

Die regionale Bedeutung der Eisenbahn im Ersten Weltkrieg (1. Teil)

Klaus-Dieter Klausner

„Anders wie bei sonstigen Kommunikationsmitteln bilden die Eisenbahnen einen über Hunderte von Meilen reichenden, zusammenhängenden Organismus, dessen Wirksamkeit abhängig ist von dem übereinstimmenden und ineinandergreifenden Wirken und der technischen Vorbildung und Leistungsfähigkeit aller Teile. Dies macht es teilweise unerlässlich, den gesamten Betrieb der Bahnen einer mit Machtvollkommenheit ausgestatteten Militärbehörde zu unterstellen, aber auch jegliche Einnischung der Truppenbefehlshaber in den Betrieb aufs strengste auszuschließen.“

General-Feldmarschall Helmuth Graf von Moltke (1800-1891)

Ohne die Ausnutzung des Schienennetzes im In- und Ausland hätte das deutsche Heer im Ersten Weltkrieg den Anforderungen eines Mehrfrontenkrieges¹ nicht entsprechen können. Die Eisenbahn galt als „Rückgrat und Lebensader“² der militärischen Operationen. Der Chef des Feldeisenbahnwesens, Generalmajor Wilhelm Groener (1867-1939)³, kommandierte ein Heer von einer halben Million Untergebenen, die dafür Sorge zu tragen hatten, dass das Streckennetz die erforderliche Ausdehnung und die taktische Flexibilität zur Durchführung der kriegswichtigen Maßnahmen bereitstellte.

Die Nutzung und der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hatte also



Generalmajor Wilhelm Groener, der Chef des Feldeisenbahnwesens im Jahre 1916.

(Quelle: Bundesarchiv, Bild 183-1986-0425-500 / CC-BY-SA)

kriegsentscheidende Bedeutung; der Erste Weltkrieg war, zumindest aus deutscher Sicht, ein regelrechter „Eisenbahnkrieg“⁴.

Kriegsvorbereitungen

Schon nach dem deutsch-französischen Krieg (1870-71) sicherte die neue Reichsverfassung vom 16. April 1871 (Art. 41-47) dem „Großen Generalstab“ unbedingtes Mitspracherecht in allen Fragen des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur zu. Die Interessen der Militärs wurden vom Reichseisenbahnamt wahrgenommen. Zunächst galt die Aufmerksamkeit nur den Hauptbahnen, doch mit dem Anwachsen des Schienennetzes erlangten auch die Nebenbahnen militärische Bedeutung. Die Militärs achteten vor allem darauf, dass Militärzüge in beide Richtungen mit erhöhter Geschwindigkeit verkehren konnten, dass diese ohne Komplikationen in die Anschlussbahnhöfe gelangen konnten, dass keine Gleiskreuzungen diesen Verkehr behinderten und dass Rampen in ausreichender Zahl und Länge vorhanden waren.

Die zur Ausführung dieser Arbeiten erforderlichen finanziellen Mittel standen aufgrund des wirtschaftlichen Aufschwungs in ausreichendem Maße zur Verfügung. So entstanden einige Rheinbrücken und die entsprechenden Anschlussstrecken ins westliche Grenzgebiet, wie z.B. die Strecke Remagen-Ahrweiler-Dümpelfeld (1860) oder die Linie Andernach-Mayen-Daun-Gerolstein

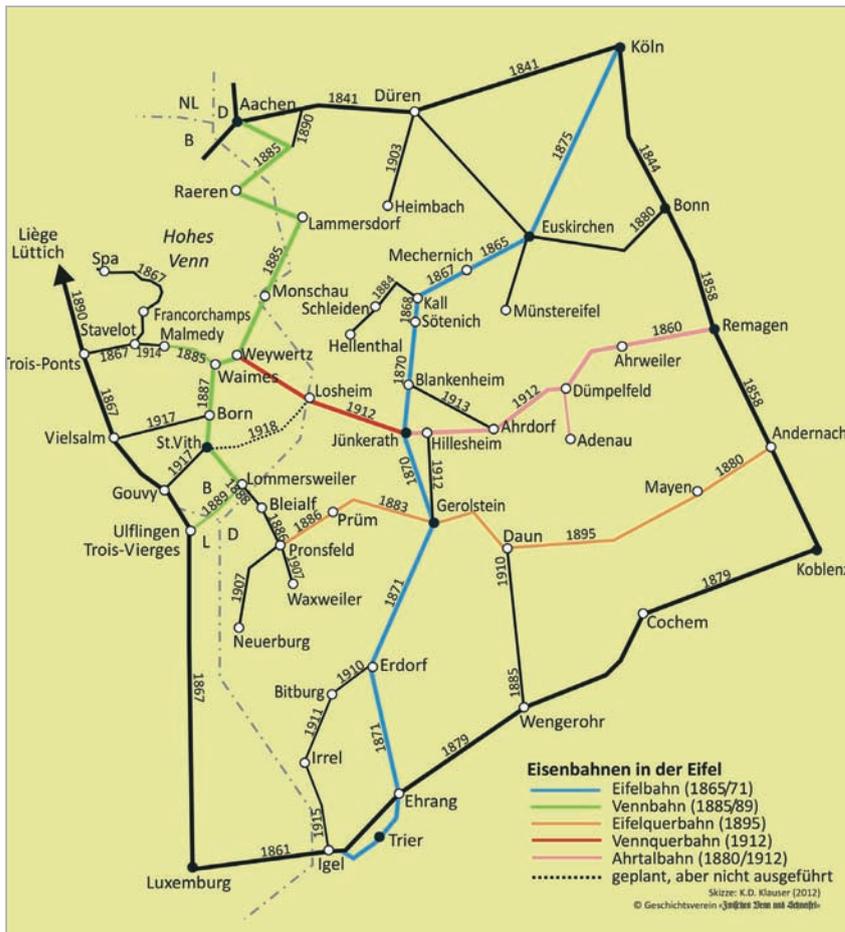
(1880-1895). Auch die Verdopplung des Gleises auf der Vennbahn ist aufgrund militärischer Planungen erfolgt und nicht nur dem Anstieg des Güterverkehrs zwischen Aachen und Luxemburg geschuldet.

1 Neben der Westfront operierte das deutsche Heer auch im Osten (Russland) und Südosten (Balkan, Italien).

2 Reichsarchiv (Hg.) (1928): Das deutsche Feldeisenbahnwesen, Bd. I., S. V (Vorwort).

3 Karl Eduard Wilhelm Groener (geb. am 22.11.1867 in Ludwigsburg, gest. am 03.05.1939 in Potsdam) war ein württembergischer Offizier sowie als parteiloser Politiker von 1928 bis 1932 Reichwehrminister und seit 1931 zusätzlich Innenminister. Wegen seiner harten Haltung gegenüber den Nationalsozialisten wurde er 1932 aus dem Amt gedrängt. Im Jahre 1912 wurde er als Oberstleutnant zum Chef der Eisenbahn-Abteilung im Großen Generalstab ernannt. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs wurde Groener Chef des Feldeisenbahnwesens. In dieser Funktion oblag ihm die Organisation der Truppentransporte und des Nachschubs sowie der Aus- und Neubau des Streckennetzes. Für seine Leistungen wurde er 1915 zum Generalmajor befördert. Ende Mai 1916 wechselte er ins Kriegsernährungsamt und im November 1916 wurde er nach seiner Beförderung zum Generalleutnant zum Chef des Kriegsamt und zum stellvertretenden Kriegsminister ernannt. Nachdem er in Konflikt mit der Obersten Heeresleitung geraten war, wurde er im August 1917 zu einem Frontkommando an die Ostfront versetzt. Nach der Entlassung Ludendorffs (Oberbefehlshaber des deutschen Heeres) wurde Groener im Oktober 1918 Chef der Obersten Heeresleitung. Er leitete den deutschen Rückzug und die Auflösung der deutschen Truppen der Westfront.

4 Rohde, H. (Hg.) (2010): Das deutsche Feldeisenbahnwesen, Bd. 2, S. 25.



Das Schienennetz der Eifel zu Beginn des ersten Weltkriegs.

(Skizze: K.D. Klausner)

Im Zuge des Schlieffen-Plans⁵ (1905) wurden diese Strecken weiter in Richtung Westgrenze besonders im Zuständigkeitsbereich des linksrheinischen Bezirks der Eisenbahndirektion Köln⁶ ausgebaut (z.B. Ahrdorf-Jünkerath-Weywertz (1912) oder Erdorf-Bitburg-Irrel-Trier (1910-1915)). Auch der Ausbau des Bahnhofs Weywertz⁷, der Bau der Unterführungen im Bahnhof Lommersweiler und die Anlage von Überholgleisen in den Bahnhöfen Reuland und Lengeler fallen in diese Zeit; ankommende Truppen sollten hier schnell umsteigen können bzw. weiterbefördert werden.

Und schließlich gab es 1914 erste Pläne für eine Verbindung von St.Vith nach Losheim (Ourtalbahn). Lokale Persönlichkeiten hatten sich jahrelang bemüht, eine solche Verbindung zu verwirklichen; noch 1911 hatte der Manderfelder Bürgermeister eine entsprechende Bittschrift an den preußischen Kronprinzen geschickt. Militärische Interessen schienen das Vorhaben nun plötzlich zu beschleunigen.

Zu Beginn des Krieges stand im Westen denn auch ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Eisenbahnnetz zur Verfügung, das einen raschen Aufmarsch sowie schnelle Truppenverschiebungen ermöglichte. Zwischen Straßburg und Wesel standen 15 Eisenbahnbrücken als Rheinübergänge und 13 voneinander unabhängige zweigleisige Bahnstrecken zur Verfügung. Für die Verschiebungen zwischen dem rechten und dem linken Heeresflügel konnte man zudem noch 4 zweigleisig ausgebaute Strecken durch die Eifel, beiderseits des Rheins und über Karlsruhe-Frankfurt-Gießen-Köln nutzen. So konnten vier Armeekorps (je 40.000 Mann) innerhalb von nur drei Tagen von einem Abschnitt zum anderen transportiert werden.⁸

Mobilmachung und Aufmarsch

Nachdem der deutsche Kaiser am 31. Juli 1914, um 13 Uhr, den Zustand der „drohenden Kriegsgefahr“ verkündet hatte, traten alle Maßnahmen zur militärischen Bewachung der Eisenbahn in Kraft. Betroffen davon

war auch der grenzüberschreitende Privatgutverkehr, der ab sofort gesperrt wurde; der Personenverkehr in die Nachbarländer wurde unter Bewachung gestellt. Aufgrund des drohenden Krieges kam es in dieser Zeit zu einer Zunahme des Personenverkehrs, so dass besonders an der Westgrenze zahlreiche Sonderzüge eingesetzt werden mussten. Dies war die erste Kraftprobe für die Eisenbahn, von der auch die Vennbahn betroffen war.

Am 1. August um 17 Uhr gab Kaiser Wilhelm II. den Befehl zur Mobilmachung. Damit wurden sämtliche Eisenbahnen in der Nähe des Kriegsschauplatzes (d.h. auch alle Bahnlinien zwischen Aachen und Trier) als „im Kriegesbetrieb befindlich“ erklärt und unterstanden folglich ab sofort der Militärbehörde. In der Hoffnung, den Krieg auf den Osten beschränken zu können, forderte der Kaiser den Chef des Generalstabs, Generalfeldmarschall von Moltke, am Abend des 1. August auf, das Heer gegen Russland statt gegen Frankreich aufmarschieren zu lassen.

Dieser lehnte jedoch ab mit der Begründung, dass ein solcher Stellungswechsel sich nicht improvisieren lasse und der planmäßige Aufmarsch ablaufen müsse, wolle man kein heilloses Chaos entstehen lassen.

5 Der 1905 entwickelte Schlieffen-Plan, benannt nach seinem Autor, dem preußischen Generalfeldmarschall Alfred Graf von Schlieffen (1833-1913), bildete die Grundlage der deutschen Militäroperationen zu Beginn des Ersten Weltkriegs. Er sah für den Fall eines möglichen Zweifrontenkrieges vor, das deutsche Heer zunächst im Westen gegen Frankreich einzusetzen, wobei der Hauptangriff durch das neutrale Belgien von Norden erfolgen sollte. Nach einem Sieg über Frankreich innerhalb weniger Wochen sollte das deutsche Heer sich nach Osten wenden, um gegen Russland vorzugehen. Die Umsetzung des Plans scheiterte schon 1914, weil sich die dem Plan zugrunde liegenden politischen und militärischen Allianzen zwischenzeitlich zu Ungunsten Deutschlands verändert hatten. Vgl.: Heinrichs, K.: Alfred Graf von Schlieffen, ZVS 2013/02, S. 21.

6 Für die militärische Nutzung war das Eisenbahnnetz in Liniengebiete eingeteilt, in denen Linienkommandanturen die Verbindung zu den Eisenbahnverwaltungen sicherstellten. Die Liniengebiete deckten sich in der Regel mit den Eisenbahndirektionen.

7 Siehe hierzu: Sarlette, G.: Der Bahnhof Weywertz - von der Haltestelle zum Eisenbahnknotenpunkt, ZVS 2007/10, S. 191ff.

8 Reichsarchiv, op.cit., S. 4.



Auf dieser Aufnahme aus dem Jahre 1947 sind die vor dem Ersten Weltkrieg angelegten Unterführungen im Bahnhof Lommersweiler gut zu erkennen. (Foto: ZVS-Archiv)

Während der beiden ersten Mobilmachungstage (2. und 3. August) fanden dann rund 1.440 „vorausbeförderte dringliche Kriegstransporte“ statt, die zumeist über die Vennbahn und ihre südlichen Nebenlinien (Reuland, Arzfeld) abgewickelt wurden.⁹ Es handelte sich hier u.a. um sechs verstärkte Infanterie-Brigaden¹⁰ (Vorausabteilungen der obersten Kommandobehörden), die für den Handstreich gegen Lüttich, bei Aachen, Eupen und Malmedy bereitgestellt wurden.

Ab dem 4. August, 00.01 Uhr trat der Militärfahrplan in Kraft, der die permanente Durchfahrt von Militärszügen vorsah; der normale Fahrplan war somit außer Kraft gesetzt. Die meisten Truppen sollten ihren Bestimmungsort zwischen Aachen und Metz zügig erreichen. Auch hier waren u.a. die Vennbahn und die Vennquerbahn wieder als Transportwege vorgesehen, wie die untenstehende Tabelle¹¹ zeigt.

Für die Dauer des Aufmarschs war auf den Haupttransportlinien eine

vierstündige Pause vorgesehen, um die durch die hohe Beanspruchung des Bahnbetriebs entstandenen etwaigen Unregelmäßigkeiten ausgleichen zu können. Im westlichen Aufmarschgebiet war diese Pause in die Nachtstunden verlegt worden. Hier erlaubte das Bahnnetz zudem nicht, jedem Korps eine eigene Strecke zuzuweisen, so dass die Mehrzahl der zweigleisigen Bahnen gleichzeitig mit zwei oder mehreren Korps belegt war. In der Regel durften auf den zweigleisigen Strecken nicht mehr als 50 Züge täglich in jede Richtung fahren; nur wenn die Gegenrichtung weniger stark beansprucht war, durften bis zu 60 Züge passieren.

Der Transport der Korps erfolgte in einer bestimmten Reihenfolge: Den Anfang machten das vorausbeförderte Personal, die Pioniere und die Bäckerei. Ihnen folgte die kämpfende Truppe: die Kavallerie, die Infanterien, die Feldartillerie mit den Nachrichteneinheiten und dem Stab. Zum Schluss folgten die schwere Artillerie, die Sanitätsabteilung und das Fuhrwesen. Pro Armeekorps wur-



Generalfeldmarschall Helmuth Johannes Ludwig von Moltke (1848-1916), Chef des Großen Generalstabs von 1906 bis September 1914. (Foto: wikimedia commons)

den 140 Züge (d.h. rund 6.000 Wagons) benötigt. Die Vennbahn und die Vennquerbahn hatten also in den ersten Tagen der Mobilmachung und des darauffolgenden Aufmarsches rund 600 Züge mit insgesamt 24.000 Wagons zu bewältigen. Da man im deutschen Generalstab nichts dem Zufall überließ, waren Weg und Ziel für jeden Transport schon in Friedenszeiten genau festgelegt worden. In gleicher Absicht war das Zusammenspiel militärischer und ziviler Eisenbahnabteilungen schon jahrelang für den Ernstfall geübt worden, so dass z.B. größere Kohlemengen als Reserve auf Halde lagen.

Wegen der militärischen Beanspruchung der Bahn in den ersten Tagen der Mobilmachung und des Aufmarschs kam der zivile Personen- und Güterverkehr ins Stocken,

⁹ Eine Übersicht dieser nach Westen beförderten Brigaden mit den entsprechenden Ausladebahnhöfen findet sich in: Reichsarchiv, op.cit., S. 208ff.

¹⁰ Es handelte sich um die 11., 14., 27., 34., 38. und 43. Infanterie-Brigade (Reichsarchiv, op.cit., S. 34).

¹¹ Knipping, A. (2004): Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg, S. 42-44.

Korps	Abfahrt	Rheinübergang	Ankunft in	am	Fahrtzeit
Garde	Berlin	Köln Nordbrücke	Weismes, Bütgenbach, Losheim, Losheimergraben	10.-15. August	ca. 37 Stunden
VII. Korps	Münster/Minden	Duisburg	Lammersdorf, Raeren, Stolberg	7.-15. August	ca. 16 Stunden
X. Korps	Braunschweig	Düsseldorf Nordbrücke	Sourbrodt, Kalterherberg, Montjoie	8.-14. August	ca. 39 Stunden
XI. Korps	Naumburg	Köln Südbrücke	St.Vith, Bleialf, Pronsfeld, Prüm	8.-16. August	ca. 40 Stunden

was in den ersten Kriegswochen zu empfindlichen Engpässen in der Belieferung mit Grundnahrungsmitteln und industriellen Rohstoffen führte.

Beschädigung und Wiederherstellung von belgischen Eisenbahnbauwerken

Zum Zeitpunkt der deutschen Invasion beschädigte die belgische Armee manche Brücken und Tunnel, um den Vormarsch des Feindes zu verzögern. Entlang der Westgrenze wurden u.a. folgende Bauwerke zerstört:

- Der 134 m lange Tunnel von Lacheset bei Hombourg an der Strecke Plombières-Battice wurde am Morgen des 4. August an der dem Bahnhof Hombourg zugewandten Seite durch Sprengung beschädigt. Ab dem 18. August begannen schon die Instandsetzungsarbeiten am abgestützten Tunnel.

- Der erst am 5. Januar 1914 eröffnete, 507 m lange Tunnel von Berzilliers bei Stavelot auf der Linie von Stavelot nach Malmedy wurde ebenfalls durch Sprengung beschädigt, konnte jedoch wieder am 8. August befahren werden.

- Auf der Linie Trois-Ponts-Rivage wurden einige Tunnel teilweise gesprengt oder mit Lokomotiven verstopft. Der Tunnel von Coö war durch drei entgleiste Loks unpassierbar; im Tunnel zwischen Nonceveux und Remouchamps versperrten sechs ins Mauerwerk geschobene, entgleiste Loks die Durchfahrt.

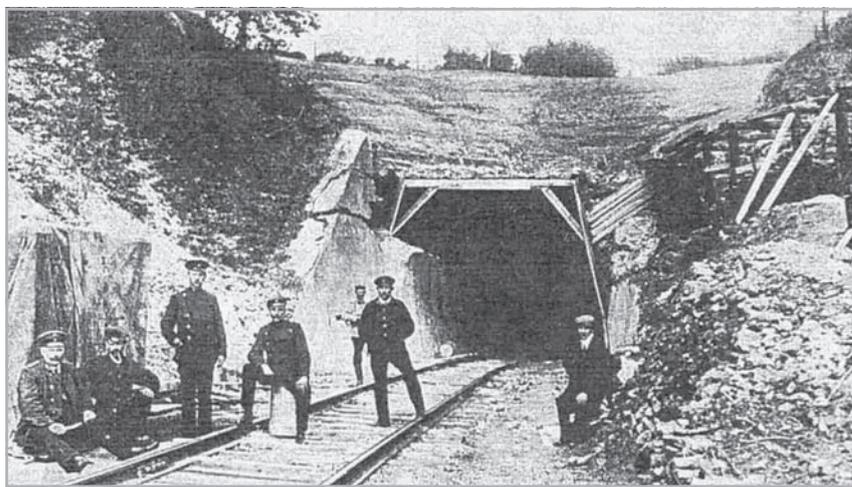
- Ausgangs des Bahnhofs Trois-Ponts in Richtung Vielsalm wurde ein Teil des Tunnels gesprengt, wobei erheblicher Schaden entstand.

Deutsche Eisenbahntruppen¹² kümmerten sich unverzüglich um die Beseitigung der Schäden. Zudem wurden einheimische Bauarbeiter für die Reparaturarbeiten verpflichtet.¹³ Die meisten Beschädigungen (Zerstörungen von Stellwerken, Gleisunterbrechungen, Telegraf- oder Fernsprecheinrichtungen usw.) ließen sich in kurzer Zeit beseitigen.

Im 305 m langen, zweigleisig angelegten Tunnel von Coö (Linie Trois-Ponts-Rivage) gelang es Feldwebel Nickel an der Spitze einer 24 Mann starken Truppe der 6. Eisenbahnkompanie, die Lokomotive zu kippen und die beschädigten Gleise auf Seite zu rutschen und so die Züge wieder passieren zu lassen. Bevor die Aufräumarbeiten im Tunnel zwischen Nonceveux und Remouchamps beginnen konnten, mussten alle elektrischen Drähte zerschnitten werden - aus Angst vor Sprengstoff in den Sprengkammern des Tunnels. Der 614 m lange Tunnel war nicht dicht und es regnete andauernd. Der Tunnel war derart verstopft, dass es kaum möglich war, ihn zu Fuß zu passieren. Man musste die ineinander verkeilten Tender erklimmen und durch die Loks klettern. Einige Loks steckten mit ihrer Kuppel im Gewölbe und hatten das Mauerwerk teilweise beschädigt. Man begann damit, die Kupplungen der Tender mit Schweißbrennern zu zerschneiden,

um sie von den Loks zu lösen. Durch Anheben der Lok mit Flaschenzügen konnten die intakten Achsen auf die Schienen gesetzt werden. Unter die verbogenen Achsen wurde ein Schlitten geschoben, der aus zwei verholzten Schienen bestand. Die Loks wurden anschließend vorsichtig mit Seilzug aus dem Tunnel gezogen. Nach drei Tagen war der Weg wieder frei.

In Trois-Ponts waren die Zerstörungen derart schwerwiegend, dass neben den Aufräumarbeiten auch noch eine provisorische Gleisumleitung von 1.750 m Länge angelegt werden musste. Aus Richtung Vielsalm kommend nahm die Umleitung diesseits der Glainbrücke, am Südausgang des Tunnels, ihren Anfang. Sie verlief am Hang entlang, an der linken Seite der Straße Vielsalm-Trois-Ponts, überquerte dann das Tal (Straße und Fluss) mit einer imposanten Holzbrückenkonstruktion, um dann wieder vor der Straßenbrücke nach Wanne am Eingang des Bahnhofs ins bestehende Gleis zu münden.¹⁴ Diese Arbeiten wurden in 18 Tagen durch die 6., 8., 9. und 20. Bau-Kompanie unter Hauptmann Heinzelmann vom 3. Regiment der Eisenbahntruppen bewerkstelligt. Am 28. August wurde die Belastbarkeit der Holzbrücke durch die ersten Züge getestet.¹⁵ Die Aufräumarbeiten im 335 m langen Tunnel wurden durch die Firma Grün & Bilfinger aus Mannheim durchgeführt. Am 26. November war der eingleisige Betrieb wieder möglich.



Schon Mitte August 1918 war der beschädigte Homburger Tunnel wieder abgestützt.

(Foto: hombourg.be)

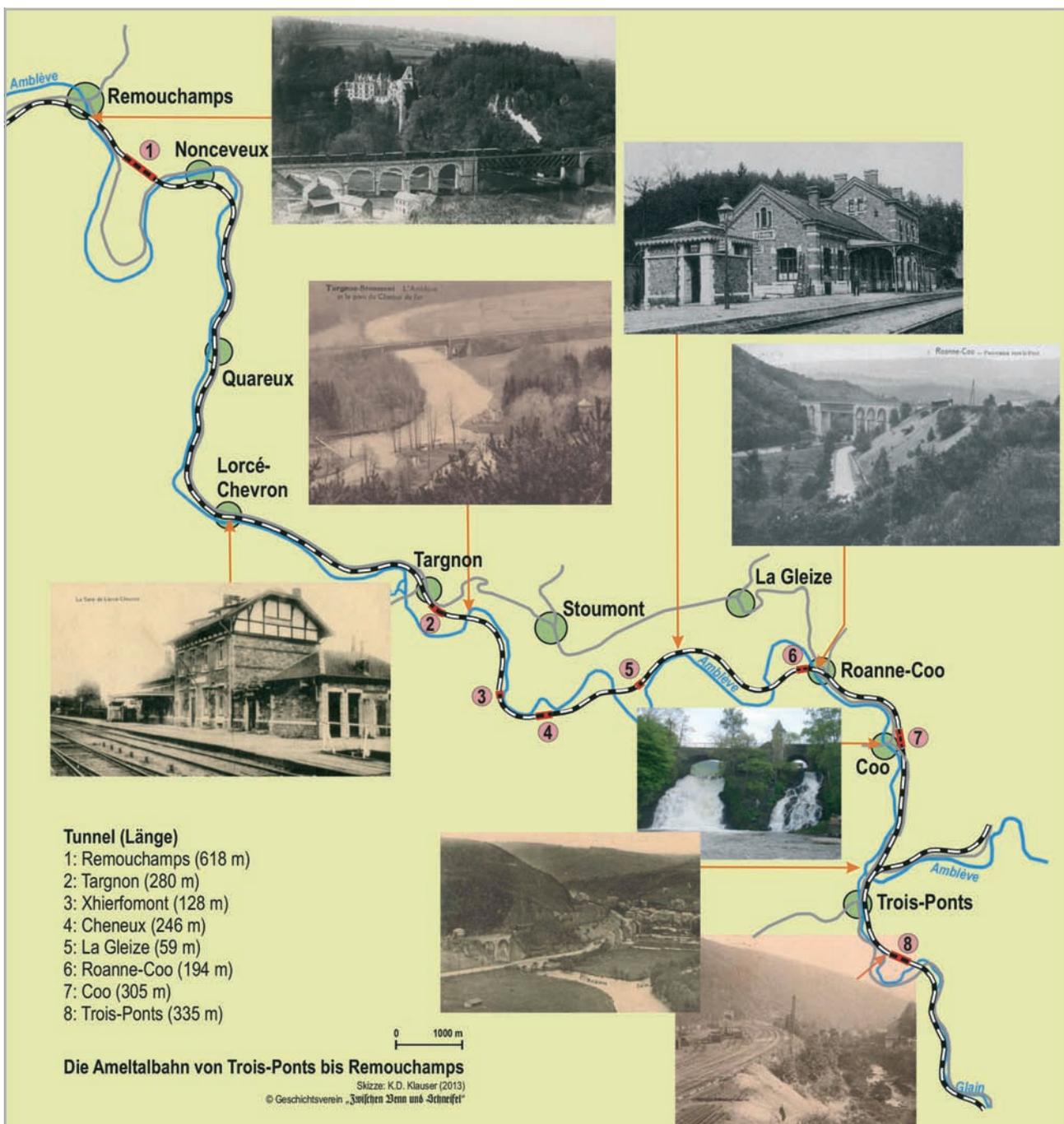
¹² Für den Bau von Eisenbahnen verfügte der Chef des Feldeisenbahnwesens über 30 Eisenbahnbau-Kompanien (EBK), 26 Reserve-Eisenbahnbaukompanien, 11 Festungs-Eisenbahnbaukompanien, 7 Landwehr-Baukompanien und 4 Eisenbahnarbeiterbataillone mit insgesamt etwa 16.000 Mann. (Reichsarchiv, op.cit., S. 53).

¹³ In Trois-Ponts wurden 50 Bauarbeiter zu Erdarbeiten verpflichtet, um die Bahnlinie von Trois-Ponts wieder instand zu setzen. Täglich wurde 10 Stunden gearbeitet; pro Tag verdiente ein Arbeiter 5 Franc. (Honoré: Carnets manuscrits, in: Glain et Salm, Haute Ardenne, Nr. 37, 1992).

¹⁴ Honoré, 30. August 1914. (op. cit.)

¹⁵ Vanderschaeghe, M. (1982): La vie quotidienne à Stavelot pendant la guerre 1914-1918, S. 47.

Unweit des Nordportals des Tunnels von Trois-Ponts mündete die hölzerne Notbrücke in die bestehende Bahnlinie (rechts).
(Foto: ZVS-Archiv)



Die Amelbahn zwischen Trois-Ponts und Remouchamps.

(Skizze: K.D. Klausner)

Trotz dieser umfangreichen und zügig angelaufenen Maßnahmen standen zur eigentlichen Betriebsführung auf dem rund 4.000 km umfassenden Bahnnetz in Belgien nur 4.400 Mann zur Verfügung; einheimisches Bahnpersonal stellte sich aus verständlichen Gründen kaum in den Dienst des Feindes. Bis Ende Oktober wurden daher zusätzliche Betriebsmannschaften (ca. 20.000 Mann)¹⁶ aus dem Personal der deutschen Bahnverwaltung rekrutiert und den drei Militär-Eisenbahndirektionen (MED)¹⁷ der Westfront zugeteilt.

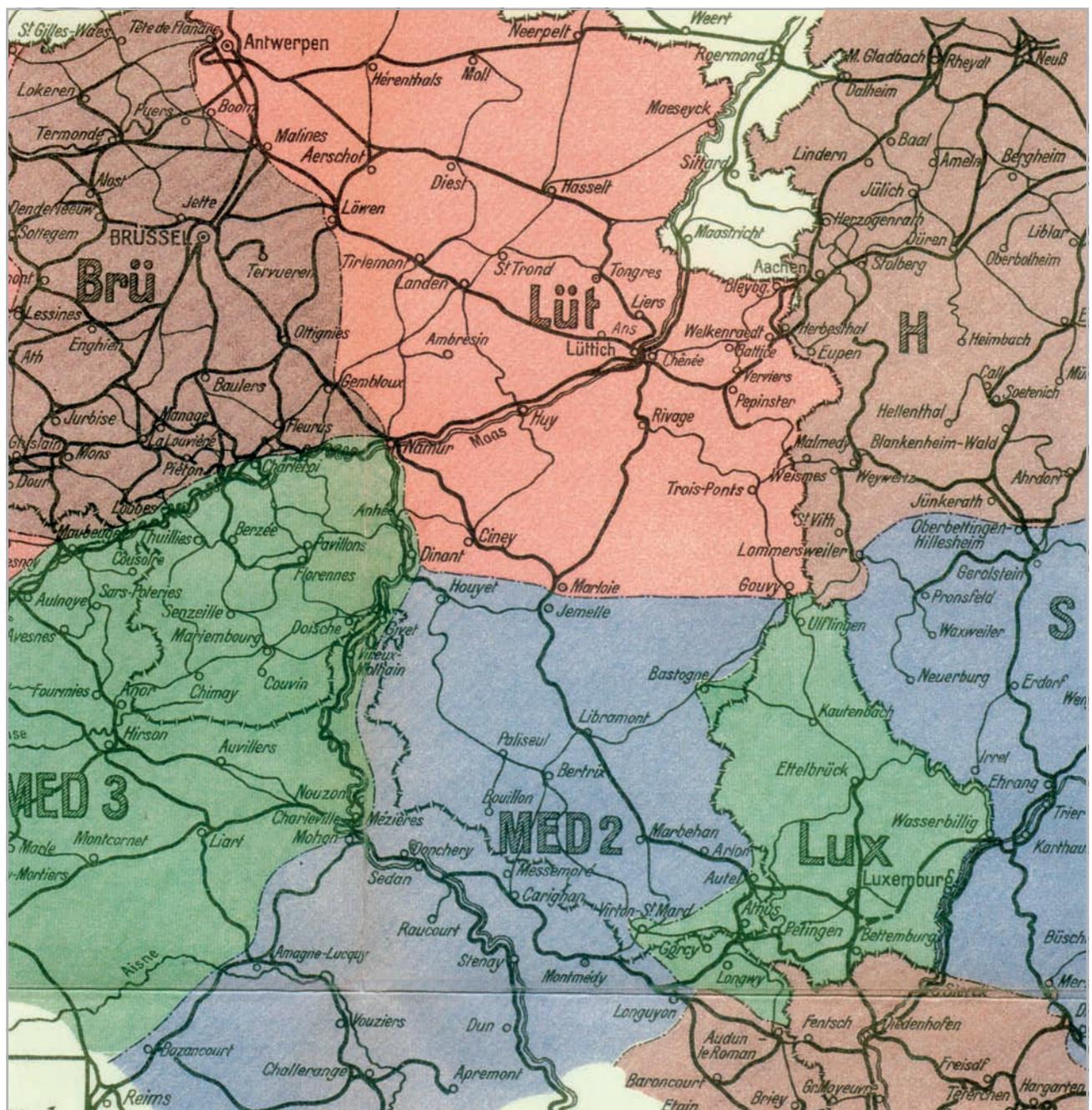
Wegen unzureichender Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (kurze Überholgleise, scharfe Krümmungen, starke Steigungen, schadhafte Weichen, schlechter Oberbau) konnten die schweren Militärzüge in Belgien nicht in gewünschter Weise verkehren. So war die Strecke Aachen-Lüttich schon nach wenigen Tagen hoffnungslos überlastet. Zudem behinderten zerstörte Telegrafverbindungen die Kommunikation. Auch im Gebiet der MED2 war neben den Zubringerlinien von Malmedy und Gouvy vor allem die Strecke Arlon-Libramont sehr be-

anspruch. Staus und Unfälle waren somit unvermeidlich.

(Fortsetzung folgt)

¹⁶ Detail siehe Reichsarchiv, op.cit., S. 80.

¹⁷ Das Gebiet der MED1 umfasste den Nordosten Frankreichs sowie die belgischen Gebiete nördlich der Sambre und nördlich der Linie Dinant-Gouvy. MED2 erstreckte sich zwischen Gouvy und Dinant im Norden sowie zwischen Reims und Longuyon im Süden. Zur MED3 schließlich gehörte das Gebiet zwischen Aisne und Sambre.



Die Gebiete der Militär-Eisenbahndirektionen (MED) sowie die Linienkommandaturen Luxemburg, Lüttich und Brüssel.

(Quelle: Das deutsche Feldeisenbahnwesen, Band 1 – Karte 5)