Erwähnenswert sind Neubauloks. Für die MGD Warschau wurden 70 Exemplare der eigentlich völlig veralteten preußischen G7.3 nachbestellt, einer 1'D n2v aus dem

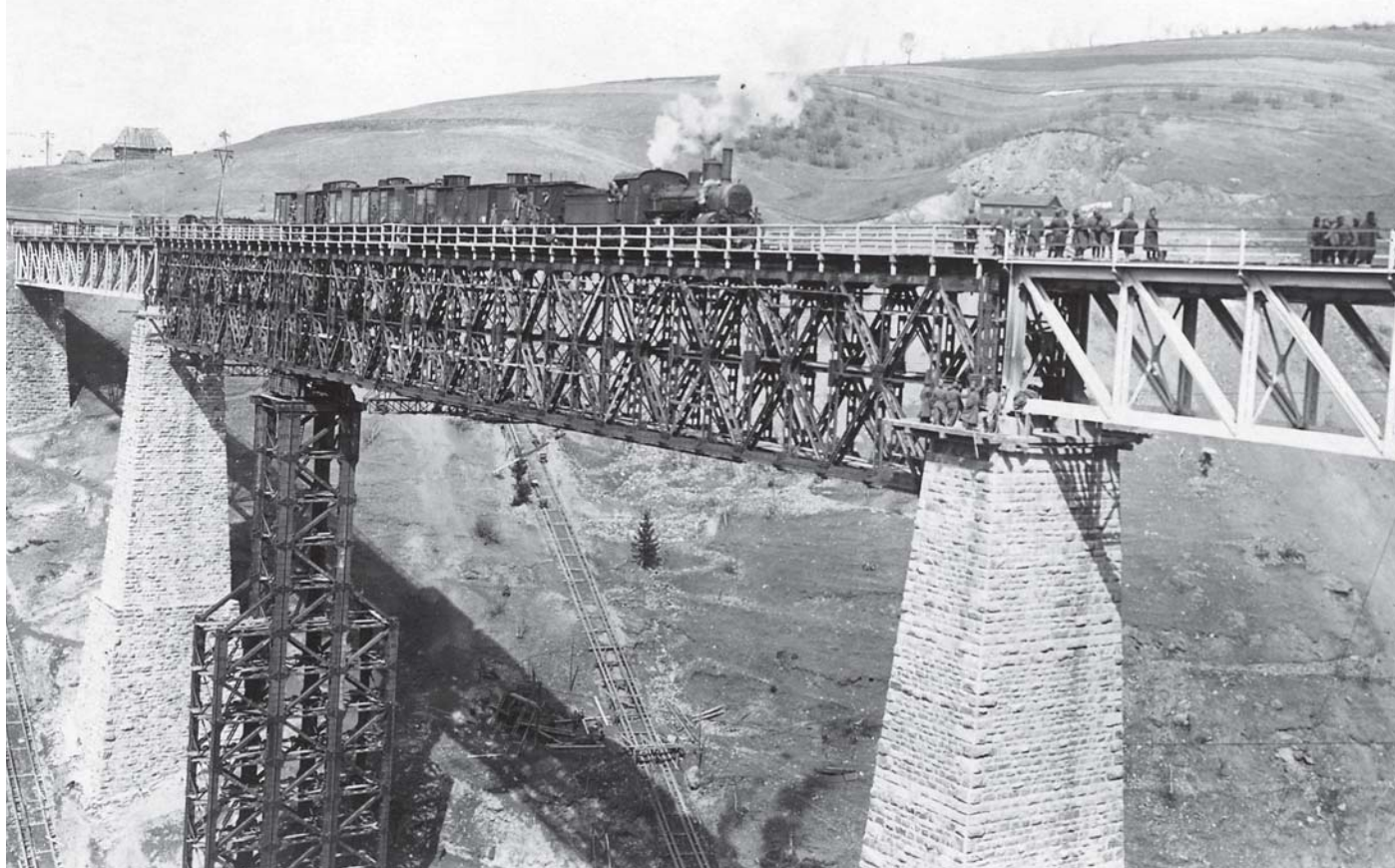


„Eine Feuersäule schoss in den Nachthimmel!“ So beschrieb das Ehrenbuch der Feldeisenbahner die Sprengung des Karako-Viadukts.

FOTOS (3): SLC KNIPPING



Nach dem Abschluss der Arbeiten am Viadukt: Ein ungarischer Dreikuppler macht mit seinem Zug die Probe aufs Exempel. Am steilen Abhang ist noch das Gleis eines Schrägaufzugs für Transporte des Materials erkennbar.



Jahre 1893 (!). Ausgerechnet die süddeutschen Hersteller Maschinenfabrik Esslingen, Krauss und Maffei bauten die Lokomotiven. In großzügiger Auslegung ihrer Neutralität verkaufte die Schweiz Dampflok nach Deutschland, die sowohl auf dem westlichen als auch auf dem östlichen Kriegsschauplatz zum Einsatz kamen. Im österreichischen Rückeroberungs- und Besatzungsgebiet kamen ebenfalls Neubauloks aus deutschen Fabriken zum Einsatz. Die K.u.k.-Heeresbahn erhielt:

860.01-20 1'C h2 Henschel  
328.01-20 1'C h2 BMAG  
578.001-022 D n2t Henschel  
274.001-035 D n2 Henschel  
(Nachbau pr. G 7.1)  
370.001-031 1'D h2 Linke-Hofmann

Unter dem Aspekt der Eisenbahninfrastruktur besonders erinnerenswert ist die Reaktivierung der Hauptwerkstätte in der lettischen Hafenstadt Libau durch die Bayerische Militär-Eisenbahn-Werkstätten-Abteilung 1. Sie traf mit 546 Mann am 22. März 1916 ein und vermehrte ihr Personal durch Anwerbung einheimischer Kräfte und Einsatz von Kriegsgefangenen alsbald auf 1400 Köpfe. Die Russen hatten fast völlig ausgeräumte Hallen überlassen, in denen nun Gleisanlagen, Kräne, Druckluft- und Stromversorgung, Beleuchtung, Schmiede, Dreherei, Schreinerei, Sattlerei, Lackiererei usw. usw. neu installiert werden mussten. Geeignete Schienen, Elektromotoren, Dampfmaschinen, Kabel, Röhren, Öfen usw. mussten in einem weiten Umkreis ausfindig gemacht und requiriert werden. Am 6. Mai 1916 konnte die erste Ausbesserung einer Lokomotive abgeschlossen werden. 1917 konnten pro Woche vier bis zehn Reparaturen abgeschlossen werden, freilich nicht Hauptuntersuchungen, weil eine Kesselschmiede fehlte. Bemerkens-

werte in Libau 1918 ausgebesserte Lokomotiven:

**September 1918.**

P 6 Stettin 2102

**Oktober 1918:**

P 6 Königsberg 2113

P 6 Elberfeld 2115

P 6 Bromberg 2101

**November 1918.**

Belgien S 02 04243

(24.08. – 07.11.1918!)

G 3 Russland 728

C IV 1515

G 7.3 Cassel 4605

P 6 Stettin 2102

P 6 Bromberg 2101

P 6 Erfurt 2104

S 3 Bromberg 207

P 6 Königsberg 2129

P 6 Stettin 2108

G 7.3 Warschau 4465, 4470

**Dezember 1918:**

E I 2077

G 7.3 Warschau 4443

Belgien 04286

Belgien 04268

C IV 1444

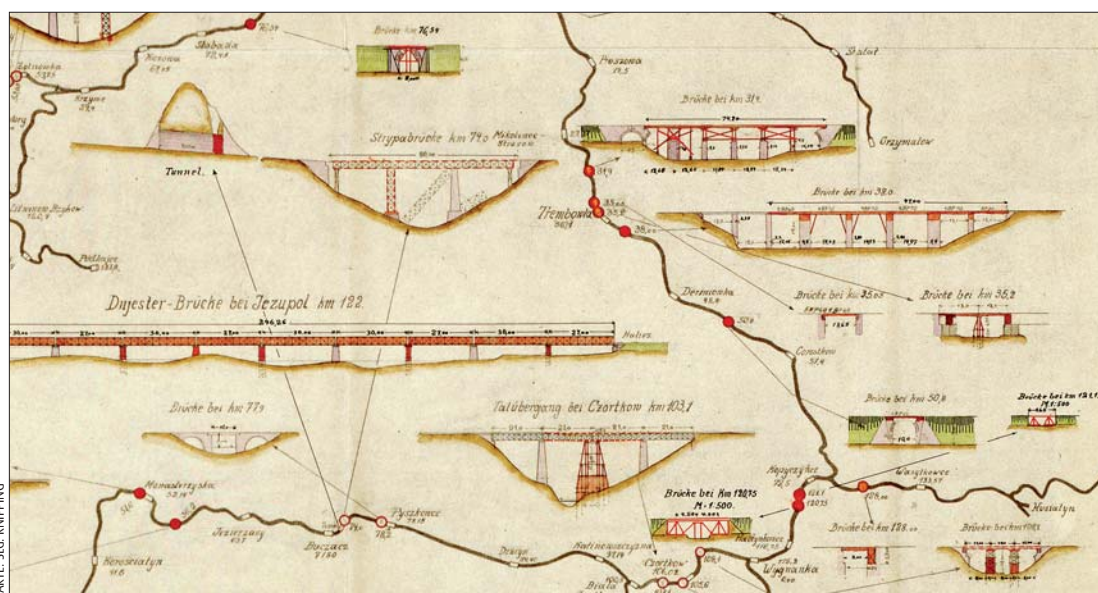
P 4 Warschau 1905, 1901, 1903

P 4 Breslau 1850

C IV 1418.

## Kriegsschauplatz Südost: Der vergessene Balkanfeldzug

Wer zeitgeschichtliches Bewusstsein für die deutschen Blutspuren im Europa des 20. Jahrhunderts hat, weiß von der schnellen Besetzung Jugoslawiens und Griechenlands 1941



Die Brückenbaulagekarte, hier ein Ausschnitt aus der Gegend um Corostkow und Trembowla in der Ukraine, hält die betriebliche Situation mit Stand 31. August 1917 fest.



und von den vielen grausamen Exzessen von Wehrmacht und SS auf dem Balkan in den folgenden drei Jahren. Weit weniger präsent ist der Feldzug in derselben Richtung 1915. Das gegenüber Serbien so hochmütige Österreich hatte ab August 1914 noch kaum einen Fußbreit Boden gegen das kleine Königreich gewonnen. Sowohl die Entlastung der glücklos kämpfenden Donaumonarchie als auch der Schulterschluss zu den fernen Bündnispartnern Bulgarien und Osmanisches Reich ließ es der deutschen Führung

Frontlinie von der Adria bis zur Ägäis quer durch Albanien und das südlichste Serbien. Mit einem weiteren Vormarsch zögerte man, denn er hätte ins neutrale Griechenland geführt und damit die Engländer auch hier zum Eingreifen provoziert. So blieb es bis 1918 bei der skizzierten Balkanfront, an der auch ohne Übergriffe nach Griechenland alsbald britische Truppen aktiv wurden.

Gigantische Gebietsgewinne hatten wiederum auf längere Sicht ihren hohen Preis. Anders als in Polen und im Baltikum be-

So allgegenwärtig die nicht zuletzt für den Eisenbahnbetrieb so wichtigen Grundstoffe Wasser und Holz an der russischen Front waren, so radikal fehlten sie auf den mazedonischen Bergketten. Wie an der Alpenfront so auch hier fand eine ganz neue Verkehrstechnik ihre erste Anwendung, nämlich die Lastenseilbahn. Die Schwierigkeit der Logistik wird allein schon durch die Lieferwege des Materials illustriert: Die stählerne und elektrische Technik kam von der Firma Bleichert und Söhne in Leipzig, die hölzernen Pfeiler aus Russland. Mehr als 2000 Kilometer weit hatten jeweils die Güterzüge zu fahren. Wie in den Vogesen und den Argonnen, in Polen und in Lettland, bauten und betrieben deutsche Eisenbahnpioniere auch in Mazedonien kühn trassierte Bahnen auf 600-mm-Feldspur mit vielen rekordverdächtigen Glatzleistungen. Auf dem 20 Kilometer langen Abschnitt vom Übergangsbahnhof Gradsko an der Normalspurstrecke Belgrad – Saloniki nach Drenovo, das den Kriegsnamen „Mackensen“ erhielt, mussten die Lokomotiven im November 1916 täglich 20 Stunden in Betrieb bleiben und pro Tag 27 Zugpaare mit je 650 t Nutzlast fahren. Auf der Feldbahn von Prilep zum Pletvarpass musste auf einer Luftlinie von 9,5 Kilometern eine Höhendifferenz von 336 Metern gemeistert werden, wobei 300 Höhenmeter allein auf eine Luftlinie von vier Kilometern entfielen. Um die für den Reibungsbetrieb zulässigen Steigungen nicht zu überschreiten, musste man eine 22,9 Kilometer lange Strecke bauen. 16 Lokomotiven, fünf Tender und 138 Wagen mussten zerlegt per Lkw zugeführt werden.

Kaum der Erwähnung bedarf, dass auch im Südosten schwierige und aufwendige Instandsetzungsarbeiten an den Vollbahnen fällig waren, beginnend mit der Herstellung einer Fährverbindung und anschließend einem Brückenbau über die Save nach Belgrad und fortgesetzt mit vielen Brückeninstandsetzungen bis zur bulgarischen Grenze. Preußische G 5 und bayerische P 3/5 fuhren nun neben altserbischen Loks deutscher und österreichischer Herkunft. Auf der serbischen Schmalspur nahmen die Besatzungskräfte sehr bemerkenswerte (1' C) C-Malletloks mit Schlepptender in ihren Dienst, die kurz vor dem deutschen Einmarsch aus den USA geliefert worden waren. Eine MED 7 in Nisch leitete die Aktivitäten. Ihre Lokstatistik vom 25. Januar 1916 wirft wiederum ein Licht auf die Inanspruchnahme deutscher Ressourcen:

Deutsche Leihloks in deutschem Betrieb	138
in öst.-ung. Betrieb	6
Öst.-ung. Loks in deutschem Betrieb	4
Beuteloks	23
Summe	171

Auch Bulgarien brauchte deutsche Lokomotiven. Von März bis Oktober 1916 traten vom Grenzbahnhof Oderberg aus 142 preußische Lokomotiven der Gattungen G 5, G 7,

## Friedensdelegierte auf der Rückreise während eines Aufenthaltes im Warschauer Vorbahnhof.



General Hoffmann und der türk. Botschafter in Berlin Hakki Pascha.

Die in weiten Teilen Russlands noch um ihre Macht ringende sowjetische Regierung musste am 3. März 1918 in Brest-Litowsk einen Diktat-Friedensvertrag unterzeichnen. Das Pressefoto entstand auf der Rückfahrt der verbündeten Deutschen und Türken.

unabweisbar erscheinen, den Balkan zu unterwerfen. Und wieder fuhren die Züge. Mehr als 1030 deutsche Transporte wurden im September 1915 in Salzburg, Oderberg, Dzieditz und Oswiecim (Auschwitz) nach Österreich abgefertigt und in die ungarischen Aufmarschräume gebracht. Am 7. Oktober 1915 eröffneten die Mittelmächte beiderseits von Belgrad die Offensive. Mackensen, der „Sieger von Gorlice-Tarnow“ im Mai 1915, war mit dem Oberbefehl betraut. Der bulgarische Angriff ab 14. Oktober 1915 zwängte Serbien in einen aussichtslosen Zweifrontenkrieg, dem es nicht lange standhalten konnte. Am 21. November 1915 befahl das serbische Oberkommando den Rückzug der weit zurückgedrängten verbliebenen Truppen durch Montenegro und Albanien zur Adria. Anfang Dezember 1915 standen die Mittelmächte an einer

gegneten die „Preußen“ und Österreicher in Serbien einer fast durchweg feindseligen Bevölkerung. Die Ruhighaltung und wirtschaftliche Ausplünderung der Region band viele Kräfte. Und nicht zu vergessen: Vor 1914 hatte man gehofft, einen Zweifrontenkrieg vermeiden zu können. Inzwischen kämpften die Mittelmächte an vier Fronten, nämlich der blutgetränkten Westfront mit unvorstellbarem Verschleiß an Menschen und Material, an der weit gespannten Ostfront in den Wäldern und Sümpfen Weißrusslands, seit Mai 1915 an einer Alpenfront gegen Italien und nun an der neuen Front in den unwegsamen Felsengebirgen des Balkan. Die fünfte Front folgte alsbald, nämlich eine unzusammenhängende, unübersichtliche Kampflinie in den Wüsten des Nahen Ostens, wo die osmanischen Truppen deutschen Beistand gegen die Engländer brauchten.



T 12 und T 16 die weite Reise nach Südosten an. Bis 1918 sollte ihre Zahl auf 250 ansteigen. Preußische Güterzugloks wurden in Oderberg aber sogar auf eine noch weitere Expedition abgefertigt. Mindestens 26 Maschinen traten die lange Reise zum Taurusgebirge in Anatolien an, über das die Bagdadbahn noch nicht fertig geworden war. Auf einer provisorischen Feldbahn mit 600-mm-Spur mussten die Loks zerlegt weiter nach Südosten gebracht werden.

Der hohe Symbolwert der deutsch-österreichisch-bulgarisch-osmanischen Raumbegherrschaft von Antwerpen bis Bagdad wurde durch die Schaffung eines speziellen Luxuszuges betont. Ab 15. Januar 1916 fuhr zweimal wöchentlich der Balkanzug von Berlin über Wien – Budapest – Belgrad – Nisch – Sofia nach Konstantinopel. Ein Flügelzug lief ab Straßburg über Karlsruhe, Stuttgart und München und wurde in Wien mit dem Stammzug vereint. Ein weiterer Flügelzug lief von Berlin über Breslau und Oderberg nach Budapest. Die Ablösung des klassischen Orient-Expresses Paris – Konstantinopel durch den Balkanzug sollte die Verlagerung der politisch-ökonomischen Gravitationsachse in Europa nach einem deutschen Sieg vorwegnehmen. Das Wagenmaterial bestand zum Teil aus beschlagnahmten Beständen der französisch-belgisch dominierten CIWL, zum Teil aus Fahrzeugen der deutschen Länderbahnen. Am ersten Verkehrstag wurden allein in Dresden mehr als 2500 Bahnsteigkarten an Schaulustige verkauft. Der sächsische König fuhr bis zum österreichischen Grenzbahnhof mit und fotografierte dort eigenhändig den Zug. Ebenfalls noch im Januar 1916 fuhr auch Kaiser Wilhelm II. mit seinem Hofzug nach Sofia und Konstantinopel. Interessant ist, dass die soeben gelieferten österreichischen Schnellzugloks der Reihe 910 (1'C1'h2) den 458 Kilometer langen Abschnitt Tetschen – Wien Nord ohne Lokwechsel bewältigten. In Serbien war typischste Bespannung die zierliche bayerische P 3/5 N (2'C n4v).

Auszüge aus den Akten des Bayerischen Kriegsarchivs erhellen schlaglichtartig die auch nach der Besetzung schwierige Lage in Serbien. Am 12. Oktober 1916 um 22.10 Uhr erhält die im nordfranzösischen Rethel stationierte Bay. Militär-Eisenbahn-Betriebs-Abteilung (in Kompaniestärke) den Marschbefehl nach Uesküb (heute Skopje). Die Fahrt vom 12. bis 20. Oktober geht über Sedan – Hargarten – Bietigheim – Neu Ulm – Rosenheim – Linz – Selzthal – Bruck a.d. Mur – Czartomysz – Barcs – Pecs – Sinkovce – Batajnica – Belgrad – Čuprija – Leskovac – Ristovac.

Dienstbereich sind die eingleisigen Strecken	
Zar Ferdinand – Uesküb	206,7 km
Uesküb – Gevgeli	163,9 km
Uesküb – Pristina	87,2 km

Hudova – Dedeli	14,7 km
Gradsko – Mackensen (Feldbahn)	20 km.

Am 13. Mai 1917 erfolgt ein Angriff von zirka 300 Mann serbischer Partisanen auf den Bahnhof Ristovac. Um 6 Uhr Sprengung der Brücke über die Morava in km 364,5 (Spannweite 40 m). Gegen 9 Uhr Rückzug, nachdem von Süden her ein Transportzug mit deutschen Jägern in den Bahnhof eingelassen war. Gefallen: 2 Unteroffiziere, 3 Mann, 1 Offizier und 4 Mann bulgarisches Bahnschutzkommando, 1 Offizier und 25 Mann von den Serben. Da Aufständische auch aus Ristovac stammten, wurde das Dorf von den Bulgaren niedergebrannt, eine Anzahl Ein-

ebenfalls gegen die Engländer. In den politischen und wirtschaftlichen Führungszentralen in Berlin, Wien und Budapest wurden die Konzepte eines Deutschen Reichs von Flandern bis Lettland und eines bis zur Ägäis ausgedehnten Österreich-Ungarn immer detaillierter ausgearbeitet. Das so trügerisch weit nach Osten und Südosten ausgestreckte Imperium blutete aber tagtäglich an der Menschen und Material maßlos verschlingenden Westfront. Die am territorialen Zugewinn größtenteils unwirlicher, dünn besiedelter und ökonomisch uninteressanter Regionen berauschten Minister, Generäle, Konzernlenker und Journalisten verdrängten nur allzu



*Höhere und höchste Herren auf Dienstreise: Im schlichten Soldatenmantel begrüßt Kaiser Wilhelm II. einen General, beobachtet von Generalfeldmarschall von Hindenburg.*

wohner erschossen. Im September 1917 gibt es Erkenntnisse über eine systematische Aufstandsplanung. Zu gegebener Zeit soll von der Griechenlandfront aus ein Flugzeug ganz Alt-Serbien befliegen und der Bevölkerung das Signal zum Aufstand geben. Deutsche, Österreicher und Bulgaren sollen ohne Gnade getötet werden. Dies ergibt sich aus Materialien eines Kuriers. Der war bulgarischer Soldat, dann zu den Serben übergelaufen, und mit solchen Informationen gefangen genommen worden.

### Siegeszüge im Schatten der großen Vergebllichkeit

Deutsche, österreich-ungarische, bulgarische und osmanische Soldaten sicherten nun Fronten an der Düna und in umwegsamen Sümpfen gegen Russland, in den Dolomiten und am Isonzo gegen Italien, am Ochrid-See und auf den schattenlosen Bergketten Mazedoniens gegen Griechenland und britische Expeditionstruppen und im Zweistromland

gerne, dass sich das Schicksal Deutschlands in diesem Kriege nicht an der Ostsee und nicht am Mittelmeer entscheiden würde, sondern im Westen, wo man in zwei Jahren grausamer Kriegführung keinen Schritt weitergekommen war.

Italien war 1915 in den Krieg eingetreten, weil Rom unter dem Einfluss westallierter Einflüsterungen gehofft hatte, ohne großen Aufwand aus der schon wankenden Donaumonarchie bedeutsame territoriale Beute (die Parole lautete „Trient und Triest“) kassieren zu können. Diese Vorstellung hatte sich in einem Jahr Alpenkrieg als überaus blutige Illusion erwiesen. Trotzdem beging Rumänien am 27. August 1916 denselben Fehler und trat in der Hoffnung auf die schnelle Eroberung Siebenbürgens in den Krieg gegen Österreich-Ungarn ein. Der Zwang zur Verteidigung einer nun schon sechsten (!) Front der Mittelmächte führte zunächst zu einem politischen Führungswechsel in Deutschland. Am 29. August 1916 wurde die (nach Moltke und Falkenhayn) nunmehr dritte Oberste





Aus der Phase der flüchtigen Osteroberungen 1918 stammt diese Aufnahme mit der vorerst aus dem Kriegseinsatz ausgeschiedenen russischen Lokomotive O<sup>B</sup> 5965, einem in großer Serie gebauten Vierkuppler.

FOTOS (2): SIG. KNIPPING

Heeresleitung installiert. Ihre Chefs kennen wir schon: Hindenburg mit dem Titel des Chefs des Generalstabes des Feldheeres und Ludendorff als Erster Generalquartiermeister. Die „3. OHL“ begnügte sich nicht einen Tag mit der militärischen Lenkung. Sie stellte Staatsverwaltung, Volkswirtschaft und Medien radikal in den Dienst des Krieges und gönnte Kaiser, Kanzler und Reichstag nur noch Statistenrollen. Unter die Verantwortung der 3. OHL fallen die massenhafte Heranziehung der Frauen für die Rüstungsindustrie und die planmäßige Herabsetzung der Lebensmittelrationen unter ein physiologisch notwendiges Minimum mit der Folge, dass Deutschland im Ersten Weltkrieg nicht nur 1,8 Millionen Soldaten an den Fronten verlor, sondern – laut offizieller Statistik der 20er-Jahre – auch 763 000 Hungertote beklagte.

### Rumänien: Wieder Mackensen

Rumänien trat mit 816 000 Soldaten an. Ludendorff reagierte professionell und kaltblütig. Er ließ von Mackensen, den legendären Eroberer des Ostens und des Balkans, von Bulgarien aus gegen die Dobrudscha, den äußersten Südosten Rumäniens zwischen Donau und Schwarzem Meer, antreten, und mobilisierte zugleich von allen anderen Kriegsschauplätzen viele Reserven, so dass schon am 19. September 1916 in Siebenbürgen von der Abwehr zum Angriff übergegangen werden konnte. Angesichts der Kräfteverhältnisse und der an den vielen Fronten extremen Beanspruchung der Mittelmächte kaum zu glauben: Am 10. Januar 1917 musste das vernichtend geschlagene Rumänien die Waffen niederlegen. Wieder hatten die Mittelmächte ein bedeutendes europäisches Land unter ihre Kontrolle gebracht. Für

die weitere Kriegführung interessant waren vor allem das rumänische Erdöl und die Vorverlegung der Ostfront gegen Russland nun auf eine Linie Ostsee – Schwarzes Meer. Den in Osteroberungen nun schon routinierten Leser kann nicht verwundern, dass am 29. November 1916 in Bukarest eine MED 9 und am 20. Dezember 1917 in Craiova eine MED 10 errichtet wurden, und dass nach sehr anspruchsvollen Wiederaufbauarbeiten der Bahnen und Brücken in den Karpaten außer ungarischen Lokomotiven auch wieder eine umfangreiche deutsche Lokomotivhilfe zum Einsatz kommen musste.

Der Sieg über Rumänien sicherte wichtige Versorgungsquellen. Das Land hatte schon von Januar bis August 1916 und mithin vor der Kriegserklärung 2,1 Millionen Tonnen landwirtschaftlicher Produkte und 3300 Wagenladungen Öl geliefert (für deren Transit Deutschland nicht weniger als 400 Lokomotiven bereitgestellt hatte). Nach der Niederwerfung wurden von Dezember 1916 bis Oktober 1918 weitere 2,1 Millionen t Nahrungs- und Futtermittel, 1,1 Millionen t Öl und Ölprodukte und 200 000 t Holz abgefahren.

### Russland kämpft – und fällt

Für das Zarenreich waren die Erfolge der Mittelmächte von 1915 existenzbedrohend. Es hatte nicht nur strategisch und wirtschaftlich wichtige Regionen verloren, sondern musste auch um die Herrschaft über die Finnen, Esten, Letten, Litauer, Polen und Ukrainer fürchten (genau ein Jahrhundert später muss Europa erleben, dass Moskau den Verlust dieser Herrschaft immer noch nicht akzeptiert hat). Wieder und wieder unternahmen die Russen 1916 verlustreiche Offensiven. Im Januar 1916 verloren sie in Galizien 20000

Mann, im März gegen die Deutschen an der Duna 140 000 Mann. In den Brussilow-Offensiven traten 1,85 Millionen russische Soldaten gegen 1,06 Millionen Soldaten der Mittelmächte an und erzielten wie 1914 nochmals beträchtliche Erfolge gegen Österreich-Ungarn, an dessen Ostgrenze sogar türkische Truppen aushelfen mussten. Allein in den Monaten Juni bis August 1916 verlor die Monarchie an der Ostfront 614 000 Mann durch Tod (30 000), Gefangenschaft und Verwundung. Doch das russische Volk war kriegsmüde. Im Winter 1916/17 spitzte sich die innenpolitische Lage des Zarenreiches immer mehr zu. Schwere Unruhen im März 1917 führten schließlich zur Abdankung des Zaren. Mehrere politische Richtungen kämpften um die Vorherrschaft. Ein monarchistisch-nationalistisches Lager wollte die alte Ordnung mit Gewalt bewahren, bürgerliche Parteien wollten Reformen verwirklichen und den Krieg fortsetzen. Die sozialistisch-kommunistische Opposition und insbesondere ihr radikaler Flügel, die „Bolschewiki“, propagierten Frieden um jeden Preis und eine vollständige Umwälzung der Gesellschaftsordnung, beginnend mit der Enteignung des Großgrundbesitzes. Die deutsche Führung organisierte nun eine der politisch kuriossten und zugleich folgenreichsten Eisenbahnreisen der Weltgeschichte. Sie ermöglichte dem Führer der Kommunisten Wladimir Iljitsch Uljanow, besser bekannt unter dem Pseudonym Lenin, die Fahrt aus dem Schweizer Exil in die Heimat, wo er den kriegswilligen Russlands brechen sollte. Am 9. April 1917 führte der planmäßige Schnellzug von Zürich nach Schaffhausen und weiter nach Stuttgart einen Sonderwagen mit 32 russischen Männern, Frauen und Kindern. Er



wurde streng überwacht und isoliert vom baltischen Grenzbahnhof Gottmadingen durch das Deutsche Reich bis zum Hafen Saßnitz geschleust, wo die Fahrgäste das Schiff nach Schweden bestiegen. Nach einer Woche Fahrzeit erreichte die Reisegesellschaft am 16. April 1917 den Finnländischen Bahnhof in Petrograd. Die deutsche Regierung spendierte für eine ihren eigenen innenpolitischen Vorstellungen absolut konträre Revolution auch noch die ungeheure Summe von 40 Millionen Goldmark, in heutiger Kaufkraft 250 Millionen €. Makaberweise ging Ludendorffs Rechnung auf. Lenin wagte im November 1917 (in alter russischer Zeitrechnung Oktober) im Machtvakuum unter einer schwachen provisorischen Regierung den Putsch und brachte seine eigentlich schwache Partei nach jahrelangem Bürgerkrieg zur schrankenlosen Macht über ein Sechstel der Erdoberfläche. Aber: Die rote Fahne, die Ludendorff in Russland zum Flattern brachte, sollte ein Jahr später auch in Berlin wehen.

Eine Sommeroffensive der Mittelmächte 1917 traf kaum mehr auf Widerstand. Alle russischen Gewinne auf österreichisch-ungarischem Gebiet wurden rückgängig gemacht; im Norden besetzten die Deutschen nun auch Riga und Dünaburg. Wiederum folgten der Infanterie und der Artillerie die Eisenbahnpioniere, die von den Karpaten bis zur Ostsee riesige Bauleistungen erbringen mussten. Allein schon der Wiederaufbau der erst 1914 gebauten, beim russischen Rückzug gesprengten Düna-Brücke in Riga war ein Projekt für tausende Soldaten und die Firma MAN von September 1917 bis März 1918. Das Maschinenamt Riga hatte am 29. Oktober 1917 einen urdeutschen Lokomotivbestand mit 30 preußischen Güterzugloks, zwei preußischen Personenzugloks, fünf

preußischen Tenderloks sowie neun sächsischen und zehn Württemberger Güterzugloks, jeweils mit der Achsfolge C.

## Eisenbahnkrieg 1918

Am 17. Dezember 1917 schloss die bolschewistische Regierung Russlands in Brest-Litowsk mit Deutschland einen Waffenstillstand. Deutschland konnte sich nun als Sieger im Osten sehen und formulierte maßlose Ziele. Litauen und Lettland sollten uneingeschränkt dem deutschen Machtbereich zufallen, Finnland, Estland, Polen und die Ukraine als selbstständige Staaten dem russischen Einfluss entzogen und in Abhängigkeit zu Deutschland gebracht werden. Nachdem Verhandlungen um einen entsprechenden Friedensvertrag gescheitert waren, begann am 18. Februar 1918 ein deutscher Vormarsch entlang den Eisenbahnlinien, der kaum auf russischen Widerstand traf. Estland, große Teile Weißrusslands und die ganze Ukraine wurden einer dünnen deutschen Besetzung unterworfen, die über die Bahnhöfe kaum hinausreichte. Der Ukraine wurde eine bescheidene Souveränität zuerkannt. Deutsche Eisenbahntruppen sorgten für die Ausplünderung des geplagten Landes. Von April bis Oktober 1918 wurden 9132 Wagenladungen Getreide, 22148 Wagenladungen Lebensmittel und 3465 Wagenladungen Rohstoffe westwärts abgeführt. In Gegenrichtung wurden insbesondere zur Aufrechterhaltung des militärischen und kriegswirtschaftlichen Bahnbetriebes 22272 Wagenladungen Kohle und 1109 Wagenladungen Öl in die Ukraine gebracht. Fast ein Jahrhundert später ergibt sich eine trostlose Bilanz für einen „Staat als Objekt“. Wenige Jahre nach Deutschlands Niederlage erlitten die Ukrainer unter Stalin eine verordnete

Hungersnot mit Millionen Toten. Im nächsten Weltkrieg war die Ukraine Kriegsschauplatz und Tatort des Holocaust wie kaum eine andere Region Europas. Im 21. Jahrhundert weisen deutsche Leserbriefschreiber und Ruhestandspolitiker der Ukraine gönnerhaft einen Platz im schattigen Vorhof Russlands zu. Der Gedanke, ein Volk von 45 Millionen Menschen könnte selbst seinen Platz bestimmen, bleibt seltsam unpopulär.

## Kriegsentscheidung im Westen

Am 3. März 1918 musste Russland den Diktatfrieden von Brest-Litowsk unterschreiben. Die deutsche OHL versuchte von März bis Juli 1918 noch einmal, mit den im Osten freigewordenen Truppen unter Inkaufnahme unglaublicher Opfer einen Ausgang im Westen zu erzwingen. Die Umgruppierung von der zur Waffenstillstandslinie gewordenen Ost- zur Westfront wurde über Laufwege von jeweils mehr als 1500 Kilometern vom 25. Januar 1918 an mit täglich 26 Zügen bewältigt und nach dem Frieden von Brest-Litowsk bis Ende April noch deutlich gesteigert. Doch die letzten Offensiven scheiterten gegen nun täglich stärker auf dem westlichen Kriegsschauplatz auftretende US-Truppen und gegen die von den Engländern nun massenhaft eingesetzte neue Waffe, den Panzer.

Was blieb im Osten? Deutsche Pioniere und russische Kriegsgefangene hatten den neu gegründeten Staaten Polen und Litauen ihre Eisenbahnnetze gebaut, die preußischen Eisenbahndirektionen die Lokomotiven entsandt, die für Jahrzehnte den Betrieb dort beherrschen sollten. Antislawischer, antibolschewistischer und antijüdischer Wahn ließ die Deutschen ein Vierteljahrhundert nach Ludendorffs Ostoffensiven wiederkommen. □

Andreas Knipping

*„Celā uz Vandzeni“, „Gruß aus Vandzeni“: Das filigrane Feldbahnsystem auf 600 Millimetern blieb im Nachkriegs-Lettland wichtig. So ist hier in den 20er-Jahren eine Brigadelok (D n2t) mit gemischtem Zug zu sehen, der heute jede Museumsbahn begeistern würde.*





In deutschen und österreichischen Kinderzimmern, die freilich noch längst nicht Standard für den Nachwuchs waren, gab's nicht nur in Friedenszeiten Raum für den Spieltrieb, der schon vor 1914 durchaus auch mit Militaria-Elementen bedient wurde.



FOTO: MÄRKLIN, ARCHIV HAUCKE

Prunkstück: Den Hauptbahnhof mit Zwiebelturm, Isolatoren und Läutewerk baute Märklin in mehreren Nenngrößen bis 1914.

# Zwischenspiele

Folgt man Anthropologie, Archäologie sowie Ur- und Frühgeschichte, gehört das Spielen zum Menschen wohl schon von Anbeginn der Zeiten. Der Homo ludens, der spielende Mensch, machte vor eiszeitlichen Höhlen und selbst vor mittelalterlichen Klöstern nicht Halt, wie wir von Ausgrabungen und Ausstellungen, etwa im Kloster Dalheim, wissen. Keineswegs selten war und ist Spielen mit einem didaktischen Hintergrundgedanken verknüpft. Spielen als Selbstzweck, also Spielen um des Spielens willen, wurde gerade auch in den nachrevolutionären

Gesellschaften des 19. Jahrhunderts mit Argwohn betrachtet. Die sich deutlich wandelnde Bewertung von Kindheit und Jugend mündete in eine Betonung edukativer Gesichtspunkte. Bildung und Ausbildung ließen sich nach allgemeiner pädagogischer Einschätzung trefflich durch die spielerische Vorbereitung auf das Erwachsenenleben ergänzen. Dem Knaben der Zinnsoldat, dem Mädchen die Babypuppe: Auf diese nur wenig vereinfachte Formel ließ sich die Erwartung auf ein gesellschaftskonformes Rollenverhalten des Nachwuchses reduzieren. Die

Auswirkungen lassen sich bis in die jüngste Vergangenheit feststellen.

Natürlich gab's für den Knaben vor dem und im Ersten Weltkrieg weit mehr Spielzeug als nur den Zinnsoldaten oder, als dessen Billigversion, den Bleisoldaten, und auch die Puppenmutter durfte sich ganz auf der Höhe der Zeit an einem funktionsfähigen Miniaturwaschtisch oder am mit Spiritus betriebenen Puppenherd aus dem Hause Märklin betätigen.

Der männliche Nachwuchs vergnügte sich hauptsächlich mit den Erzeugnissen der



Metallspielwarenindustrie, die seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts einen enormen Zuwachs erlebt hatte. Die vor allem im fränkischen Nürnberg und im schwäbischen Württemberg, aber auch im preußischen Brandenburg ansässigen Unternehmen hatten gemeinsam mit den in Thüringen und im Erzgebirge beheimateten, überwiegend auf Holzspielwaren spezialisierten Firmen die deutsche Spielwarenindustrie in eine weltweite Spitzenposition gebracht. Vor dem Ersten Weltkrieg betrug ihr Anteil an der globalen Spielwarenproduktion mehr als 80 Prozent<sup>1</sup>.

## Laufwunderfiguren weltweit bei Kindern beliebt

Besonders beliebt waren, übrigens nicht nur bei Jungen, die mechanischen Spielzeuge aus Brandenburg. Das von Jean Eichner und Ernst Paul Lehmann 1881 gegründete gleichnamige Patentwerk erlangte binnen weniger Jahre mit seinen Laufwunderfiguren aus Blech weltweite Bekanntheit. Mit „Walking down Broadway“, so der Name für den Export, verewigte sich das Ehepaar Lehmann sogar selbst als Spielzeug. Auch der Cowboy als Zureiter ließ Kinderherzen ob des



Nicht nur bei vielen Kindern beliebt waren Sammelbildserien wie diese von „Liebig's Fleisch-Extract“, die dem Nachwuchs die Spezialtruppen der Mittelmächte vorstellte.

ausgeklügelten Bewegungsmechanismusses höher schlagen. Mit seinem vergleichsweise günstigen Preis gelangte das Lehmann-Spielzeug auch in Kinderhände von weniger betuchten Familien. Nicht minder weit verbreitet war eine noch preiswertere, nämlich ko-

stenlose Beigabe, die nicht nur zum Spielen animierte und mit Dingen des täglichen Gebrauchs ins mehr oder weniger traute Heim vordrang: Sammelbilder. Serien wie die von „Liebig's Fleisch-Extract“ informierten den Nachwuchs zum Beispiel über die Spezial-



Spazierte auf manchem Tisch, selbst in den USA: Ehepaar Ernst Paul und Martha Lehmann samt Mops in Blech.



Wilder Westen inklusive: Den Cowboy auf seinem bockenden Bronco lieferte das Lehmann-Patentwerk aus Brandenburg ab 1909.



truppen der Mittelmächte, während Erdalkwak nicht nur auf Schuhcreme und Bohnerwachs, sondern auf zivile Fortbildung setzte, etwa mit den Serien „Aus den Anfängen der Kultur“.

Kaum größer und nicht weniger bunt waren die Spielkarten der damaligen Zeit. Gespielt wurde im deutschsprachigen Raum selbstverständlich vor allem mit dem altdeutschen Blatt, das mit dem französischen nur das Herz gemein hat. Das in den südlichen und östlichen Regionen der Mittelmächte beliebte Schafskopfen, andernorts das Skatdreschen war nun durch die Einberufung der meisten Wehrpflichtigen von den Kneipen in die Etappe und bei Kampfpausen bis an die Front verlagert worden. Dem Mitspielermangel in der Heimat begegnete man, indem

## Brandneues Kartenspiel: Schwarzer Peter im Weltkrieg

man nun häufig auf Offiziersskat zurückgriff oder Patienzen legte. Die Kinder vergnügten sich derweil mit dem brandneuen Kartenspiel „Schwarzer Peter im Weltkrieg“, das der Otto-Maier-Spieleverlag aus Ravensburg reaktionsschnell 1914 auf den Markt gebracht hatte.

Überhaupt war von der anfänglichen Euphorie beflügelt Kriegsspielzeug – noch kein geächteter Begriff – zunächst durchaus ein Renner. Auf der trotz des Kriegsausbruchs 1914 stattfindenden Leipziger Herbstmesse überboten sich die Spielwarenhersteller mit Blick auf das Weihnachtsgeschäft bei der Präsentation von auf den vaterländischen Krieg bezogenen Produkten. Das Lehmann-Patentwerk zeigte sein „EMGEH“-Maschinengewehr, Märklin warb für seine „Fidelio“-Kanonen und offerierte auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1915 unter anderen Spiel-



*Holzfiguren wie dieser wenig bespielte Hirte mit Schalmey und Kind gehörten in besseren Gesellschaftskreisen der K.u.k.-Monarchie für Generationen zum sorgsam gepflegten Spielzeug. Die feine Skulptur stammt aus Mähren.*

FOTOS (2): ARCHIV HAUCKE

zeugen diverse Handfeuerwaffen, Torpedoboote sowie Feldküchen, Käthe-Kruse-Puppen posierten in Feldgrau und auch das Gesellschaftsspiel „Artilla, ein frisch-fröhlicher

Geschützkampf“ ließ offenkundig Kinderaugen heller strahlen. Um die Nachfrage befriedigen zu können, wurde auch manch Spielzeug aus Friedenszeiten einfach umdekoriert und umbenannt.

Insgesamt jedoch blieb der Anteil des Kriegsspielzeugs, welches es, wenn auch in weit geringerem Maße, schon vor dem Ersten Weltkrieg gegeben hatte, überschaubar. Und je länger der Krieg dauerte, je höher die Verluste wurden, desto mehr sank das Interesse. Lehmanns Salus-Ambulanz, 1917 aufgelegt, bediente die sich wandelnde Stimmung. Zunehmende Versorgungsengpässe, Einführung der Brotkarte schon 1915, ab Mitte 1916 auch Rationierung anderer Lebensmittel und selbst Seife, verschoben die Prioritäten unterm Adler wie unterm Doppel-Aar. Gegen Kriegsende ging es vor allem in den großen Städten für viele nur noch ums nackte Überleben.

Spielzeug spielte da verständlicherweise höchstens eine untergeordnete Rolle. Wer es sich gleichwohl noch leisten konnte, besann sich auf das entweder aus der Vorkriegszeit noch vorhandene Material oder auf die freilich knappen Angebote der wenigen Spiel-



*Als die erste Euphorie verflogen war, fand auch die weit weniger heroische Seite des Krieges ihren spielerischen Niederschlag: Ambulanz des Lehmann-Patentwerks, gefertigt von 1917 bis weit ins Jahr 1920.*





Heute gesuchtes Sammlerstück der Tin-Plate-Ära: Das Bahnwärterhaus mit beschränktem Bahnübergang, Läutewerk und Flügelsignal wurde in Göppingen von 1906 bis 1914 in der Nenngröße 0 gefertigt.

FOTO: HAUCKE

war...im Wilhelminischen Deutschland... noch höchst suspekt.“<sup>2</sup> Der Siegeszug war allerdings nicht aufzuhalten, denn seit vor allem Märklin auf die damals kleinste Spur 0 gesetzt hatte, erschloss dies neue Käuferschichten: „Hier war für jeden Geldbeutel etwas zu finden.“<sup>3</sup> □ Karlheinz Haucke

Anmerkungen  
<sup>1</sup> Siehe Heike Hoffmann, „Schwarzer Peter im Weltkrieg“: Die deutsche Spielwarenindustrie 1914-1918, in: Gerhard Hirschfeld, Gerd Krumeich, Dieter Langewiesche, Hans-Peter Ullmann (Hrsgb.), Kriegserfahrungen. Studien zur Sozial- und Mentalitätsgeschichte des Ersten Weltkrieges, Essen 1997, S. 323 f..

<sup>2</sup> Botho G. Wagner, Spielzeug- & Modelleisenbahnen. Von 1890 bis heute, München 2000, S. 74.

<sup>3</sup> Klaus Eckert (Hrsgb.), Die Legende lebt. Geschichte – Menschen – Modelle, Essen 2009, S. 43.

warenhersteller, die durch die rechtzeitige Umstellung auf Rüstungsgüter ihr Überleben sichern konnten.

Kinder beschäftigten sich wieder mit ihren Holzspielsachen, etwa den in der Donaumonarchie besonders beliebten Spielfiguren aus Mähren. Buben spielten wieder mit der

Holzeisenbahn, dieses Paradoxons nicht bewusst, oder schon mit der elektrischen Spielzeugeisenbahn. Um die mussten zum Leidwesen mancher Väter die Erwachsenen noch einen großen Bogen machen, obwohl es bereits ernstzunehmende Modellanlagen gab, denn „das Spiel mit der Eisenbahn

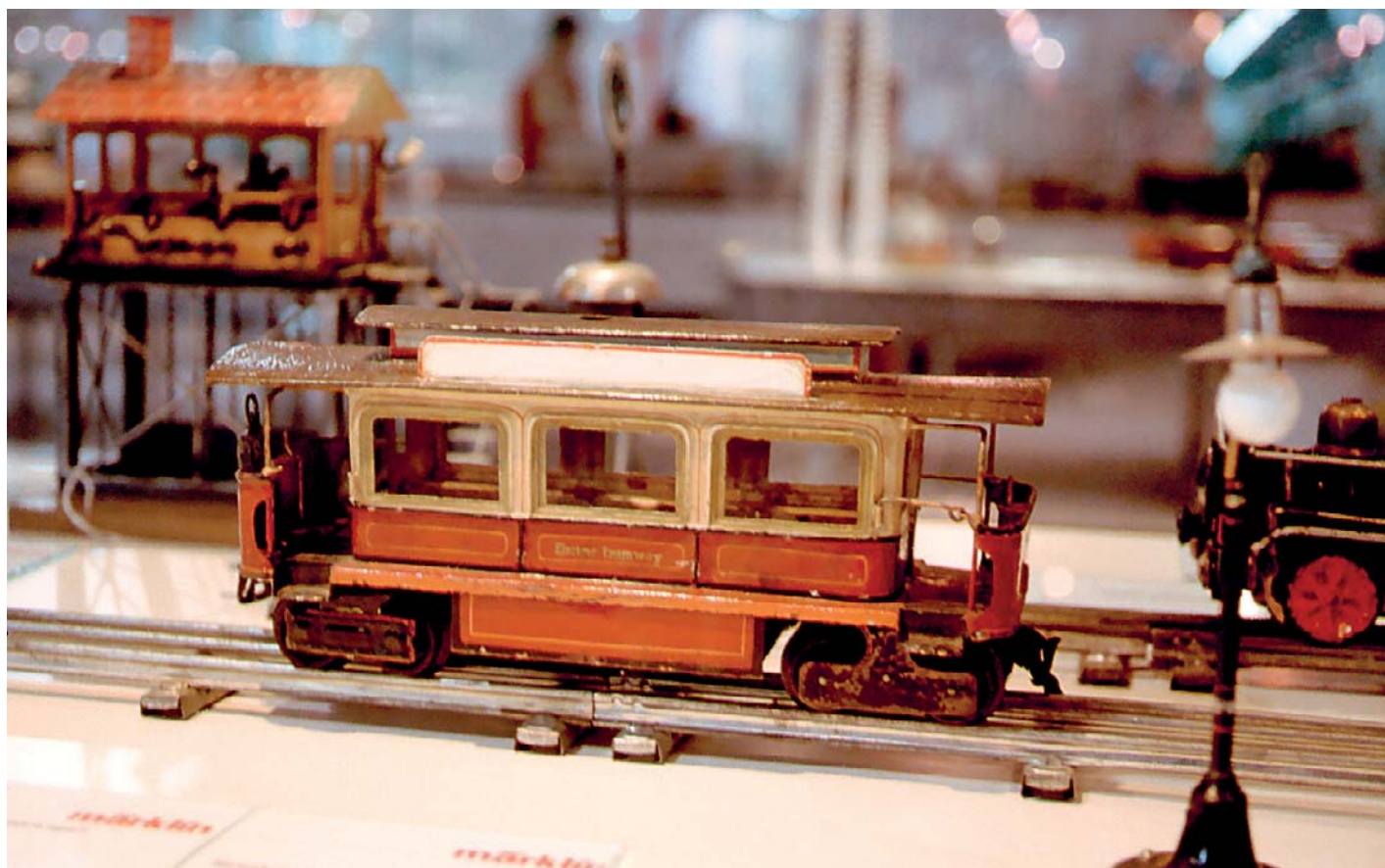


FOTO: HAUCKE

„Electric Tramway“: Märklins Straßenbahnwagen setzte wie auch andere elektrische Schienenfahrzeuge zuerst betuchte Eltern voraus.



Etwa 15 Millionen Gefallene, gut die doppelte Anzahl Verwundeter, oft lebenslang versehrt: Schon die nackten Zahlen beschwören das Grauen dieses Ersten Weltkriegs. Aber ohne den international operierenden Sanitätsdienst Henri Dunants wäre das Leid noch viel größer gewesen.

# Unterm Roten Kreuz

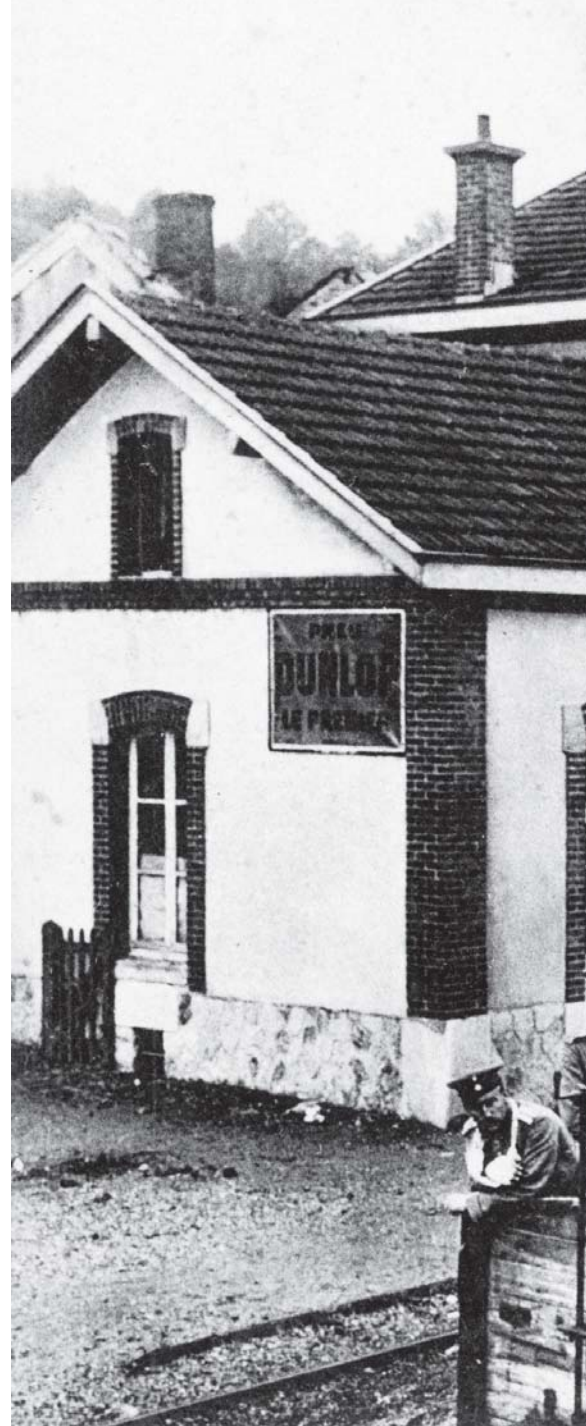
**E**in rotes Kreuz auf weißem Grund: Mit der exakten Umkehrung seiner Landesfarben entwarf der Schweizer Henri Dunant ein geniales Symbol für seine Hilfsorganisation, das zügige internationale Verbreitung fand und allseits anerkannt wurde. Unter dem persönlichen Eindruck der blutigen Schlacht von Solferino 1859 gründete Dunant zusammen mit Genfer Mitsreitern 1864 das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) und setzte im selben Jahr mit der Genfer Konvention besondere Schutzmaßnahmen für Verwundete, Kranke, Lazarette und das behandelnde Personal im Krieg durch. Diese Konvention „Zur Verbesserung des Loses der verwundeten Soldaten der Armeen im Felde“, der damals schon viele Staaten umgehend beitraten, ist heute allgemeines Rechtsgut in der zivilisierten Welt. Was leider Verbrechen gegen die Menschlichkeit bei kriegerischen Auseinandersetzungen nicht ausgeschlossen hat und auch weiterhin, wie man allenthalben sieht, nicht ausschließt.

Nun ist es ja nicht so, als hätte man beim Roten Kreuz und dem als mohamedanischem Äquivalent 1868 in der Türkei gegründeten Roten Halbmond nicht ausreichend Gelegenheit gehabt, den Ernstfall zu erproben. Der Krieg Preußens und Österreichs gegen Dänemark 1864, Italiens Krieg im Bündnis mit Preußen gegen Österreich 1866, der preußische Krieg gegen Österreich und den Norddeutschen Bund 1866, der deutsch-französische Krieg 1870/71, der dank Bismarck zur Reichsgründung führte, die Kriege Serbiens und Montenegros gegen die Türkei 1876, der russisch-türkische Krieg 1877/78, der Krieg zwischen Italien und Äthiopien 1894

bis 1896, der Burenkrieg 1899 bis 1902, der russisch-japanische Krieg 1904/05 und all die kriegerischen Auseinandersetzungen, Aufstände und Scharmützel, die nicht zuletzt das osmanische Reich, den damals so genannten kranken Mann am Bosphorus, erschütterten, boten den Sanitätsdiensten eine Fülle von Möglichkeiten, praktische Erfahrungen zu sammeln. So gesehen, war man eigentlich gut vorbereitet, doch das Ausmaß menschlichen Leids, das dieser mehr als vier Jahre währende Erste Weltkrieg verursachte, überstieg das Vorstellungsvermögen bei weitem. Nachdem sich die allgemein auf Seiten der Mittelmächte gehegte Erwartung auf schnelle Entscheidungssiege über Frankreich und Russland zerschlagen hatte, erwies sich vor allem der Stellungskrieg an der Westfront als menschenfressender Moloch. Die Kriegerdenkmäler, die nicht nur hierzulande in fast jeder Gemeinde für ihre „gefallenen Söhne“ stehen, künden noch heute davon.

## Der „Transport verwundeter Krieger“ per Eisenbahn

Zwei Millionen toter Soldaten waren allein in Deutschland zu beklagen und die Verwundenenlisten fielen um ein Mehrfaches länger aus. Hatte die fatale Rolle der Eisenbahn in diesem Krieg letztlich die unsäglichsten Materialschlachten und deren hohen Blutzoll im Gefolge erst möglich gemacht, so fiel ihr mit zunehmender Dauer der Waffengänge und wachsender Zahl Verwundeter auch deren Beförderung in die Lazarette zu. Der „Transport verwundeter Krieger“, wie es durchaus heroisch auf einer Ansichtskarte aus den Anfangstagen des Ersten Weltkriegs



heißt, war, wie dort unschwer zu sehen, in den ersten Kriegsmonaten nicht unbedingt komfortabel: Einfache Hochbordwaggons, in denen sich leichter Verwundete drängen, und für Schwerverwundete ein Niederbordwagen warten in Illy-Olly auf die Weiterfahrt ins Hinterland.

Zu Kriegsbeginn standen dem deutschen Reichsheer lediglich elf Lazarettzüge sowie sechs Hilfs Lazarettzüge zur Verfügung. Daher musste improvisiert werden, mussten auch reguläre Nachschubzüge bei ihrer Rückfahrt als provisorische Verwundenentransporte eingesetzt werden.

Die Situation besserte sich, als ab Januar 1915 die für die Beförderung der Verwundenen auf dem Schienenweg zuständigen Heeresdienststellen mit je einem Sanitätstransportkommissar an der Spitze eigene Sanitätszüge zugeteilt bekamen. Die Lazarettzüge wurden nicht nur aus den seit 1871 geschaffenen Beständen der Feldeisenbahn bereitgestellt, sondern waren zu einem nicht gerin-





*Behelfsmäßige Verwundetentransporte waren in den ersten Kriegsmonaten eher die Regel denn die Ausnahme. Hier warten deutsche Verwundete in Illy-Olly, einem Ort in den Ardennen, auf die Fahrt ins nächstgelegene Lazarett.*

FOTO: SIG. HERDAM

Ein Transport verwundeter Krieger

*Eine Stiftung westfälischer Städte war der Vereinslazarettzug N3, vor dem hier das militärische Sanitätspersonal, Krankenschwestern sowie zuständige Feldeisenbahner und zivile Vertreter der Stifter Aufstellung genommen haben.*

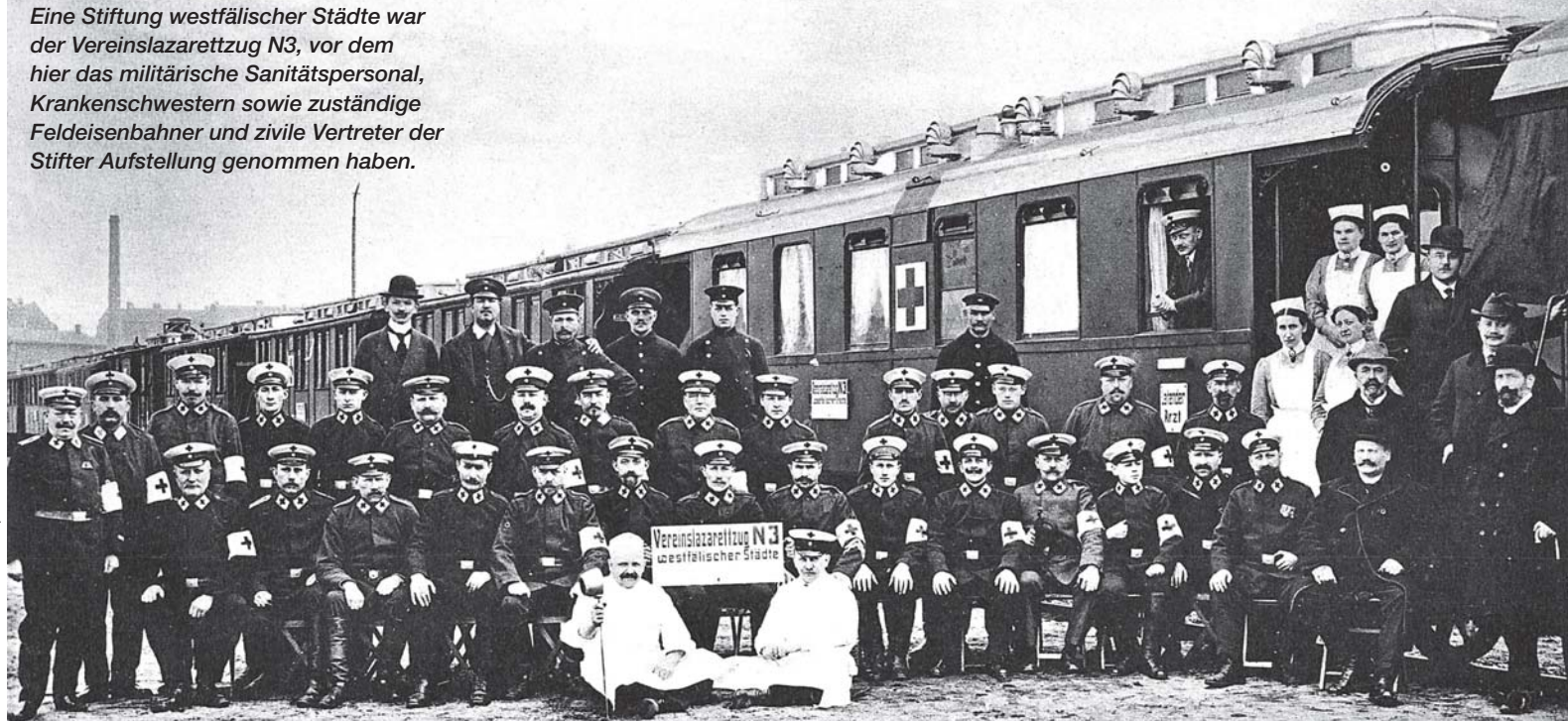
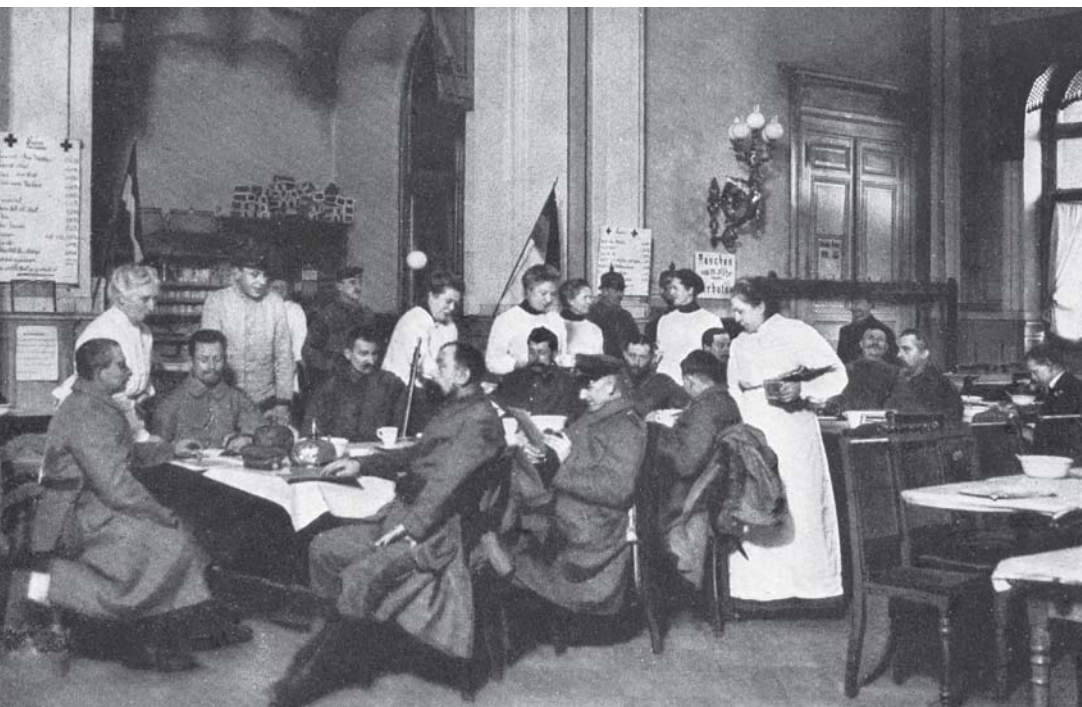


FOTO: STADT BOCHUM, PRESSE- UND INFORMATIONSDAMT





*Rot-Kreuz-Station im Speisesaal: So wie hier im Hauptbahnhof der alten Festungsstadt Magdeburg wurden vielerorts durchreisende Verwundete und Wiedergenesene betreut.*

gen Teil Stiftungen von vermögenden Privatpersonen, Kommunalverbänden, Städten und Vereinen. Diese voll ausgerüsteten Sanitätszüge, im Grunde mobile Krankenhäuser, wurden auch offiziell als Vereinslazarettzüge bezeichnet und zur Unterscheidung mit einem Großbuchstaben und einer anschließenden arabischen Ziffer versehen. Gegen Kriegsende standen 88 Vereinslazarettzüge gerade einmal 22 Feldeisenbahn-Sanitätszüge und 38 Hilfslazarettzüge gegenüber. Sie alle unterstanden dem Befehlshaber des Feldsanitätswesens, Generalstabsarzt Otto von Schjerning aus Eberswalde.

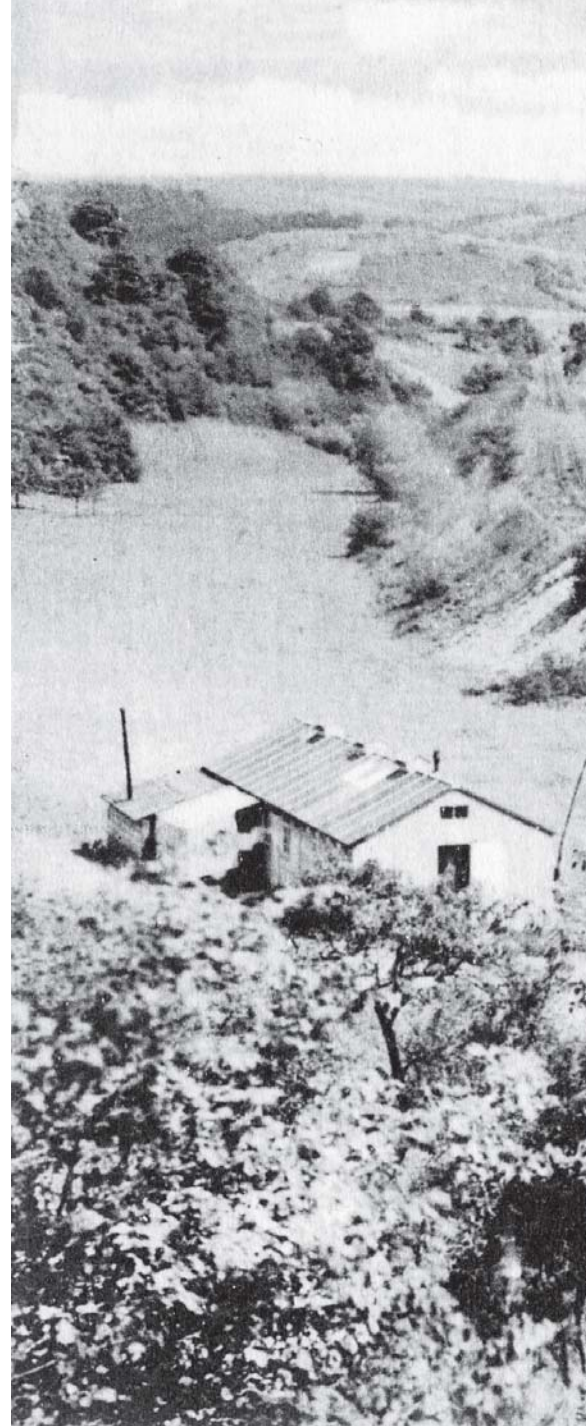
### Transportkoordination hielt mit Front nicht Schritt

Ein wesentliches Problem für die medizinische Versorgung bestand darin, die verwundeten Soldaten vom Schlachtfeld abzutransportieren, erst zu den Sammelstellen und Truppenverbandsplätzen zu bringen, von wo sie dann möglichst rasch vorzugsweise auf dem Schienenweg zu den frontnahen Feldlazaretten, den Kriegslazaretten in der Etappe und gegebenenfalls weiter in die Heimatlazarette zu befördern waren. Mit der zunächst auch im Westen noch schnell voranrückenden Front hielten die für die Koordination der Transporte verantwortlichen Dienststellen, zunächst sämtlich in den Grenzbahnhöfen stationiert, nicht Schritt. Das führte an der Ostfront mit den dort durch die Mittelmächte nach anfänglichen Schwierigkeiten gemachten weiträumigen Gebietsgewinnen dazu, dass schon Anfang 1915 ein zusätzlicher Feldsanitäts-Chef Ost zur Entlastung von

Schjernings berufen wurde. Erschwerend kam an allen Fronten hinzu, dass viele Eisenbahnstrecken beim Rückzug des Gegners gesprengt worden waren oder hinter der Front durch feindlichen Artilleriebeschuss immer wieder unterbrochen wurden. Die Feldeisenbahntruppen, zunächst nur mit 21 Eisenbahnbetriebskompanien im Westen präsent, waren trotz der bemerkenswerten Leistungen ihrer Baukolonnen anfangs schon allein zahlenmäßig überfordert, auf einem 4000 Streckenkilometer umfassenden Eisenbahnnetz in Belgien und Nordfrankreich einen störungsfreien Fahrbetrieb und den nicht nur für die Lazarettzüge sicherzustellen. Da die Militärsanitätsdienste wie auch die Armee-corps im Gegensatz zu den Ententetruppen über vergleichsweise wenig motorisierte Straßenfahrzeuge verfügten, mussten hinter der Front die Heeresfeldbahnen neben ihren übrigen Nachschub- und Versorgungsaufgaben Hilfsdienste leisten.

Die Situation änderte sich erst grundlegend, als der Bewegungskrieg an der Westfront mehr und mehr zum Stellungskrieg wurde. Die Sanitätstransportkommissare konnten nun ohne die zuvor weiten Wege zwar mit ihren frontnahen Transporteinheiten besser planen, sahen sich jetzt allerdings zunehmend mit feindlichem Artilleriebeschuss konfrontiert. Die Rot-Kreuz-Armbinde und das Rot-Kreuz-Symbol auf den Kragenspiegeln nutzten dabei ungeachtet der Genfer Konvention ihren Trägern im Kampfgebiet vergleichsweise wenig.

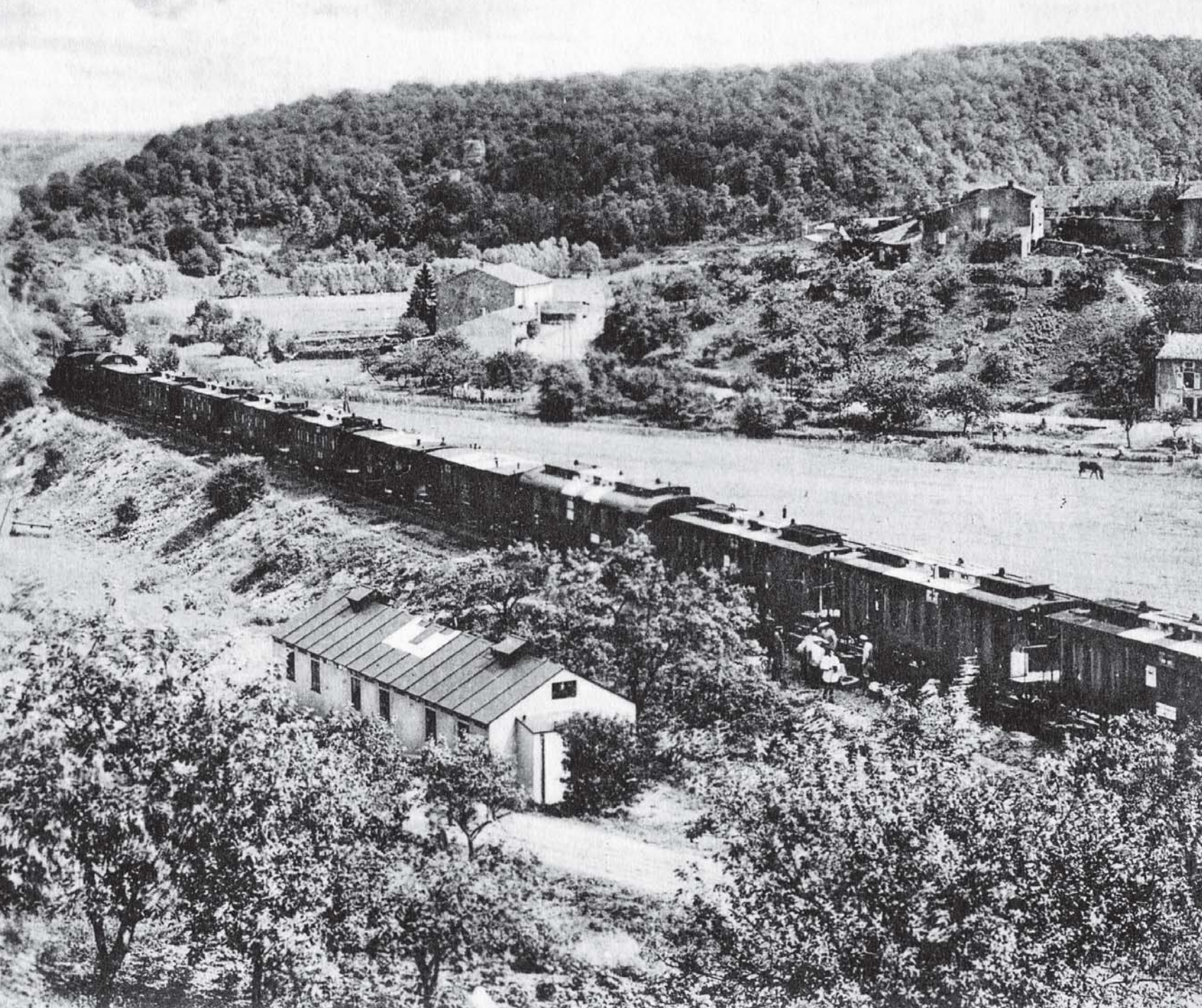
Es war übrigens die Artillerie, deretwegen alle Waggons der Lazarettzüge, die Ambulanzwagen und alle Lazarettgebäude auf



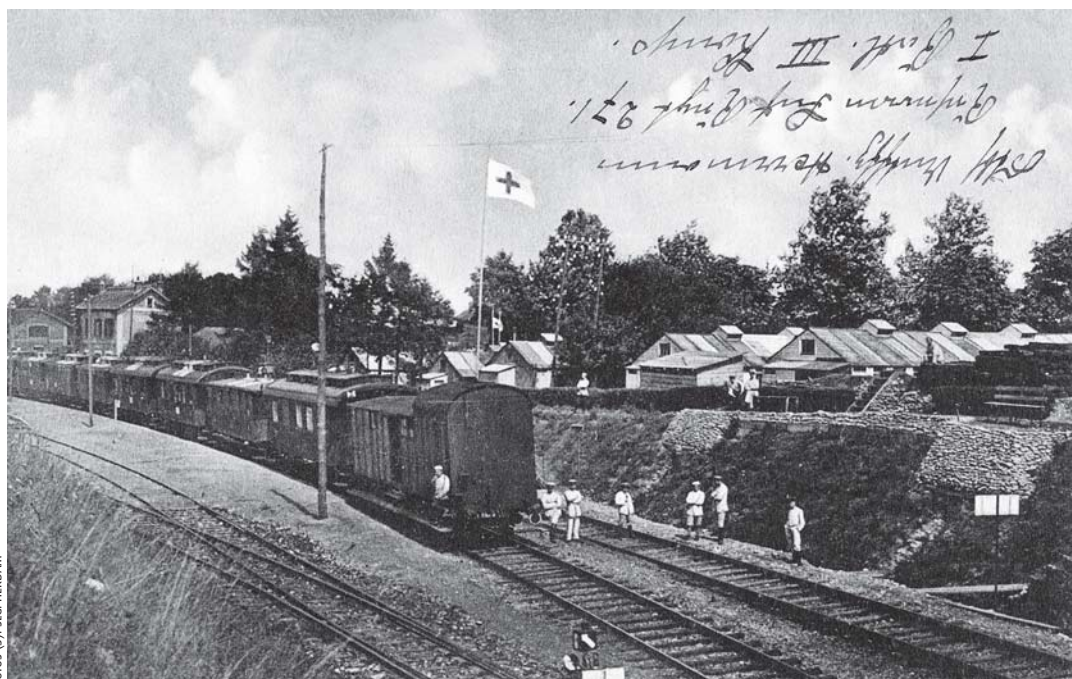
ihren Dächern weithin sichtbar das Rote Kreuz auf weißem Grund als Schutzsymbol trugen. Der Luftkrieg spielte erst in der zweiten Kriegshälfte eine nennenswerte Rolle, sieht man von den deutschen Luftschiffangriffen auf Paris und London 1915 ab.

Die regelspurigen, regulären Lazarettwaggons waren umgebaute Personenwagen der verschiedenen Länderbahnen, auf deutscher Seite hauptsächlich preußische und sächsische Oberlichtwagen vierter Klasse. Ein Lazarettzug umfasste bis zu 40 größtenteils als Durchgangswagen für den Verwundeten- und Krankentransport eingerichtete Waggons. Zu jedem Zug gehörten Operations-, Verbands- und (meist) Apothekenwagen, Unterkunftswagen für Ärzte und das übrige Sanitätspersonal, Vorrats- und Küchenwagen, mindestens ein Gepäck- und ein Güterwagen sowie ein Heizkesselwagen. Die Kapazität reichte je nach Zuglänge für den Liegendtransport von maximal etwa 300 Verwundeten. □ Karlheinz Hauke



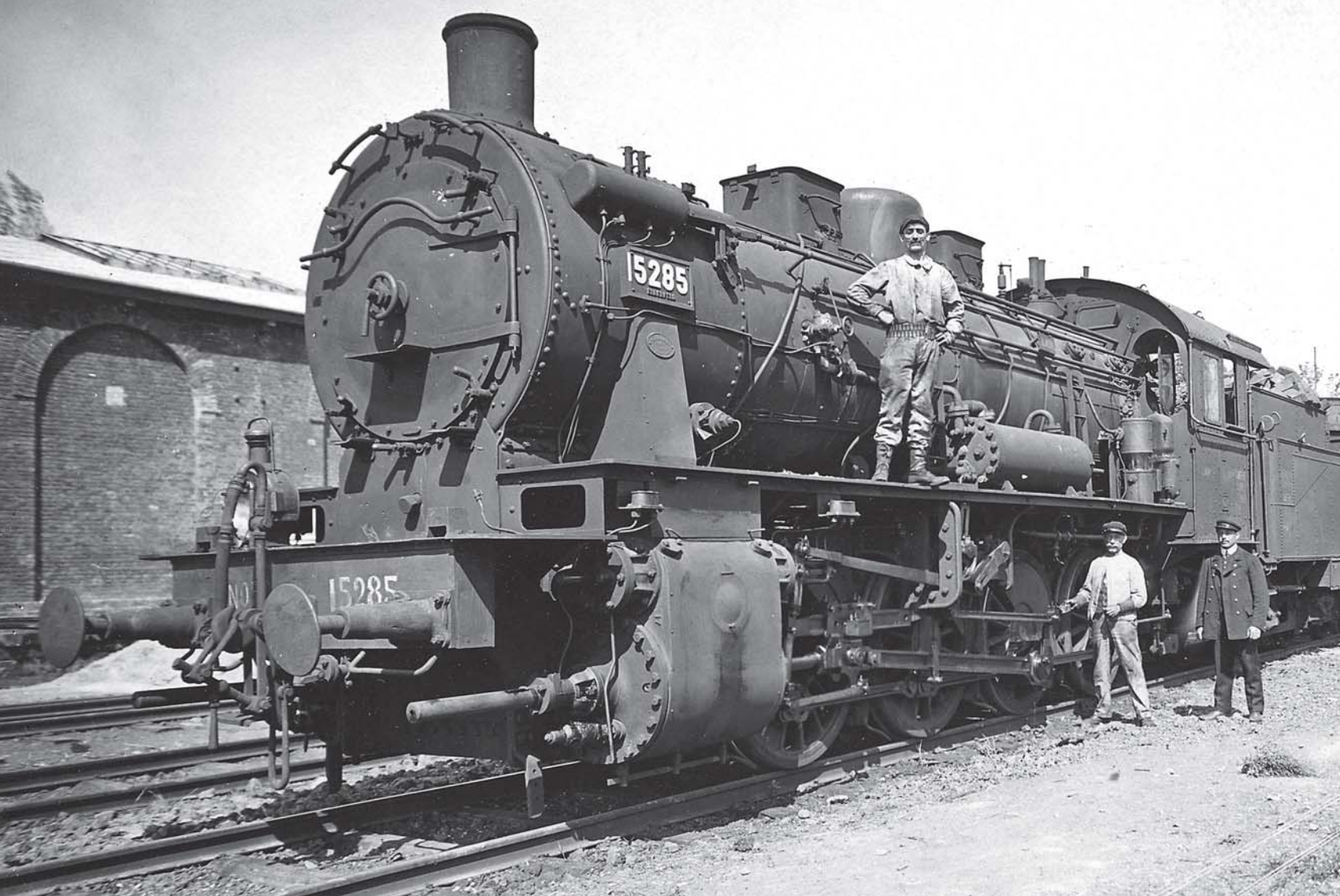


Weithin sichtbar ist das Rote Kreuz auf weißem Grund auf den Dächern der Waggons und Baracken des Lazarets, das in Jaulny an der Strecke von Lothringen nach Paris eingerichtet war.





Das Waffenstillstandsabkommen an der Westfront sah ursprünglich binnen Monatsfrist die Abtretung ungeheurer Materialmengen vor, für das in Auflösung befindliche Kaiserreich und die deutschen Eisenbahnen ein unerhörter Aderlass.



# Fünftausend in 31 Tagen



Eine unter vielen ist die preußische G 8.1 5285 „Elberfeld“, spätere 4842 der Compagnie du Nord. Eine weiße 1 wurde vor der Nummer vom CIRM-Agenten aufgetragen. Das Foto entstand 1919 im Bahnhof La Fère.



FOTO: SIG. J. BUCHMANN

Der Waffenstillstand vom 11. November 1918 hatte ganz beträchtliche Auswirkungen auf die Eisenbahn, deren tragende Rolle im Ersten Weltkrieg unbestritten war.

### Der Waffenstillstandsvorschlag

Militärisch besiegt und ohne Aussicht auf Unterstützung sondierte das deutsche Kaiserreich am 6. Oktober 1918 die Bedingungen für einen eventuellen Waffenstillstand an der Westfront. Nach intensiven diplomatischen Aktivitäten sah sich das alliierte Oberkommando am 25. Oktober offiziell veranlasst, die endgültigen Bedingungen für diesen



Eine Folge der Kampfhandlungen 1917/18: Die Werkstätten und der Ringlokschuppen von Tergnier boten sich so auch den deutschen Unterhändlern am 7. November 1918.

FOTO: SIG. J. BUCHMANN

nachgesuchten Waffenstillstand festzulegen. Der französische General Pétain bestand auf Drängen der Eisenbahnexperten seines Stabes insbesondere auf Abtretung von 5000 Lokomotiven und 150 000 Waggons in einwandfreiem technischen Zustand. Kein Wunder, hatte der im August 1918 begonnene siegreiche Vorstoß doch die französischen Gebiete befreit, die durch den Konflikt völlig verwüstet worden waren. Nun einen Vorschuss auf künftige Entschädigungsleistungen von Deutschland verlangen zu können, führte zu den durchaus legitimen Forderungen auf Zuteilung von Eisenbahnmateriale, freilich unter dem Deckmantel unmittelbarer strategischer Erwägungen.

Die Forderung der französischen Seite, unterstützt von Belgien, Lokomotiven, Waggons und ebenso Kraftfahrzeuge abzugeben, bis 10 000 Lastkraftwagen waren ebenfalls betroffen, erklärte sich aus der Anfangserkenntnis, dass ein Waffenstillstand die Einstellung der Kampfhandlungen vor dem Friedensschluss bedeutete.

Für die über das Maß des Zerfalls Deutschlands schlecht informierten Militärs ging es in erster Linie darum, die Etappe des Feindes zu zerstören, indem man ihm eine signifikante Materialmenge entzog. Dieses Abschneiden vom Nachschub innerhalb kürzester Frist schien in den Augen des Generalstabs daher eine wesentliche Bedingung zu sein, um ein Wiederaufflammen des Konflikts zu verhindern. Der endgültige Text wurde am 4. November an US-Präsident Woodrow Wilson telegraphiert und am folgenden Tag nach Berlin geschickt.

### Die Waffenstillstandszüge

In Rethondes, nahe Compiègne, wählte man eine zwei Kilometer lange Anschlussbahn aus, die eigentlich für die Kanonen der „Artillerie Lourde sur Voie Ferrée“ (ALVF) gebaut

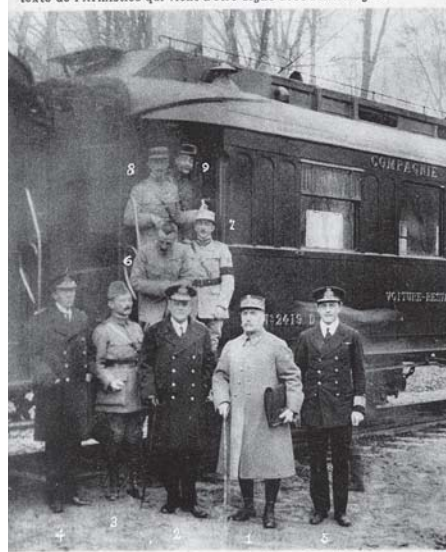
worden war. Diese Bahn endete idealerweise im Wald von Compiègne samt Verschiebgleis, was die Aufstellung zweier Züge in aller Stille erlaubte.

Ein erster Spezialzug bestand aus drei Nord-Güterwagen mit den Nummern 652,

### Konspirative Treffen im Wald auf Abstellgleisen

726 und 5227, aus zwei Nord-Personenwagen (AY 127 und BY 141), zwei CIWL-Schlafwagen (1884 und 2193) und einem CIWL-Speisewagen (1733). Der erste der

Photographie prise le 11 Novembre 1918 à 7 h. 30, au moment où le Maréchal Foch part pour Paris remettre au gouvernement français le texte de l'Armistice qui vient d'être signé avec l'Allemagne.



1. Maréchal Foch  
2. Amiral Sir R. Wemyss  
3. Général Weygand  
4. Contre-amiral G. Hope  
5. Captain Marriott  
6. Général Destioker  
7. Capitaine de Mierry  
8. Commandant Riedinger  
9. Officier-Interprète Laperche

Edition K. Huttin — Océan Papier

Reproduction interdite

FOTO: SIG. J. BUCHMANN

Die Delegation der Entente-Mächte zeigt sich hier für die Nachwelt im Wald von Compiègne vor dem CIWL-Waggon.





Hier wurde Weltgeschichte geschrieben: Diese seltene Aufnahme zeigt das Innere des Waggons 2419 im Originalzustand während der Waffenstillstandsverhandlungen 1918.

speziellen Salonwagen (ALS 8 und 11), umgebaut und mehrfach ausgebessert, stammte aus dem ehemaligen Kaiserzug Napoleons III. aus dem Jahr 1855. Am 7. November 1918 wurde dieser Zug über Tergnier geführt, um zum Treffpunkt mit den deutschen Unterhändlern zu kommen, die von der Front dorthin gebracht worden waren. In größter Geheimhaltung, mit zugezogenen Vorhängen an den Fenstern, beförderte sie der Zug nach Rethondes mitten im Wald, wo schon am 8. November die Verhandlungen begannen.

Der zweite Zug setzte sich aus drei Güterwagen (Nord 585, Est 6120 und 6096), zwei Nord-Personenwagen (AY 6 und BY 16), zwei Speisewagen (2418 und 2419),

zwei Schlafwagen (1888 und 1889) und einem kombinierten Schlaf- und Salonwagen (3443) zusammen. Der Speisewagen 2419 aus der CIWL-Serie 2403 bis 2424, gebaut

### Ein Speisewagen im Blickpunkt der Weltgeschichte

1913 von CGC, war eigens aufwendig umgebaut worden, um einen Versammlungsraum und diverse Büros unterzubringen. Er diente ab dem 8. November den Treffen der deutschen und alliierten Repräsentanten, mündend in die Vertragsunterzeichnung und zwar am 11. November um 5.20 Uhr morgens nach immerhin sechsständiger Bedenkzeit.

Préfixe N° 39	EXTENSION de SERVICE	Reçu de le 11 11 18 à 15 heures	Remis au planton A heure (Signature du planton)
ARRIVÉE A l'heure au destination	Poste d	11 11 18 à 15 heures	
Préambule (2)	de (2)	NR (2)	V (2)
Adresse:	EM. d'ambly a D1		
Texte:	Armistice et suppr. ce matin cinq heures Cessation hostilités onze heures Délai d'évacuation de la RG du Rhin 6 jours - A transmettre immédiatement aux trois Régiments Filcaud		

Das Telegramm kündigt den Waffenstillstand an. Nur sechs Stunden später, um 11 Uhr, hieß es an sämtlichen Frontabschnitten bereits: „Feuer einstellen!“

### Das Schicksal des Waggons 2419

Zunächst verblieb der Waggon im Zug des Generalstabs und wurde auch bei den Unterhandlungen bezüglich Verlängerungen des Waffenstillstands genutzt. 1919 verzichtete die französische Armee auf seine Dienste und 2419 wurde wieder in einen Speisewagen mit 48 Sitzplätzen zurückverwandelt und Paris-Saint-Lazare zugewiesen.

Das war nur von kurzer Dauer, denn der Waggon wurde schon am 1. Oktober 1919 an die französische Republik abgetreten. Für seinen Einsatz im Präsidentenzug wurde er erneut umgebaut und zwar in einen Speise- und Salonwagen. Im Dezember 1920 wurde er so in den Präsidentenzug eingereiht, der mit Alexandre Millerand an Bord nach Verdun fuhr. Da sich die Regierung wünschte, diesen historischen Waggon zu einem Ausstellungsobjekt mit hohem Symbolgehalt im Armeemuseum zu machen, fand sich das Fahrzeug ab Januar 1921 wieder im Bestand der CIWL und wurde in den Werkstätten von Saint-Denis in den Zustand vom November 1918 zurückversetzt.

Der Waggon kehrte von dort am 27. April 1921 zurück, um auf einem Lastwagen in den Pariser Invaliden-Ehrenhof gebracht zu werden. Dabei gab es jedoch ein unvorhergesehenes Hindernis: Das Eingangsportal erwies sich als zu schmal und musste für den Wagen eigens verbreitert werden.

Da er unglücklicherweise ungeschützt im Freien stand, litt er schnell unter dem Zahn der Zeit. Mangels finanzieller Mittel wurde sein Verfallszustand derart, dass ein heftiger Streit ob seines bedauernswerten Schicksals entbrannte. Es musste erst ein reicher Amerikaner namens Arthur Henry Fleming kommen, der die notwendige Summe von 150 000 Francs aufbrachte, um den Waggon zu restaurieren und ihn anschließend wieder auf die Lichtung von Rethondes zu bringen. Am 8. April 1927 wurde er in die Werkstätten von Saint-Denis transportiert, dort instandgesetzt und hernach an seinen historischen Aufstellungsort gebracht. Dort war für ihn eine Betonüberdachung errichtet worden. Der Waggon stand dort zwischen zwei Bahnsteigen und, da der Zutritt ins Innere verboten war, erlaubten so die großen Fenster den Besuchern, ungehinderte Blicke auf Einrichtung und die dort ausgestellten Dokumente zu werfen. Die feierliche Eröffnung fand am 11. November 1927 statt.

Gelegentlich wiederholt Geschichte sich. Und so holten die siegreichen Deutschen am 20. Juni 1940 den Waggon aus seinem Unterstand, um ihn einige Meter weiter aufzustellen. So nahm er wieder die Stelle ein, wo er vor 22 Jahren schon einmal gestanden hatte. Am 22. Juni 1940 um 18.58 Uhr wurde genau dort der zweite Waffenstillstand zwischen Frankreich und Deutschland besiegelt. Schon am folgenden Tag verfügte Adolf Hit-



ler die Überführung des Waggon nach Berlin und den Abtransport der Schienen. Auf einem Lastwagen wurde er im März 1941 im Triumphzug durch Berlin zum Brandenburger Tor gebracht, wo ihn die Bevölkerung bestaunen konnte. 1944 wurde der Waggon nach Ohrdruf in Thüringen überstellt. Unter dem Druck der weiteren Ereignisse befahl Adolf Hitler im April 1945 seine Zerstörung.

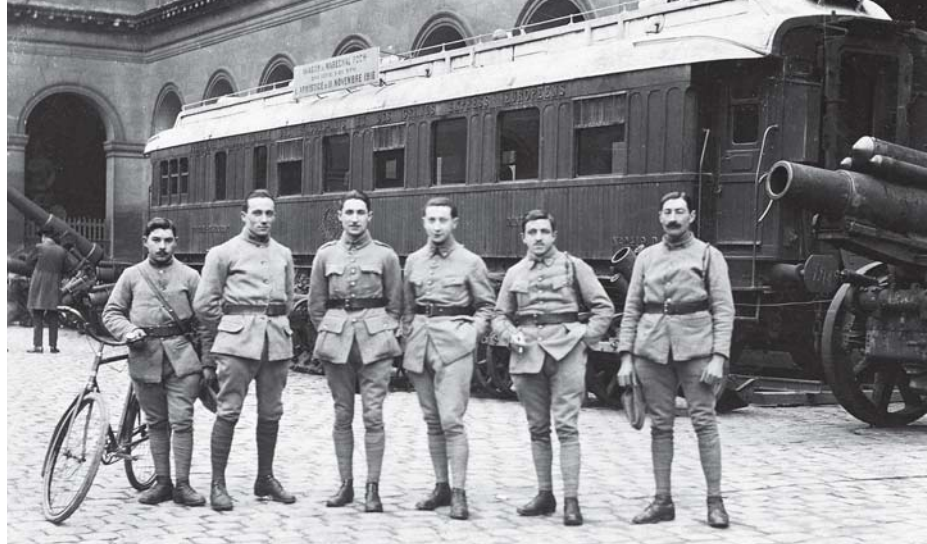
Der heute auf der Lichtung von Rethondes in einem rekonstruierten Gebäude ausgestellte Waggon hat die Nummer 2439 D, ist aber dem Originalwagen sehr ähnlich. Er wurde nach dem Vorbild 2419 eingerichtet und am 11. November 1950 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Waffenstillstandsvereinbarung zwischen Generalfeldmarschall Foch, dem

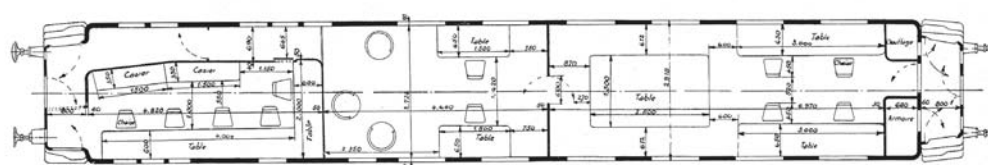
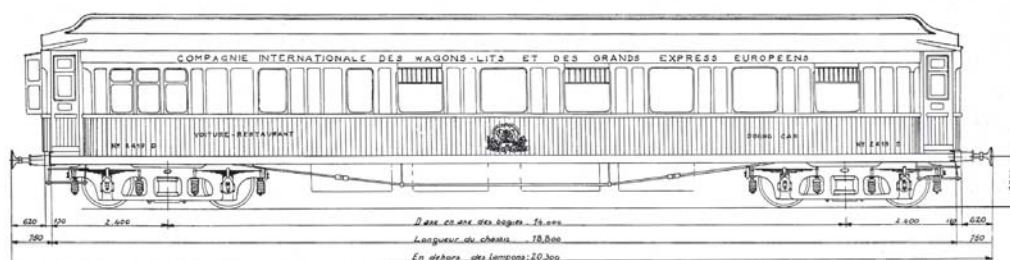
## Hatte es in sich: Artikel VII der Waffenstillstandsvereinbarung

Oberbefehlshaber der alliierten Armeen, und der deutschen Delegation unter Vorsitz des Staatssekretärs Matthias Erzberger umfasste den Waffenstillstand aller Kriegsführenden der Westfront. Er verfügte die Einstellung der Kampfhandlungen morgens um 11 Uhr französischer Zeit. Die Dauer war zunächst auf 36 Tage beschränkt, allerdings mit dem Recht zur Verlängerung.

Der Artikel VII der Waffenstillstandsvereinbarung regelte speziell den Bereich der Eisenbahn. Er legte unter anderem fest: „... Es sind an die vereinigten Mächte auszuliefern: 5000 montierte Lokomotiven und 150 000 Waggon in gutem rollfähigen Zustand und versehen mit allen Ersatzteilen sowie den erforderlichen Genehmigungen fristgerecht und zwar innerhalb der im Anhang unter



Von 1921 bis 1927 wurde der Waggon 2419 im Invaliden-Ehrenhof in Paris präsentiert und war ein beliebtes Fotomotiv auch für französische Soldaten des Ersten Weltkriegs.

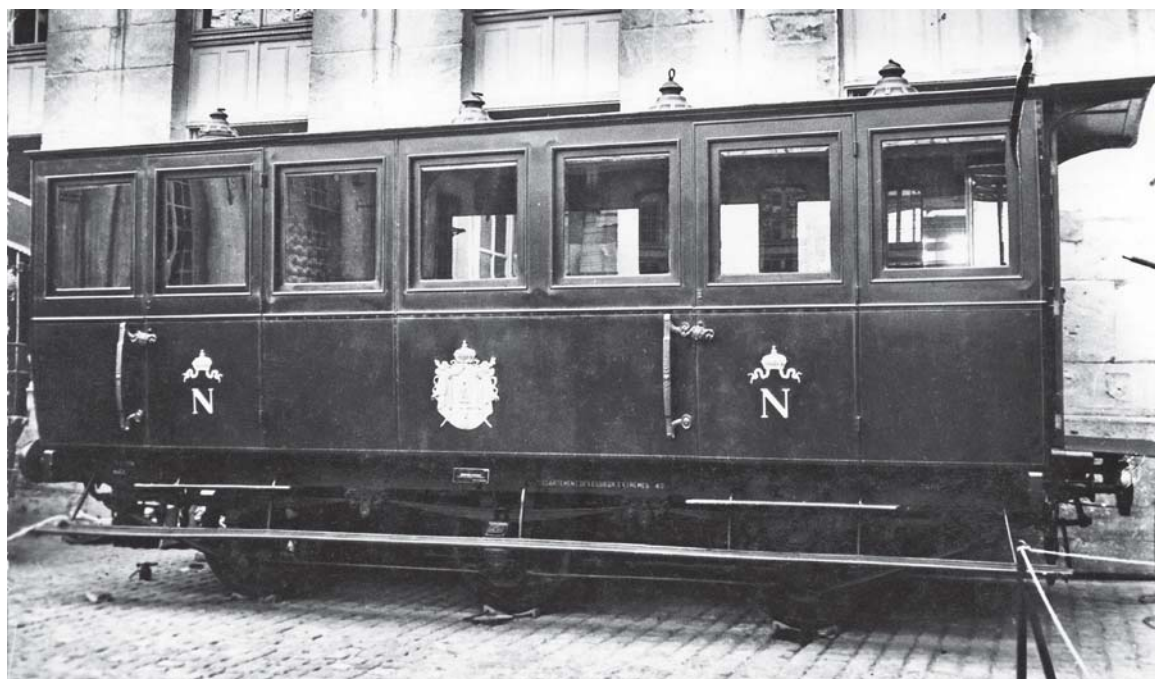


Aufriss und Grundriss des Wagens 2419, in dem am 11. November 1918 um 5.20 Uhr nach zähen Verhandlungen das Waffenstillstandsabkommen unterzeichnet wurde.

Nummer 2 festgelegten Frist, die insgesamt nicht 31 Tage überschreiten darf...“.

Während die militärischen Vertragsklauseln insgesamt ohne größere Einwände von der deutschen Delegation akzeptiert wurden, rief die Abfassung dieses Artikels auf Antriebe höchste Zurückhaltung hervor und

wurde zum Gegenstand zahlreicher heftiger Diskussionen. Gemäß den jenseits des Rheins entwickelten Thesen erschien die geforderte Lieferung von 5000 Lokomotiven und 150 000 Waggon als Nötigung für die deutschen Eisenbahnen. Man sah voraus, dass die verstärkte Abfuhr zu massiven Pro-



Einzigster Überlebender der Ereignisse vom 11. November 1918: Der Salonwagen Kaiser Napoleons III. wird seit 1934 im Museum für Verkehr und Tourismus in Compiègne bewahrt.



blemen bei der Versorgung der Bevölkerung führen würde, zumal in vielen Regionen Hungersnot herrschte.

Generalfeldmarschall Foch war selbstbass erstaunt, wie schnell die Deutschen die militärischen Bedingungen akzeptierten (Besetzung des linken Rheinufers, Brückenköpfe auf dem rechten, Ablieferung der Kriegsflotte), um dann leichenblass zu werden, sobald von den Waffen und Lokomotiven die Rede war. Anwesende Zeugen verrieten, dass der deutsche Verhandlungsführer Matthias Erzberger laut aufschrie: „Aber so sind wir verloren! Wie sollen wir uns gegen den Bolschewismus verteidigen?“

### Die schwierige Abnahme des deutschen Materials

Die „Commission Interalliée de Réception du Matériel“ (CIRM) hatte sich mit den technischen Aspekten der Überstellung des Eisenbahnmaterials zu befassen. Zunächst wurden die Eisenbahneinrichtungen von Metz-Sablon als alleinigem Operationsstandort gewählt.

Bevor man überhaupt an eine Abnahme gehen konnte, musste man erst einmal das von den Deutschen präsentierte Material untersuchen können. Die Personale stellten schnell fest, dass es unerlässlich war, die Materialbestandslisten der verschiedenen deutschen Eisenbahnen zu kennen, eben jene Dokumente, auf deren Herausgabe zu bestehen, die Kommission allzu leichtfertig verges-



*Ferdinand Foch (1851-1929) wurde im März 1918 zum Oberbefehlshaber der alliierten Armeen an der Westfront berufen, führte die Waffenstillstandsverhandlungen.*

sen hatte. Wegen dieses Problems um Rat gefragt, weigerte sich die deutsche Seite schlicht, auf diese unvorhergesehene Forderung überhaupt zu antworten. Allerdings nach Einschalten des Marschalls Foch befanden sich die unschätzbaren Dokumente schnell an Bord eines Spezialflugzeugs auf dem Weg von Spa nach Metz. Weil sie möglichst schnell zurückgeschickt werden muss-

ten, war die CIRM erpicht darauf, das umfangreiche Material, aufgestellt von den Bahngesellschaften, abzuschreiben. Das war freilich von eher geringem Nutzen, denn keines der Kommissionsmitglieder kannte die

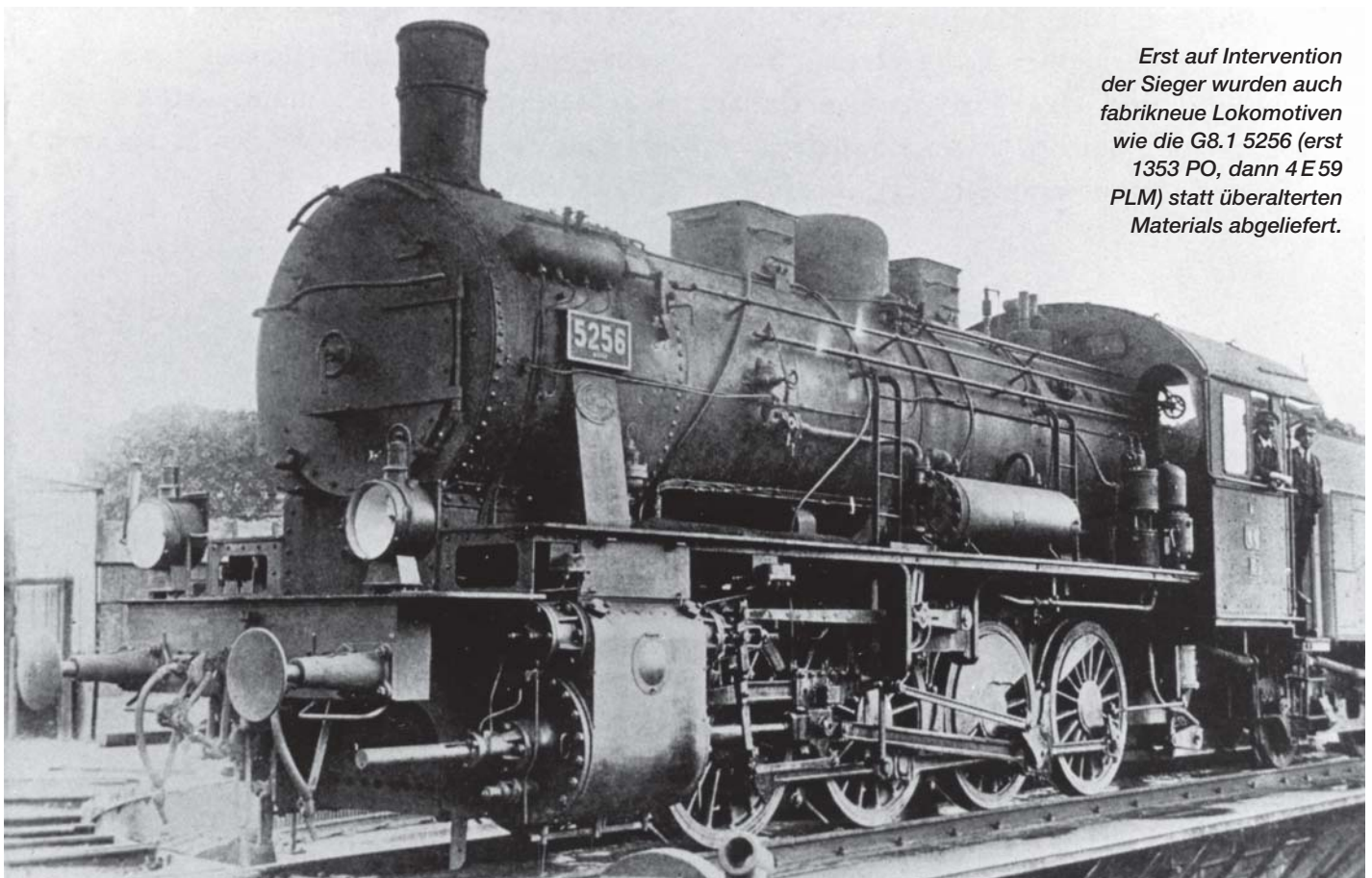
### Sprachprobleme behindern massiv Materialübernahme

Unterlagen, geschweige denn die Symbole, Buchstaben und Ziffern, die die Serien bezeichneten. Man befragte die wenigen des Französischen und Deutschen mächtigen Eisenbahner aus Elsaß-Lothringen im benachbarten Bahnbetriebswerk von Metz-Sablon, die noch am besten darüber Auskunft geben konnten.

So gingen wichtige Tage verloren, währenddessen die Materialzüge aus ganz Deutschland über Saarbrücken heranzuströmen begannen. Dieser Bahnhof war bestimmt worden als zentraler Ablieferungspunkt, verwaltet von einer deutschen Kommission unter Leitung des Majors Vollmar.

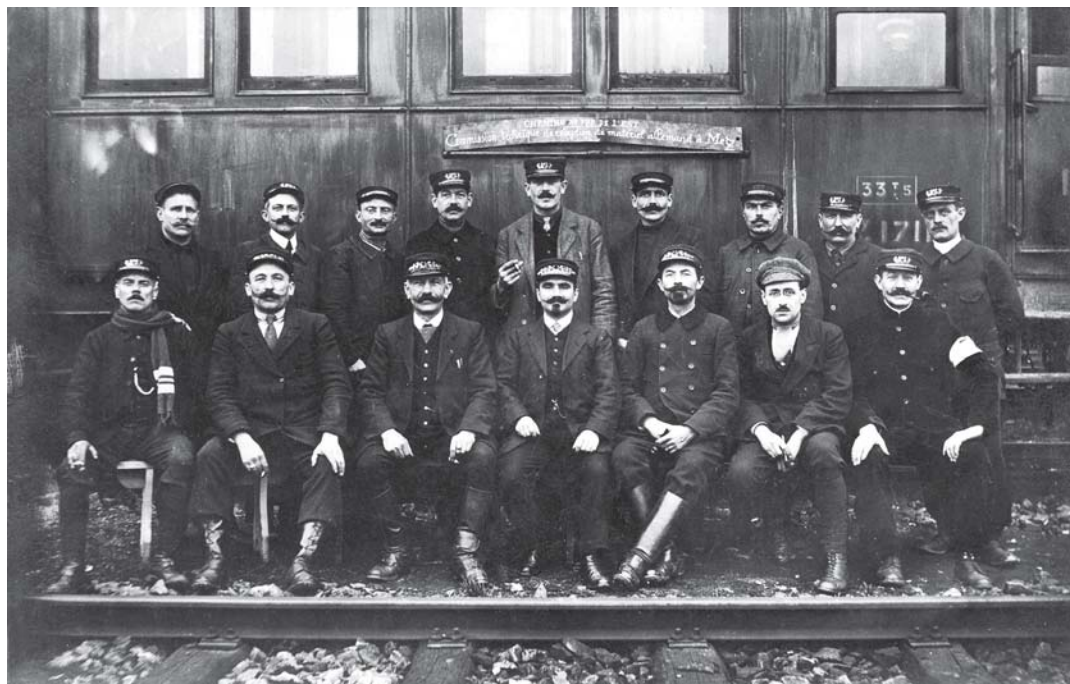
Die nahende Verstopfung der saarländischen Schienenwege vor Augen, drohte Vollmar, nicht länger zu warten und die Konvois nach Metz zu schicken. Unter dem Druck, die ersten Lieferungen würden sonst nicht vor dem 2. Dezember stattfinden.

Man sah es als machbar an, insgesamt sechs Züge pro Tag anzunehmen. Die Lokzüge bestanden im Allgemeinen aus sechs bis



*Erst auf Intervention der Sieger wurden auch fabrikneue Lokomotiven wie die G8.1 5256 (erst 1353 PO, dann 4E 59 PLM) statt überalterten Materials abgeliefert.*



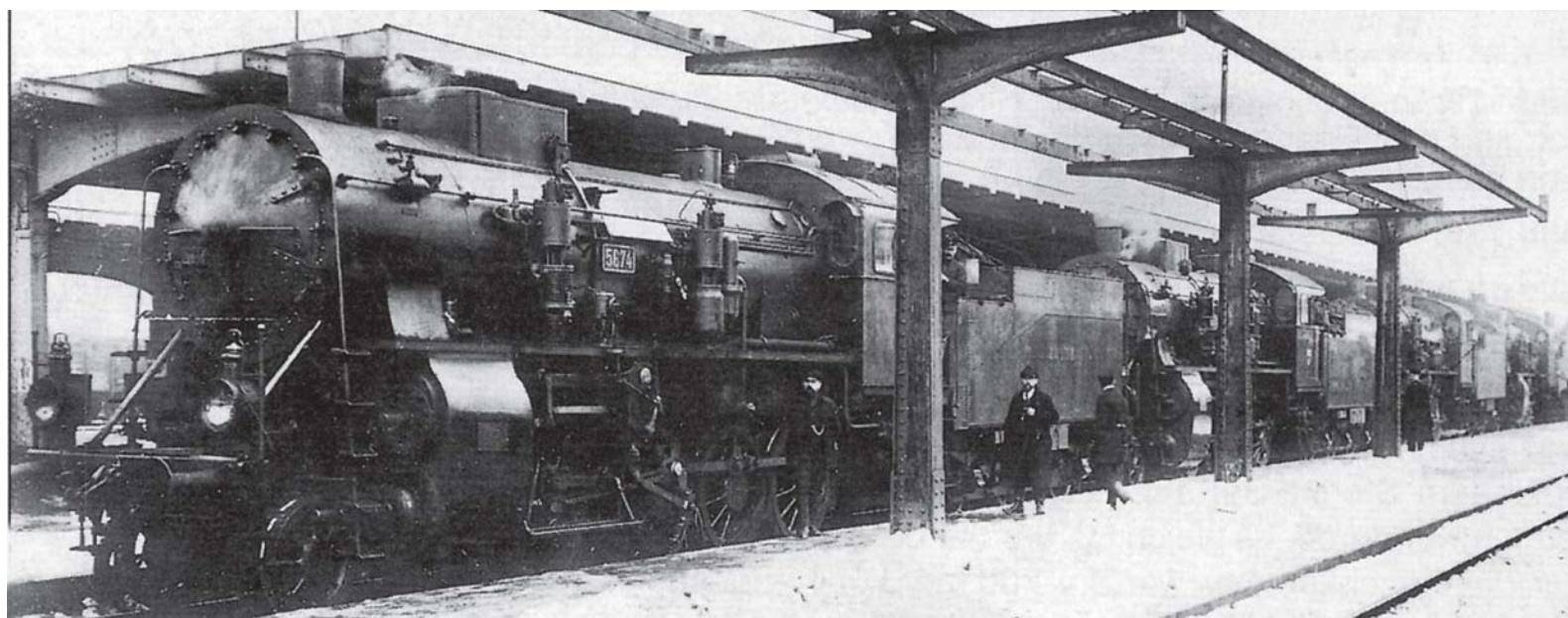


Die hier zumeist in Uniform posierenden CIRM-Mitglieder von Metz gehören sämtlich der Compagnie de l'Est an. Bei dem Zivilisten dürfte es sich um den Dolmetscher handeln.

Metz-Sablon: Der Rangierbahnhof erreichte 1918 schnell die Grenzen seiner Aufnahmefähigkeit, als erste massive Lieferungen eintrafen.

acht Lokomotiven. Erste und letzte Maschine waren unter Dampf, die übrigen kalt mit demontierten Kuppelstangen. Die theoretischen Planungen sahen auf den Punkt gebracht eine Viertelstunde für die Inspektion jeder Lokomotive vor. Das wurde selten eingehalten, trotz einer für diese Aufgabe ausreichenden Personalmenge.

Die rasch wachsende Zahl an präsentiertem Material machte eine geordnete Übernahme schnell unmöglich. Wenn die Auswahlkriterien rigoros angewandt wurden, beklagten sich die CIRM-Agenten sehr schnell über den erbärmlichen Zustand der Fahrzeuge. Denn hinsichtlich der ersten abgelieferten Lokomotiven übertraf die Realität selbst die Befürchtungen der größten Pessimisten noch: „Dies war eine Sammlung von

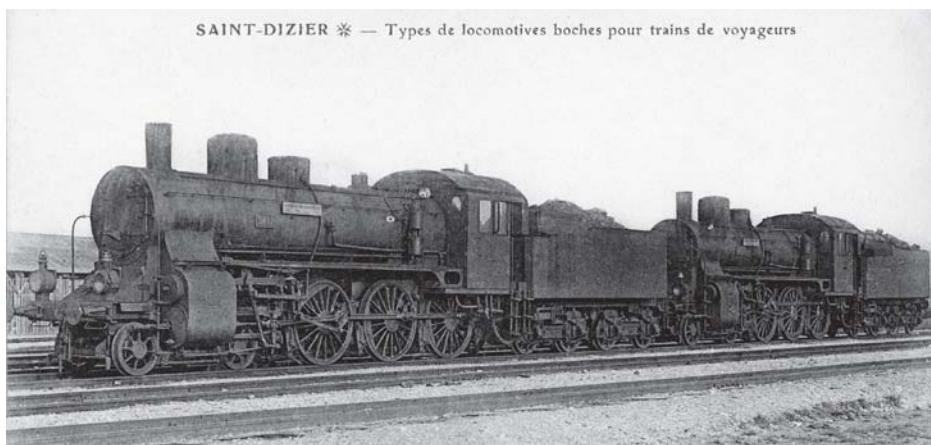


Der Lokzug aus den Beständen der Bayerischen Staatsbahn wird angeführt von der fabrikneuen G 4/5 5674 (künftig 140 949 Etat).





Typisches Bild in Mohon: Die beiden Streckengleise nach Charleville und Hirson sind hauptsächlich belegt mit preußischen P 8 und G 8.



Zwei bayerische P 3/5, künftig als Reihe 230 935 bezeichnet, warten in Saint-Dizier. Das Schild auf dem Kessel weist auf eine Lieferung übers Straßburger Aufnahmezentrum hin.

gen, dem ein Puffer oder ein Handrad für die Feststellbremse fehlte. Die Bestürzung ging schnell in Verwirrung über, denn die Deutschen schickten Konvoi auf Konvoi nach Metz, was eine schnelle Auslastung der Gleisanlagen verursachte. Anfangs versuchte man, die Wagenzüge umzurangieren und über den Ablaufberg zu sortieren, aber die Gleisharfe von Sablon war schnell überfüllt. Oberhalb wurde die Reihe der wartenden Züge immer länger, was die Wut der deutschen Lokpersonale hervorrief. Es war nicht gerade warm in diesen Tagen und der Wetterbericht klang alles andere als verheißungsvoll.

Die CIRM-Mitglieder galoppierten von morgens bis abends am Bahndamm entlang,

Lokomotiven, gut für eine Ausmusterung, die allem Anschein nach wohl seit einem Jahrzehnt nicht mehr im Einsatz standen.“ Manche besaßen auch keine Kuppelstangen. Man musste erkennen, dass die deutschen Eisenbahngesellschaften versuchten und das gelegentlich erfolgreich, ihre betagten Ladhüter oder Einzelgänger loszuwerden. So fand sich etwa der Prototyp der bayrischen Geschwindigkeitsrekord-Maschine S 2/6, wenn auch erfolglos, unter den der Kommission vorgeschlagenen Lokomotiven. Ähnliches galt für das geschleppte Material: In jeder Wagengruppe, dem Anschein nach gut, kam ein Fahrzeug vor ohne Fenster oder seiner Klappverdecke beraubt oder ein Wa-



Bahnbetriebswerk Le Mans anno 1919: Das amerikanische Expeditionscorps hat diese Lokomotiven, ganz vorn die G 7.1 4790 „Essen“, USA-Nr. 10180, mit Beschlag belegt.





FOTO: SIG. J. BUCHMANN

Mitglieder der dritten Abnahmegruppe der CIRM posieren vor und auf einer T 16.1 der K.P.E.V. und sie haben sich ganz ohne Zweifel hier versammelt, um die offensichtlich komplette und daher einsatzbereite preußische Tenderlokomotive der Abnahme zu unterziehen.

um die nicht reparablen Einheiten zu entdecken und das Material zu bewerten. Sie konnten die Einheiten nur noch auf Abstellgleisen aussortieren, wo sich die Hälfte der Maschinen als unbrauchbar für einen wirtschaftlich vertretbaren Einsatz herausstellte. Unter diesen unerfreulichen Bedingungen wurden die weniger Schadhafte zurückge-

## Deutsche Eisenbahner spotten über „Zentimeter-Kommission“

halten, davon manchmal Auswahlen von nicht vereinheitlichten Typen oder nur in kleinen Serien produziert, die, wie man erst in den 1920er-Jahren erkannte, reif für den Schrotthändler waren.

Ein flüchtiger Blick auf jedes Fahrzeug musste genügen, um es zu akzeptieren oder zurückzuweisen. Gewisse Empfangsmannschaften bevorzugten ausschließlich preußisches Material, andere wiederum legten ihr Hauptaugenmerk auf Baujahre. Die Begründungen fürs Nichtakzeptieren, fundiert oder nicht, änderten sich täglich, wie etwa abgenutzte Radreifen, zu alte Revisionsdaten, fehlende Kohlschaukel, Fahrzeug ohne Fensterscheiben, Türen oder Sitze. Bei den deutschen Eisenbahnern hatte die CIRM schnell den Spitznamen „Zentimeter-Kommission“ wegen der ständigen Messungen der Radreifendicke weg.

Der perverse Aspekt dieser Situation war, dass in Ermangelung einer kompletten Taxierung akzeptiertes Material ausgesprochene Abnutzungen lebenswichtiger Teile wie Kessel oder Lokrahmen zeigte. Glücklicherweise setzte die CIRM schließlich doch ihre Sicht der Dinge durch und ließ beschädigtes Material grundsätzlich nicht mehr zu. Am 5. Dezember 1918 forderte die deutsche Ablieferungskommission die rechtsrheinischen Gesellschaften auf, ab sofort nur noch Mate-

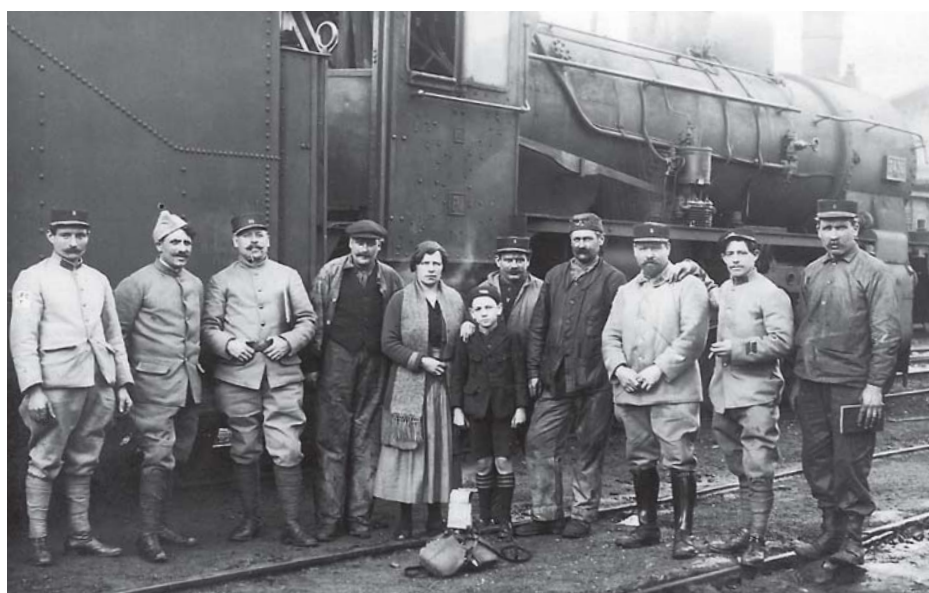


FOTO: SIG. F. VILLEMAUX

Commission Internationale de réception de matériel roulant de Metz.

PROCES-VERBAL DE LIVRAISON DE LOCOMOTIVES ET WAGONS LIVRES PAR L'ALLEMAGNE ET REÇUS PAR LA COMMISSION INTERNATIONALE DE RECEPTION DE MATERIEL ROLANT DE M. S. T. Z.

L'an mil neuf cent dix neuf, le 21 Mars, les Soussignés:

M.:

le Lieutenant-Colonel BACHELERY, Président de la C.I.R.M. de Metz

le Major VOLLMAR, Président de la Commission Allemande de livraison de matériel roulant de Sarrebruck.

ont rédigé d'un commun accord, le présent procès-verbal ayant pour objet de constater le nombre de locomotives et de wagons livrés à la C.I.R.M. de Metz par la Commission de Sarrebruck pour l'Entente.

Ce nombre a été arrêté comme suit:

Nr. et Siège des "Commissions de réception françaises.	Nombre de locomotives reçues.	Voitures à voyageurs	Nombre de wagons reçus par catégories						Total des voitures et wagons
			Engins C	Offensifs D	Voitures à voyageurs E	Wagons F	Wagons G	Wagons H	
Nr. 1 Trèves	757	649	202	4865	194	459	2072	480	8921
Nr. 2 Sarrebruck	809	819	333	6237	513	533	4782	58	13275
Nr. 3 Strasbourg	636	263	72	3834	62	156	2023	75	6485
Nr. 4 Coblenz	141	*	*	*	*	*	*	*	*
Nr. 5 Ludwigshafen	225	92	29	919	99	89	1358	37	3623
S/Commission Américaine: Conflans	*	1	3	352	86	241	378	1	1062
S/Commission Américaine: Neuwied.									
		807	125	2365	42	1227	622	463	5651
Totaux	2648	2631	764	18572	996	2705	11235	1114	30017

FOTO: SIG. J. MARBON

Die P8, vor der sich in Sedan im Frühjahr 1919 Angehörige des 5. Pionierregiments, Eisenbahner und der Oberloführer Meyer (3.v.r.) zum Gruppenbild mit Kind und Dame aufgestellt haben, ist die erst im Vorjahr von Schwartzkopff gebaute 2436 „Danzig“.

Der Ausschnitt zeigt das von der CIRM am 21. März 1919 aufgenommene Protokoll zu einer Lieferung des Majors Vollmar an die Entente.





Die G 5 4213, die wohl sogleich an Belgien abgetreten wurde, bespannte den ersten Zug, der das kriegszerstörte Hirson erreichte.

rial in gutem und vor allem kompletten Zustand zu schicken, um so die unnötige Überfüllung der Gleise auf dem linksrheinischen Ufer zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang wurden von der CIRM am 11. Dezember 1918 lediglich 140 Lokomotiven und 2488 Waggons akzeptiert. Man schien weit entfernt von den geforderten Zahlen. Täglich enthielten die Telegramme der Kommission von Saarbrücken den Text „Annahme verweigert“ und erwähnten die Aktionen zur Wiederherstellung eines übernahmefähigen Niveaus. Das nach Saarbrücken zurückgeschickte ungenügende Material erhielt einen spezifizierten Vermerk, um eine zweite Präsentation zu

### Fabrikneue Lokomotiven statt betagter Ladhüter

verhindern, es sei denn, es waren nur geringfügige Reparaturen notwendig, um nach deren übereinstimmender Erledigung das Material erneut zu präsentieren.

Infolgedessen verlangten die Entente-Staaten mehr jüngere Lokomotiven und selbst fabrikneue Maschinen. Alles in allem gehörten mehr als 3200 Lokomotiven in diese Kategorie wie die Baureihen P 8, S 10, S 3/6, G 8.1, G 10, G 4/5H, T 14 oder T 16.1. Anlässlich der Abnahme durch die CIRM erhielt jedes Fahrzeug eine provisorische Num-

mer, meist in Weiß aufgemalt. Es wurde außerdem gebührend festgehalten in einem Identifizierungsprotokoll, das die charakteristischen Merkmale wie das ursprüngliche Einsatzgebiet, die Loknummern sowie den generellen Zustand enthielt. Die neuen Bezeichnungen umfassten für Frankreich die Tranche von 7000 bis 9999. Das ganze Eisenbahnmateriale nur über einen Ort abwi-

ckeln zu wollen, hatte die schnelle Auslastung der Gleise rund um Metz zur Folge.

Um diesen Flaschenhals aufzulösen, wurde gleich nach der vollständigen Befreiung Belgiens Ende November 1918 eine weitere Annahmestelle eingerichtet. Eine zweite deutsche für die Abwicklung dieser Lieferungen verantwortliche Stelle wurde in Aachen West angesiedelt, während auf alliierter Sei-



Privatunternehmen wie Germain in Charleroi, das die G8.1 4214 „Erfurt“ mit typisch belgischem Schornstein instandsetzte, profitierten offenbar auch von den Übergaben.





FOTO: S.G.H. J. WENZEL

Die S 10 1003 „Elberfeld“, am 9. Juni 1919 in Is-sur Tille hinterstellt, wurde später in den AL-Bestand als S 10 1152 eingereiht.

te die Einrichtungen von Herbesthal und Brüssel für den Materialempfang ausgewählt wurden.

Da die Situation immer kritischer zu werden drohte, wurden weitere Kontrollpunkte bestimmt und bedeutende Posten sowohl über Straßburg als auch über besetzte linksrheinische Städte wie Offenburg, Landau, Kaiserslautern, Zweibrücken, Koblenz, Trier und Ludwigshafen abgewickelt, bevor sie in Konvois nach Frankreich verbracht wurden. Ausweichmöglichkeiten boten sich auch über weitere belgische Bahnhöfe, darunter Liège und alle Stationen der Wallonie. Aber nach der Annahme musste das Material irgendwo gut untergebracht werden. Man expedierte die Züge Tag für Tag und immer weiter ins Hinterland, beispielsweise bis in die Normandie, nach Serqueux oder Mézidon, oder nach Süden in die Bourgogne. Wenn sich diese Unterbringung als relativ günstig für das Wagenmaterial herausstellte, war es nicht weiter schwierig, es wieder einsatzbereit zu machen. Ungleich problematischer war das für die Lokomotiven, die man fast überall abzustellen versuchte. So nahm beispielsweise der Rangierbahnhof Blainville mehr als 300 kalte Maschinen auf. Man fand fast überall in Frankreich Friedhöfe deutscher Lokomotiven, die nach fehlerhaften Reparaturen an Ort und Stelle verrotteten.

Die anfänglich fixierte Frist von 31 Tagen wurde weit überschritten und die Materialübergaben setzten sich noch bis ins folgende Frühjahr fort. Dieser Zeitraum eines Monats war, so das Urteil beider Seiten, total unrealistisch. Man hätte täglich Konvois mit 161 Lokomotiven und 4840 Waggons auf den Weg bringen müssen.

#### Die drei Verlängerungen

Da die Bestimmungen des künftigen Friedensvertrags auf sich warten ließen, erfuhr der Waffenstillstand drei Verlängerungen, sämtlich unterzeichnet in Trier. Jede dieser Erneuerungen wurde zum Streitobjekt zwi-

schen Marschall Foch und der deutschen Delegation, stets unter Vorsitz des Staatssekretärs Erzberger. Rechtsbrüche und Verstöße der deutschen Seite gegen die Eingangsklauseln konnten gegebenenfalls in Sanktionen münden, um die schon bedeutende Last des Besiegten noch schwerer zu machen. Im

### Überforderung der Eisenbahnen des Reiches

Verlauf dieser Treffen, die immer im Speisewagen 2419 stattfanden, machten die deutschen Bevollmächtigten den alliierten Repräsentanten nachdrücklich klar, dass sie unmöglich das geforderte Eisenbahnmaterial innerhalb der vorgesehenen Frist von 31 Tagen würden liefern können.

So machte Matthias Erzberger am 13. Dezember 1918 geltend, dass die Eisenbahnen des Reiches in derselben Zeit und gemäß den gesetzten Terminen der Artikel II, V und X des Waffenstillstandsabkommens ihren Teil bei der unverzüglichen Räumung der von

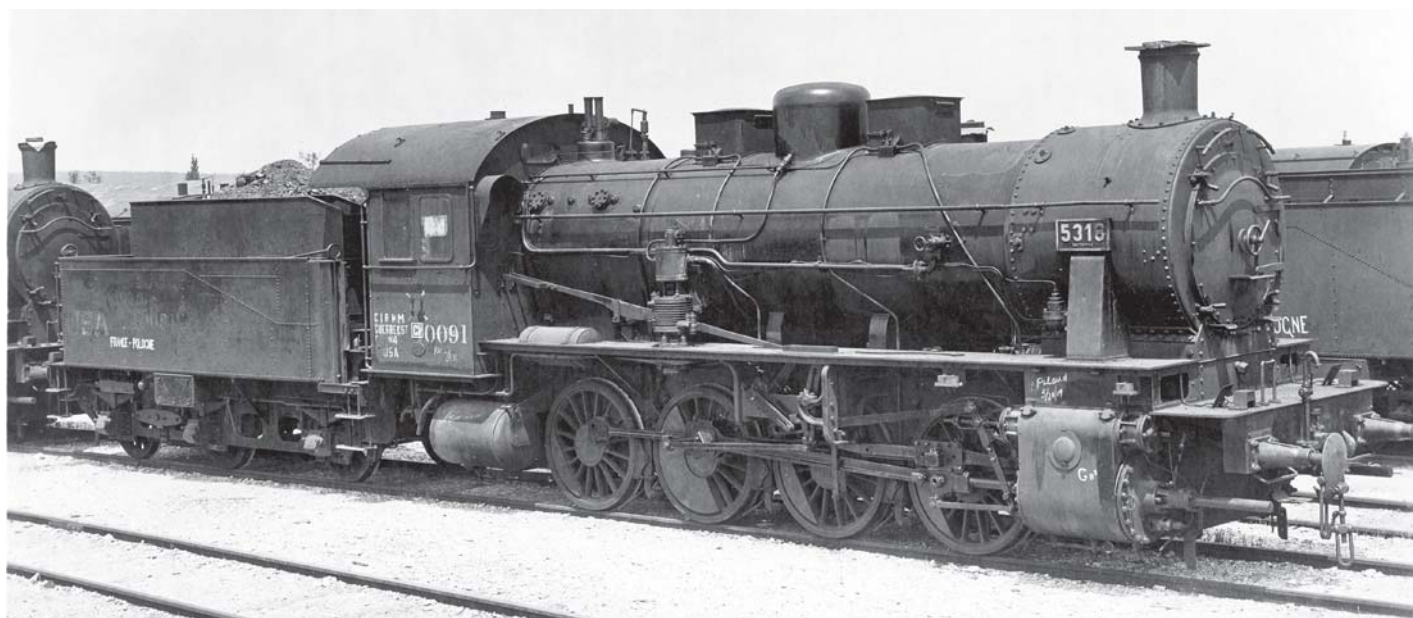
den deutschen Truppen besetzten Gebiete zu leisten hätten und zwar innerhalb von 15 Tagen sowie in 31 Tagen aus den linksrheinischen Gebieten und in exakt demselben Zeitraum die Rückführung aller alliierter Kriegsgefangener auszuführen hätten. Im November und im Dezember 1918 mussten allein für diese Operationen 5000 Militärkonvois gebildet werden.

Unter diesen Bedingungen schien es ihnen unmöglich, für adäquate Transporte aufzukommen und zur selben Zeit das von der Entente verlangte Material liefern zu können. Um also die Rückkehr der Truppen sicherzustellen und wenigstens den Anschein des Zusammenhalts bei der Abwicklung der Operationen zu wahren, fasste man den Beschluss, die Eisenbahntransporte an die Front auf das Notwendigste einzuschränken: Verpflegung, Kleidung, Energieversorgung und Lazarettzüge. In entgegengesetzter Richtung wurden lediglich schwere Artillerie, die Verwundeten und andere notwendige Güter auf den eisernen Weg gebracht. Das Gros der



Die wenig überzeugende badische IVg 831, 1919 in Is-sur-Tille in Warstestellung, gehörte zu den lahmen Enten, von denen sich die deutsche Seite leichten Herzens trennte.





Is-sur-Tille, 27. August 1919: Die G 8.1 5318 „Kattowitz“ wurde hernach an die PKP abgegeben, die sie als Tp4 273 bezeichnete.

Truppen kehrte zu Fuß in die Heimat zurück. Trotz des Aufruhrs in fast allen großen Städten versuchten die deutschen Stellen, den alliierten Forderungen nachzukommen und bestanden auf höheren Arbeitsleistungen in ihren Reparaturwerkstätten. Gleichzeitig wurde die Privatindustrie um Hilfe bei der Überholung des rollenden Materials gebeten und sonstige Eisenbahnaktivitäten wurden auf ein Minimum beschränkt.

Eine der häufigsten Beschwerden seitens der deutschen Delegation betraf die technischen Aspekte bei den Materialabgabe-Operationen. Die Alliierten verlangten immer bessere und immer leistungsfähigere Lokomotiven und wiesen systematisch alle Fahrzeuge in schlechtem Zustand zurück. Mal ganz abgesehen von den Schwierigkeiten bei Reparatur und Wiederinbetriebnahme. Die mangelhafte Qualität der Rohstoffe,

der Wirtschaftsblockade der Mittelmächte geschuldet, zeitigte noch immer perverse Folgen. Im Januar 1919 verblieben 50 Prozent der Fahrzeuge in Aufarbeitung in den Werkstätten, zum Vergleich 32 Prozent im November 1918. Diese Situation verursachte zusätzliche Konvois und Leistungen. Außerdem

### Hohe Achslast machte Loks nur eingeschränkt einsatzfähig

waren zahlreiche starke Lokomotiven nicht gleich durch die Sieger nutzbar zu machen, weil ihre Achslast zu hoch war. Einige wurden nie wieder angeheizt.

Hinsichtlich des an Belgien und Frankreich abzuliefernden Materials hob man in den Rechenschaftsberichten zur verhandelten Verlängerung vom 12. Dezember 1918 hervor, dass von den 5000 abzunehmenden

Lokomotiven bislang 810 Maschinen der CIRM präsentiert worden seien, von denen allerdings nur 206 akzeptiert wurden. Von den erforderlichen 150 000 Waggons waren bis dato 15 720 abgeliefert, aber nur 9 098 akzeptiert worden.

Die zweite in Trier am 14. Januar 1919 verhandelte und zwei Tage später unterzeichnete Waffenstillstandsverlängerung zeigte beachtliche Fortschritte bei der Materialüberstellung. Man beobachtete gleichwohl von alliierter Seite, dass die von den deutschen Autoritäten versprochene Summe nicht einmal die Hälfte der vorgesehenen Zahlen gemäß den festgelegten Übereinkünften erreichte. So waren bis zum 5. Januar 1919 nunmehr 1 821 Lokomotiven und 63 304 Waggons angenommen, beziehungsweise 4 907 Loks und 105 523 Eisenbahnwagen der Kommission vorgestellt wor-



Dieser PLM-Zug im Bahnhof Mouchard besteht aus Waffenstillstandsmaterial wie der Ex-T9.3 und dem dreiachsigen Abteilwagen.

FOTOS (4): SIG. J. BUCHMANN





Eine 2-230 C Nord zieht diesen Zug, gebildet aus Talbot-Wagen, und ist hier unweit von Survilliers unterwegs.

den. Diese Zahlen stiegen bis zum 11. Januar auf 2263 akzeptierte von 6949 präsentierten Lokomotiven und auf 72199 Güter- und Personenwagen. Das ergab ein Defizit von 2731 Dampflokomotiven und 78001 Eisenbahnwagen.

Vor diesem Hintergrund und aus der Position der Stärke verschärften die alliierten Repräsentanten den Ton, forderten eine Takterhöhung der Materiallieferungen. Aufgrund der in Spa am 17. Dezember 1918 unterzeichneten Übereinkunft drohte Marschall Foch mit einer zusätzlichen Forderung von weiteren 500 Lokomotiven und 19000 Waggons.

Um allerdings die Schwierigkeiten Deutschlands nicht noch unnötig zu vergrößern, sah sich diese ungerechte Forderung unterdessen schnell ersetzt durch den Bedarf an ungebrauchtem landwirtschaftlichen Ma-

terial, zu liefern vor dem 17. Februar 1919.

Eine dritte und letzte Verlängerung des Waffenstillstandsabkommens, am 14. Februar 1919 ebenfalls in Trier unterzeichnet, und diesmal ohne Fristsetzung, blieb in Kraft bis zur Unterzeichnung des Friedensvertrags von Versailles am 28. Juni 1919.

Die deutschen Unterhändler wiesen dabei darauf hin, dass laut Zählungen ihrer Dienste vom 5. Februar 10963 Lokomotiven und 216072 Waggons den alliierten Autoritäten vorgeschlagen wurden. Sie brachten vor, dass ein Weiterverfolgen der Lokomotivlieferungen schlicht das Aus für den Eisenbahnverkehr in Deutschland nach sich ziehen würde, insbesondere bei der K.P.E.V., die am härtesten durch diese Einschnitte betroffen sei. Die Versorgung mit Kohle und Nahrung im Deutschen Reich wurde durch den Mangel an Transportmitteln mehr und mehr zum

Problem. Die deutsche Kommission verlangte daher die Aufhebung des Verbots der Schifffahrt zwischen den Häfen des Reiches, um die Versorgung der Bevölkerung und der Industrie gewährleisten zu können.

Die Fortsetzung der Lokomotivabgaben wurde von derselben deutschen Delegation, die vorgeschlagen hatte, die noch zu liefernden Lokomotiven durch Waggons zu ersetzen, als unausführbar beurteilt. Dieser Vorschlag war unterdessen von den Alliierten zurückgewiesen worden, die gleichzeitig bekräftigten, auf der Zahl von 5000 Lokomotiven bestehen zu wollen, wie am 11. November 1918 beschlossen.

Die Ankunftsahlen des durch die Alliierten festgesetzten Materials blieben weiterhin gleich. So vermerkte man am 10. Februar, dass 4054 Lokomotiven und 123 269 Waggons aller Gattungen in Empfang genommen



Brüssel Süd, frühe 1950er-Jahre: SNCB-60.007 (Ex-S 10 der K.P.E.V.) bespannt einen Zug mit dreiaxigen deutschen Abteilwagen.





FOTO: SIG. J. BUCHMANN

Die französische Ostbahn-Gesellschaft verlangte wie auch die Nordbahn für ihren Fahrzeugbestand ganz speziell die Zuteilung preußischer Maschinen. Dazu gehörte auch diese gerade im Bahnhof Nancy rangierende G 7.1, nun allerdings bezeichnet als 4737 Est.

worden waren. Für den Generalstab blieb damit immer noch ein offener Rest von 946 Maschinen und 26731 Waggons.

#### Die Materialverteilung

Die Eigentumsverhältnisse des auf Rechtsgrundlage des Waffenstillstandsabkommens vom 11. November 1918 abgelieferten deutschen Eisenbahnmaterials wurden festgelegt durch Artikel 250 des Versailler Friedensvertrags, unterzeichnet am 28. Juni 1919.

Gemäß den am 1. Juli 1921 von der Reparationskommission aufgestellten Verzeichnissen, bestätigt von der in Wiesbaden wieder zusammengetretenen interalliierten Kommission am 20. September 1922, umfasste das Frankreich und Belgien zugeteilte Material 4529 Dampflokomotiven, 8195 Gepäck- und Personenwagen sowie 118 822 Güterwagen. Ihr Zutreffen wurde von der deutschen Delegation vehement bestritten, die eine andere Rechnung aufmachte. Diese Zahlen sollten sich noch zu einem Zankapfel auf den Versammlungen der folgenden Jahre entwickeln.

Nach zahlreichen Wechsels und Tauschaktionen speziell mit dem Nachbarland Belgien umfasste so der französische Teil definitiv ein Konvolut von 2446 Lokomotiven, 4413 Personenwagen und 55686 Güterwagen. Von diesem Anteil wurde auf Beschluss des obersten Wirtschaftsrats eine größere Fahrzeugmenge verschiedenen alliierten

Mächten überlassen. Danach bekam Italien 200 Lokomotiven, Polen 100 Lokomotiven und 993 Waggons, Rumänien 48 und die Tschechoslowakei 92 Lokomotiven. Außerdem verkaufte man schon direkt gegen Ende des Jahres 1919 mehrere Fahrzeugkontingente, so 30 Lokomotiven nach Litauen und zehn Lokomotiven sowie 512 Waggons an Griechenland.

Ein Los von 270 Waggons wurde gleichfalls dem Fuhrpark verschiedener französischer Verwaltungsbehörden einverleibt. Die Sekundärbahnen wurden mit zwei Triebwagen und 648 Waggons bedacht. Privatunternehmen schließlich bekamen 23 Lokomotiven und 1066 Waggons.

Alles in allem bestand der französische Anteil letztlich aus 2006 Lokomotiven, 4413 Personenwagen und 54693 Güterwaggons. Die effektiven Zuweisungen an Belgien beliefen sich laut den Zahlen vom 20. September 1922 auf 2156 Dampflokomotiven, 4065 Personenwagen und 60336 Güterwagen.

Die Waffenstillstandsloks fuhren auf französischen und belgischen Gleisen mehr als ein halbes Jahrhundert. Die letzte dieser Bauarten in Frankreich war die preußische G 8.1, deren Feuer definitiv erst im Mai 1969 im Depot von Calais erlosch. □

Jean Buchmann, Jean-Marc Dupuy  
(ins Deutsche übertragen  
von Karlheinz Haucke)

## Literatur zum Thema

Jean Buchmann u. Jean-Marc Dupuy: *L'Épopée des locomotives Armistice 1918*, Edition du Cabri, Breil-sur-Roya 2010.

Klaus-Jürgen Bremm: *Armeen unter Dampf. Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871-1918*, Hövelhof 2013.  
Heinrich Theodor Grütter u. Walter Hauser (Hrsg.): *1914 mitten in Europa. Die Rhein-Ruhr-Region und der Erste Weltkrieg*, Essen 2014.

Cay Rademacher u.a.: *Der Erste Weltkrieg. Von Sarajevo bis Versailles: die Zeitenwende 1914-1918*, Hamburg, GeoEpoche 14/2004.  
Claudia Theune: *Archäologie an Tatorten des 20. Jahrhunderts*, Darmstadt, AiD-Sonderband 06/2014.

Thomas Brock u. Arne Homann: *Schlachtfeldarchäologie. Auf den Spuren des Krieges*, Stuttgart, AiD-Sonderband 2011.

Andreas Knipping: *Lokomotiven aus Sachsen, aus Oberschlesien und von Rügen in Litauen. Deutscher Schmalspurbetrieb im Ersten Weltkrieg*, in *BahnEpoche* 5/2013.

Andreas Knipping: *Abfahrt in die große Vergeblichkeit. Vor 100 Jahren: Weltenbrand und Eisenbahn*, in *BahnEpoche* 12/2014.

D. Bishop u. K. Davis: *Railways and War before 1918*. Poole/Dorset 1972.

D. Bishop u. K. Davis: *Eisenbahnen im Ersten und Zweiten Weltkrieg*, München 1976.

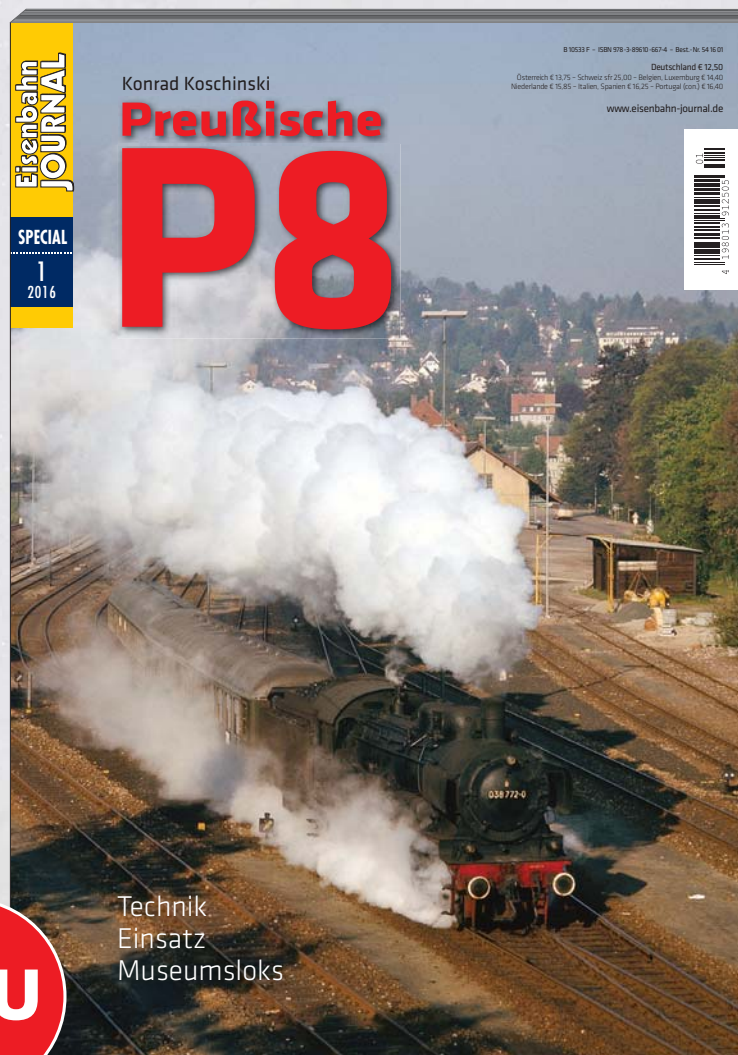


# Epochale **ERFOLGSLOK**

Im Jahr 1906 wurden die ersten zehn Loks der preußischen Gattung P8 ausgeliefert, die seinerzeit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auch vor Schnellzügen eingesetzt werden konnte. Bis 1930 wurden insgesamt fast 4.000 Exemplare geliefert. Die große Zeit der P8, seit 1925 als Baureihe 38.10 bezeichnet, ging in Deutschland in den 1960er-Jahren zu Ende, nur wenige Exemplare standen Anfang der 1970er-Jahre noch unter Dampf. Die P8 verrichteten ihren Dienst immer sehr zuverlässig und waren auf fast allen Hauptstrecken anzutreffen, weshalb sie auch heute noch bei vielen Eisenbahnfreunden einen guten Ruf haben.

Den beiden von der Deutschen Bundesbahn aus P8 umgebauten und mit einem neuen Kurtender gekuppelten 78 1001 und 1002 ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Beiträge über die P8 im Ausland sowie die erhalten gebliebenen Museumslokomotiven runden die Neuerscheinung ab.

**92 Seiten, Klammerheftung,  
über 130 Abbildungen  
Best.-Nr. 541601 | € 12,50**



**NEU**

## Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



**Eisenbahn in Köln**  
Drehturm des Westens –  
einst und jetzt  
Best.-Nr. 531501 • € 12,50



**Traxx-Familie**  
Best.-Nr. 531502 • € 12,50



**Baureihe 24**  
Technik, Einsatz, Museumsloks  
Best.-Nr. 541501 • € 12,50



**Eisenbahnstadt Berlin**  
44 Jahre geteilt –  
25 Jahre wiedervereint  
Best.-Nr. 541502 • € 12,50



**Schleswig-Holstein**  
Eisenbahn zwischen  
den Meeren  
Best.-Nr. 531601 • € 12,50

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)



# Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



## Eine Zeitreise durch Südbaden

Dieses neue Buch in der Reihe „Schienenwege gestern und heute“ belegt anhand von eindrucksvollen Aufnahmen den großen Verkehrswandel in den letzten Jahrzehnten. Begeben Sie sich auf eine faszinierende Zeitreise zum „Todtnauerle“, zu den Bahnen rund um Lörrach/Weil, ins Rheintal, an den Kaiserstuhl, nach Freiburg und ins Höllental, in den Schwarzwald und natürlich zur längst verschwundenen Schmalspurbahn der Mittelbadischen Eisenbahn MEG zwischen Lahr und Rastatt. Die rund 70 Bildpaare sind ein einzigartiges Dokument südwestdeutscher Verkehrsgeschichte in den letzten rund 50 Jahren.

**NEU**  
**€ 24,95**

144 Seiten, 22,3 x 29,7 cm,  
ca. 250 Farb- und historische  
Schwarzweißfotos  
Best.-Nr. 581527

Noch lieferbar



Schienenwege Ruhrgebiet  
Best.-Nr. 581205  
€ 24,95



Schienenwege Thüringen  
Best.-Nr. 5813002  
€ 24,95



Schienenwege Württemberg  
Best.-Nr. 581406  
€ 24,95

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos