

Die regionale Bedeutung der Eisenbahn im Ersten Weltkrieg (2. und letzter Teil)

Klaus-Dieter Klausner

Nachschublinien und Bau neuer Bahnlinien

Nach dem beendeten Aufmarsch richtete der Chef des Feldeisenbahnwesens ab dem 13. August Nachschub- und Versorgungslinien ein. Diese führten z.T. auch wieder über die Vennbahn bzw. ihre Nebenlinien. So wurde für die 2. Armee u.a. die Verbindung Bonn-Euskirchen-Jünkerath-Weywertz-Stavelot-Rivage und weiter in Richtung Marloie und Dinant festgelegt. Die 3. Armee bekam die Etappenlinie Mayen-Gerolstein-Lommersweiler-Ulflingen-Gouvy-Bastogne-Libramont-Bertrix zugewiesen. Hier erwiesen sich die neuen Unterführungen im Bahnhof Lommersweiler sicher als sehr zweckmäßig, denn die aus Mayen und Gerolstein kommenden Konvois mussten für die Weiterfahrt nach Gouvy und Libramont hier umsteigen.

Im weiteren Verlauf der Kampfhandlungen, die am 18. August eingesetzt hatten, verschoben sich die Versorgungslinien auf die Hauptstrecken Aachen-Lüttich-Namur bzw. Brüssel-Mons und Trier-Luxemburg-Rethel. Lediglich bei der Verschiebung von Truppenverbänden spielte der Knotenpunkt Weywertz eine Rolle: So rollten hier Anfang September im



Der 1912 großzügig ausgebaute Bahnhof Weywertz war für die Ankunft von Militärzügen gut gerüstet. (Foto: ZVS-Archiv)

Zuge der Verlegung der 7. Kavallerie-Division täglich 40 Züge aus Diedenhofen über Gerolstein kommend nach Aachen und weiter nach Lüttich, Brüssel und Mons. Auch der Abtransport des XV. Armeekorps aus Avricourt bescherte dem Bahnhof Weywertz einen ähnlichen Verkehrsfluss. Hier sind die drei, im Jahre 1912 in Betrieb genommenen Unterführungen sicher sehr dienlich gewesen.

Nachdem der Bewegungskrieg sich Ende 1914 mehr und mehr zum Stellungskrieg entwickelte, kam der Eisenbahn eine noch größere strategische Bedeutung zu, denn mit ihrer Hilfe musste die zahlenmä-

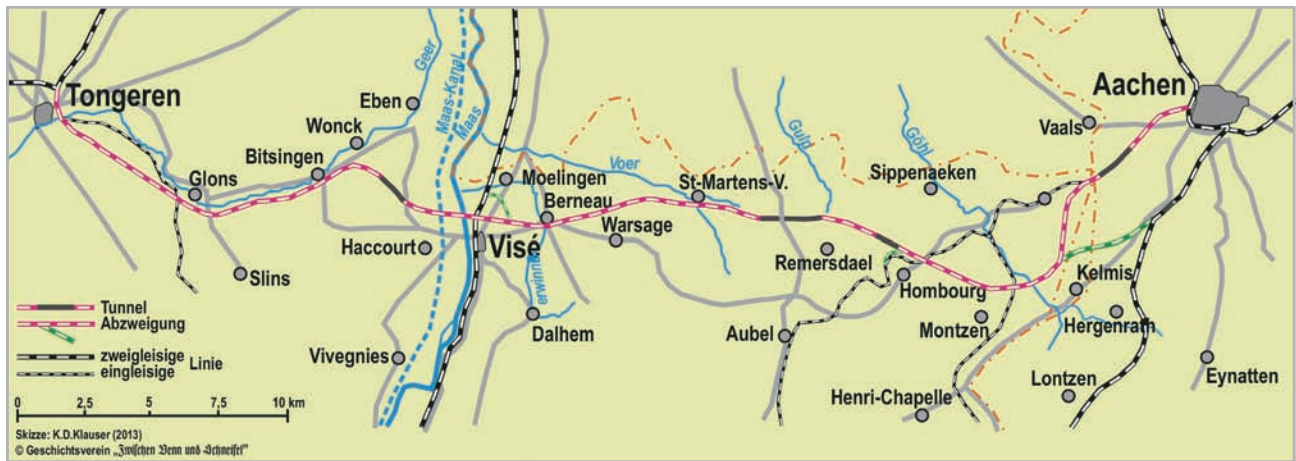
ßige Unterlegenheit der deutschen Truppen gegenüber den Verbündeten ausgeglichen werden. Zugleich mussten aber auch Verwundete abtransportiert und Versorgungsgüter zugeführt werden. Durch die noch nicht wieder aufgebauten Brücken z.B. auf der Maastalstrecke (Namur, Charleville, Monthermé usw.) oder in Flandern verliefen diese Transporte bisweilen sehr zähflüssig.

Eine der ersten Maßnahmen zur Verbesserung dieser Situation war die Bestellung deutscher Privatunternehmen zur Wiederherstellung bislang noch nicht wieder aufgebauter Brücken, zur Öffnung verschütteter Tunnel oder zur Anlage von Umgehungsbahnen. Weitere Maßnahmen betrafen die Verbesserung der Fernsprechverbindungen und die Anlage von Verbindungskurven. Es zeigte sich jedoch auch, dass die bestehenden Bahnverbindungen zwischen Deutschland und dem westlichen Frontgebiet aufgrund des Stellungskrieges nicht ausreichten. Daher beschloss der Chef des Feldeisenbahnwesens, Oberst Groener, schon am 18. Dezember 1914, dieses Netz auszubauen.



Die von belgischen Pionieren gesprengte Eisenbahnbrücke von Namur.

(Foto: www.1914-1918.be)



Die Linie Tongeren-Aachen.

(Skizzen: K.D. Klausner)

Folgende Bahnen sollten gebaut werden:

- eine zweigleisige Strecke von Aachen über Visé nach Tongeren zur Entlastung der Linie Aachen-Lüttich,
- der zweigleisige Ausbau der Strecke Stavelot-Rivage,
- der doppelgleisige Ausbau der Strecke Gouvy-Libramont.

Die Durchführung dieser Arbeiten unterstand den Majoren Meichsner, Büttner und Marcard, die ihrerseits in Oberst Groener ihren direkten Vorgesetzten hatten. Seit Juli 1915 wurden die Arbeiten von der im Mai 1915 neu geschaffenen Militär-Generaldirektion der Eisenbahn (MGE) in Brüssel unter der Leitung von Oberstleutnant Rohdewald beaufsichtigt. Die Vorarbeiten waren schon im Januar 1915 beendet, so dass man Anfang Februar mit den Unterbauarbeiten beginnen konnte.

Die 45 km lange neue Linie nach

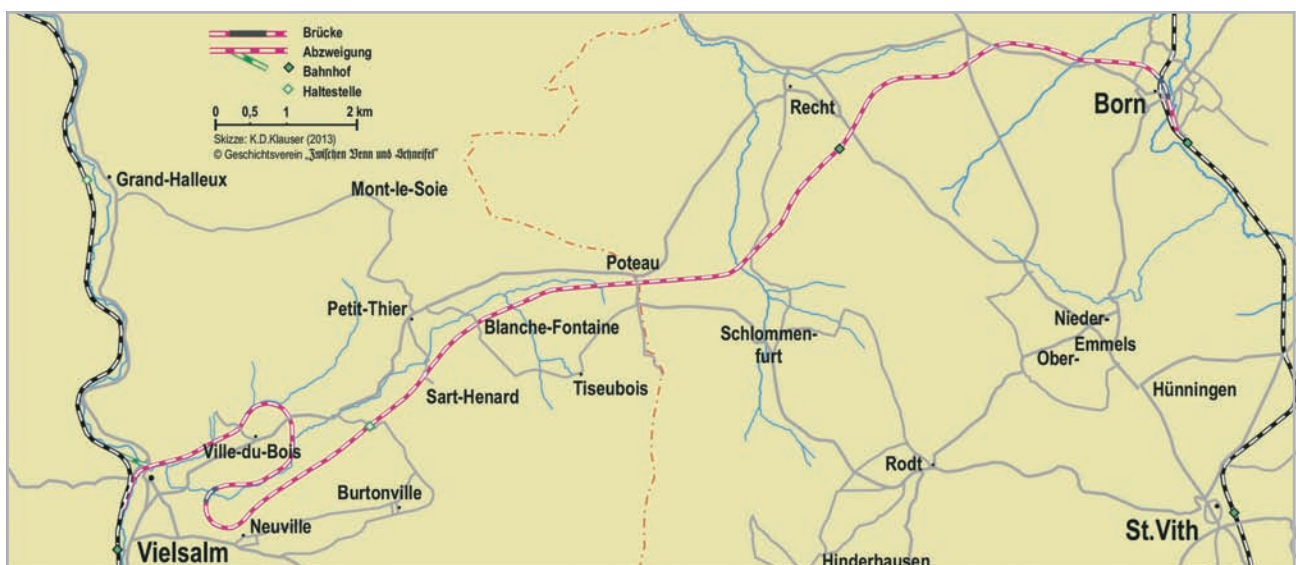
Tongeren konnte trotz schwieriger Geländebedingungen (Tunnel- und Brückenbauten in Gemmenich, Buschhausen, Moresnet, Hombourg, Remersdael, Voeren, Wonck-Lixhe, Maastal) nach nur zwei Jahren Bauzeit im Februar 1917 dem Verkehr übergeben werden. Zur besseren Ausnutzung der Strecke hatte man auch noch einige Verbindungen zu bestehenden Strecken gebaut: so bei Moresnet zur Linie Aachen-Herbesthal, bei Hombourg zur Linie Plombières-Battice und bei Visé zur Strecke Lüttich-Maastricht.¹

Die Linie Stavelot-Rivage wurde aufgrund ungünstiger Erkundungsergebnisse nicht zweigleisig ausgebaut. Stattdessen entschloss sich der Chef des Feldeisenbahnwesens, zwischen den beiden Strecken Weismes-Lommersweiler und Trois-Ponts-Gouvy eine neue doppelgleisige Verbindung zwischen Vielsalm und Born zu bauen und die 46,5 km lange Strecke

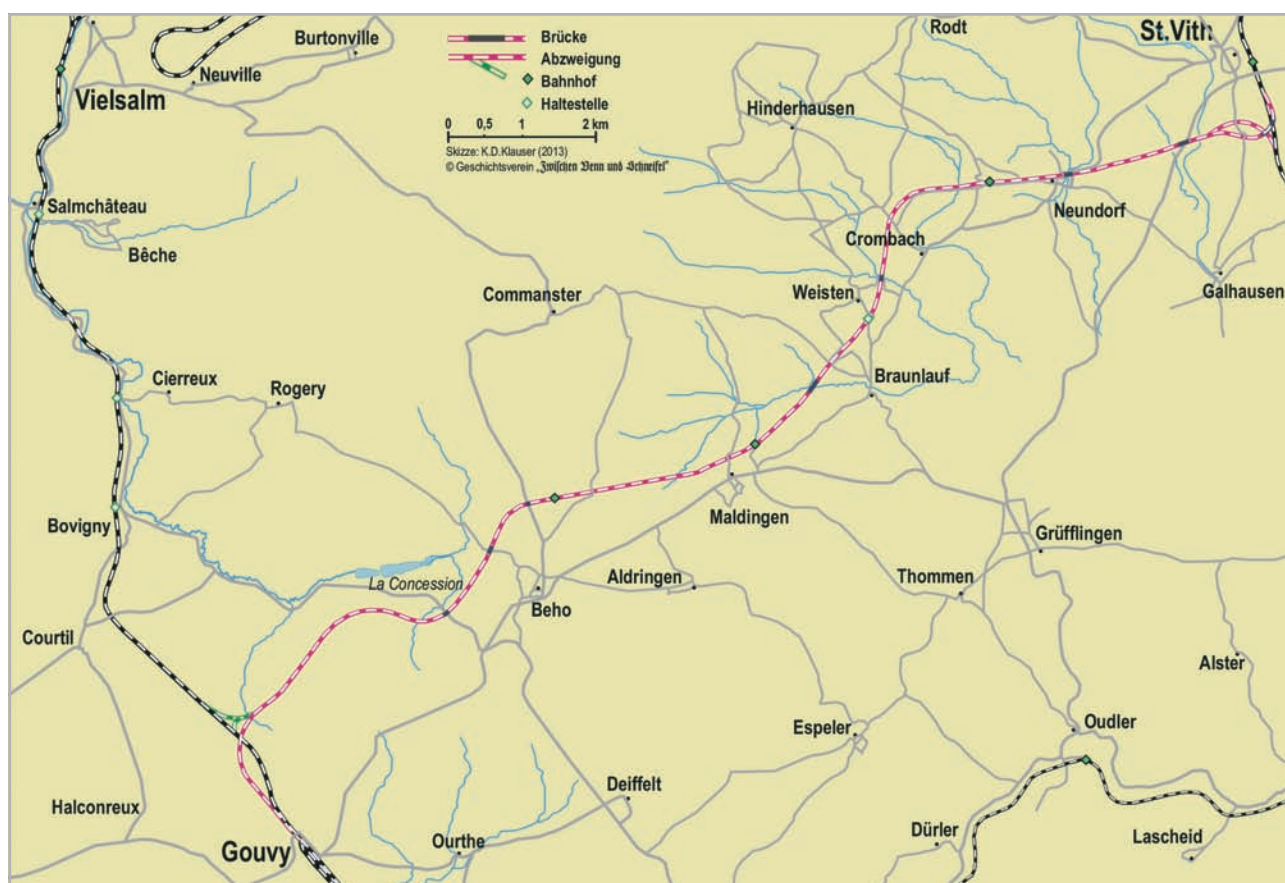
Trois-Ponts-Rivage doppelgleisig auszubauen. Der doppelgleisige Ausbau konnte schon nach nur viermonatigen Bauarbeiten im Mai 1915 abgeschlossen werden.

Der Bau der 22 km langen Linie Vielsalm-Born geschah in zwei Abschnitten: Der Abschnitt Vielsalm-Poteau wurde durch die Firma Grün & Bilfinger aus Mannheim bewerkstelligt, während die Firmen Derneckhahn & Sudhop (Braunschweig) und Hugo Kabza (Düren) den Abschnitt Poteau-Born angelegten. Zwei große Brücken, in Born und in Vielsalm, bildeten die beiden größten Bauwerke der Strecke. Um die direkte Verbindung zwischen Born und Trois-Ponts ohne Berührung des Bahnhofs Vielsalm zu gewährleisten, wurde nördlich davon ein 2 km langer Verbindungsbogen

¹ Eine eingehende Beschreibung der Strecke Aachen-Tongeren findet sich in: Nijssen, J. (1985): De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd.



Die Linie Vielsalm-Born.



Die Linie St.Vith-Gouvy.

angelegt. Am 10. Januar 1917 konnte die ganze Strecke dem Bahnbetrieb übergeben werden.

Neben dem zweigleisigen Ausbau der 57,1 km langen Linie Gouvy-Libramont wurde die nördliche Verbindung über Gouvy nach St.Vith (20,9 km) neu gebaut, so dass auch hier eine neue Verknüpfung mit der Linie Weimes-Lommersweiler entstand. Um die direkte Verbindung von dieser Linie zum St.Vith'ern Bahnhof bzw. nach Lommersweiler zu gewährleisten, entstand zwischen St.Vith und Wiesenbach ein riesiges Überwerfungsbauwerk. Des Weiteren waren fünf große Brücken (Mailust, Neundorf, Weisten, Braunlauf, Beho) sowie zehn Straßen- bzw. Wegeüberführungen - St.Vith (Galhauser Weg), Neundorf, Crombach (Bahnhof, Dorfstraße, Mühlenberg), Weisten (Braunlauffer Weg), Maldingen, Aldringen, Beho und Gouvy - erforderlich, um die recht geradlinig verlaufende Bahnlinie durch das Gelände zu führen. Die neue Strecke wurde Anfang April 1917 für den Verkehr freigegeben.

Nach Fertigstellung dieser Linie erfolgte dann auch noch der doppel-

gleisige Ausbau der Strecke Libramont-Bertrix-Carignan, so dass eine direkte Verbindung mit der Mitte der deutschen Westfront entstand.

Die Westfront von Herbst 1916 bis Frühjahr 1917

Die Ausdehnung des Krieges erforderte eine erhebliche Bereitstellung von Personal und Material. Besonders in den Werkstätten machte sich der Mangel an Fachpersonal bemerkbar und der Zustand der Loks und Waggons verschlechterte sich zusehends. Bis August 1916 konnte diese Schwächung unter Aufbietung aller Kräfte dennoch in Grenzen gehalten werden. Als im Herbst 1916 mit den jahreszeitlich bedingten Lebensmittellieferungen das sog. „Hindenburg-Programm“² aufgelegt wurde, kam die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in ernsthafte Bedrängnis. Der lange Winter 1917 mit starkem Frost und ausgiebigen Schneefällen führte schließlich zu einer Krise, die den öffentlichen Verkehr lähmte und gravierende Schädigungen der Wirtschaft befürchten ließ, was sich schließlich hemmend auf die ganze Kriegsführung auszuwirken drohte.

Der neue Chef des Feldeisenbahnwesens, Oberst von Oldershausen, traf einschneidende Maßnahmen, die sowohl den Umlauf der Waggons als auch deren Ladekapazitäten betrafen. Durch die Bildung geschlossener Züge konnten auch die Rangierbahnhöfe entlastet werden. Zudem wurde für den Transport von Industriegütern verstärkt die Binnenschiffahrt herangezogen, die sich jedoch in der kurzen Zeit nicht umstellen konnte. Truppenverlegungen hatten in jedem Fall Vorrang vor Gütertransporten; das lothringisch-luxemburgische Erzgebiet z.B. erfuhr daher im Dezember 1916 erhebliche Einschränkungen im Nachschub, was sich natürlich durch einen Rückgang der Gütertransporte auf der frontfernen Vennbahn bemerkbar machte.

² Die Produktion der deutschen Kriegswirtschaft war den Materialschlachten des Jahres 1916 (Somme, Verdun) nicht mehr gewachsen. Die Rüstungsproduktion musste deshalb unbedingt effizienter organisiert werden. Die sinkende Zahl der kampffähigen Soldaten sollte durch technische Überlegenheit kompensiert werden.

Zu Beginn des Jahres 1917 hatte sich die Oberste Heeresleitung an der Westfront auf Abwehr eingestellt. Die Truppen des Feldeisenbahnwesens wurden von 95.900 Mann auf 132.200 verstärkt und auch die Zahl der Kriegsgefangenen und Zivilarbeiter, die für die Eisenbahn tätig waren, stieg von 39.600 auf 72.100.³ Die Menschen und Material verschlingenden Schlachten bei Arras, an der Aisne und in der Champagne erforderten zahlreiche Divisionsverschiebungen und somit den ständigen An- und Abtransport von Soldaten bzw. von Verwundeten. Nachschubzüge blieben wegen der angespannten Lage indes oft stehen; betroffen hiervon waren u.a. die Linien Aachen-Visé-Tongeren und Trois-Ponts-Lüttich, auf denen die 6. Armee im Pas-de-Calais vom Duisburger Hafen aus versorgt wurde. Ein Mangel an Lokomotiven im Distrikt Lüttich verschärfte die Situation noch zusätzlich.

In der von April bis Ende Mai 1917 dauernden Doppelschlacht an der Aisne und in der Champagne spielten wieder Eisenbahnlinien beim Truppen- und Nachschubtransport eine entscheidende Rolle. So erfolgte der Nachschub für die 7. Armee von Bonn über Remagen, Hillesheim, Jünkerath, Malmedy, Trois-Ponts, Rivage und Jemelle zur französischen Front bei Laon. Die 3. Armee, die bei Rethel kämpfte, erhielt ihren Nachschub über Remagen, Gerolstein, Pronsfeld, St.Vith, Born, Vielsalm, Gouvy, Libramont und Dinant. Nachdem auch noch die 1. Armee an die Front eingeschoben wurde und die beiden anderen Armeen verlegt wurden, übernahm diese den Nachschubweg von Bonn über Jünkerath, Bütgenbach, Malmedy, Trois-Ponts, Rivage, Marloie und Dinant. Obwohl diese Nachschubtransporte frühzeitig geplant wurden, traten in der Praxis erhebliche Stockungen auf, die u.a. durch die Zerstörungen an der „Siegfriedlinie“⁴ bedingt waren. Der Ausfall der vor dieser Stellung gelegenen Bahnhöfe führte zu Staus im weiter zurückliegenden Gebiet. Aber auch feindliche Artillerie- und Flugzeugangriffe beeinträchtigten den Bahnverkehr im Frontgebiet bis Mitte Mai.

1918

Nach drei Jahren mörderischer, ergebnisloser Kämpfe und Millionen Toten stand eine Entscheidung noch immer aus. Zwar schien die Lage Ende 1917 für Deutschland recht günstig, nachdem das Russische Kaiserreich durch eine Revolution als Kriegsgegner an der Ostfront ausgeschieden war. Darüber hinaus war gemeinsam mit Österreich-Ungarn ein großer Erfolg wenn auch kein Durchbruch - an der Front gegen Italien erzielt worden. Doch standen die der Entente an Ressourcen unterlegenen Mittelmächte am Ende ihrer Kräfte. Die Westfront konnte von den Deutschen zwar nach schweren Abwehrkämpfen während des ganzen Jahres 1917 gegen Franzosen und Briten gehalten werden, verharrte jedoch immer noch im Stellungskrieg.

Anfang Februar 1918 unterrichtete die Oberste Heeresleitung den Chef des Feldeisenbahnwesens von einer bevorstehenden Offensive, deren Beginn auf den 21. März festgelegt worden war. Von der Leistung der Eisenbahn sollte es laut General Ludendorff letztlich abhängen, ob der Angriff planmäßig beginnen und die

Operation erfolgreich abgeschlossen werden könne. Die Bahninfrastruktur im nordfranzösischen Kampfgebiet bot, abgesehen vom Bereich der Somme-Schlacht⁵, die notwendigen Voraussetzungen zu einem schnellen Truppenaufmarsch. Weitere Maßnahmen, wie die Aufstockung des Maschinenparks um 220 Lokomotiven, eine generelle Urlaubssperre ab Mitte Februar und die Einführung der 30-km-Fahrtgeschwindigkeit auf allen Strecken westlich des Rheins sollten das Vorhaben absichern. Die Vennbahn und ihre Nebenbahnen rückten also wieder in den Blickpunkt als strategisch wichtige Nachschubstrecken, die, wie schon seit Beginn des Krieges, absolute Priorität für Truppen- und Materialtransport-

3 Rohde, op.cit., S. 229.

4 Die Siegfriedlinie war eine Defensivstellung der deutschen Truppen an der Westfront im Ersten Weltkrieg von März 1917 bis Oktober 1918. Sie wurde erst kurz vor dem Waffenstillstand von Compiègne durchbrochen und erstreckte sich in Nordfrankreich von Arras über St-Quentin bis Soissons.

5 Die Schlacht begann am 1. Juli 1916 im Rahmen einer britisch-französischen Großoffensive. Sie wurde am 18. November desselben Jahres abgebrochen, ohne eine militärische Entscheidung herbeigeführt zu haben. Mit über 1 Million getöteter, verwundeter und vermisster Soldaten war sie die verlustreichste Schlacht des Ersten Weltkriegs.



Das Bahnhauptgebäude in Jünkerath im November 2011. Im Ersten Weltkrieg wurden hier schätzungsweise bis zu 50.000 Soldaten, 3.000 Pferde und 1.000 Tonnen Material allein über die Ahrtalstrecke befördert und hier für den Weitertransport eingeteilt. Der Personenverkehr bis Losheim wurde 1963 eingestellt; 10 Jahre später folgte die Einstellung des Personenverkehrs bis Dümpelfeld (Ahrtalstrecke). Der Bahnhof Jünkerath wurde am 1. Februar 1979 aufgelöst. Innerhalb von nur 20 Jahren hatte man die Zahl der Arbeitsplätze von 700 auf 20 verringert. Seit 2009 ist das nicht mehr genutzte Bahnareal mit den Gebäuden im Besitz der Gemeinde. (nach Kreckler, W.: Die Geschichte der Eisenbahn in Jünkerath: www.eisenbahnmuseum-juenkerath.de; Abruf am 27.04.2016)

(Foto: K.D. Klausner)

te hatte. Die 6. und die 7. Armee, die ihre Transporte über die Vennbahn bzw. über die neu erbauten Strecken Vielsalm-Born und Gouvy-St.Vith abwickelten, fuhren ihre sieben Divisionen Anfang März innerhalb von drei Wochen in über 200 Zügen zur Front. Zu diesen Truppentransporten rollten zwischen Februar und April über diese Strecken auch noch fast 200 Züge mit Bau- und Kriegsgefangenenkompanien an die Front, wo zerstörte Strecken wiederhergestellt werden mussten. Diese Kompanien wurden z.T. aus Österreich-Ungarn und von der Ostfront an die Westfront befördert.

Die hiesigen Bahnstrecken sahen sich also einer großen Belastung ausgesetzt. Um zu vermeiden, dass die südlich von Aachen führenden Linien durch Überlastung oder Sabotage ausfielen, hatte die Militär-Generaldirektion in Brüssel schon im Spätherbst 1917 mit der niederländischen Eisenbahnverwaltung Verhandlungen zur Nutzung der Strecke Dalheim-Roermond-Hamont aufgenommen. Seitens der Niederlande wurden diese Verhandlungen im Februar 1918 zwar abgebrochen, doch brachte ein zweiter Anlauf im Mai ein positives Ergebnis: Neben der Linie Dalheim-Hamont stand nun auch die Strecke Venlo-Roermond ab Juni für täglich 24 Güterzüge (die allerdings weder Waffen noch Proviant befördern durften) zur Verfügung.

Die deutsche Frühjahrsoffensive, eine Serie von vier Offensiven, begann am 21. März; die vierte Mitte Juli. Es sollte der letzte deutsche Versuch werden, einen günstigen Ausgang des Krieges an der Westfront herbeizuführen. Die Angriffsoperationen kamen für die Verbündeten zwar überraschend, doch gelang es Engländern und Franzosen unter dem Oberkommando des französischen Marschalls Ferdinand Foch und mit Unterstützung des Amerikanischen Expeditionskorps und weiterer verbündeter Staaten, die deutschen Stellungen ab Mitte Juli nach und nach einzunehmen. Nach weiteren Monaten schwerer Abwehrkämpfe verlangte die deutsche Militärführung Ende September 1918 einen Waffenstillstand.

Für den Fall, dass sich die Truppen

hinter die sog. „Antwerpen-Maas-Linie“ zurückziehen mussten, sollten an der Reichsgrenze, d.h. in den Eisenbahnbezirken Köln und Saarbrücken, „Grenzstellungen“ (Verteidigungsanlagen) errichtet werden, zu denen auch die entsprechende Eisenbahninfrastruktur gehörte. Zur sofortigen Verwirklichung fehlten aber schon 1917 die erforderlichen Kräfte. Daher hatte der Chef des Feldeisenbahnwesens angeordnet, dass zunächst nur die Vorarbeiten (Planungen, Vermessungen) durchzuführen seien, so dass der Ausbau später aufgenommen werden könne. Der geplante, aber letztlich nicht mehr durchgeführte Bau der Bahnlinie von St.Vith über Schönberg und Manderfeld nach Losheim ist hier als Beispiel zu nennen.

In den letzten Kriegsmonaten sahen sich die Verantwortlichen der Militär-Eisenbahnbehörden gezwungen, neben den Truppen- und Nachschubtransporten an der Front auch Räumungstransporte in den aufgegebenen Gebieten durchzuführen. Die Situation auf allen Strecken war mit der der kämpfenden Truppe durchaus vergleichbar: Die Mehrbelastung führte an die Grenze des Erträglichen und schließlich zum Zusammenbruch. Im Bahnbetrieb wurde dies u.a. durch die von Juli bis November 1918 stetig steigende Zahl nicht mehr beförderter Waggons (die zum Schluss über 300 km Bahngleise belegten) und enormer Verspätungen (bis zu 40 Stunden) deutlich.

Ab Oktober verkehrten vermehrt Räumzüge aus dem Frontgebiet. Jeder Armee wurde, wie beim Aufmarsch, ein Grenzübergang zugewiesen; jeder Grenzübergang hatte täglich 150 Güterzüge zu bewältigen. Auf der Vennbahn und ihren Nebenstrecken herrschte also mal wieder Hochbetrieb - diesmal in die andere Richtung. Von Mitte Oktober bis Mitte November wurden über 23.500 Waggons (Lazarett- und Güterwagen) von der Westfront nach Deutschland zurück befördert. Bis Ende Februar 1919 war deren Zahl auf 34.000 angestiegen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren auch die meisten Gefangenen der Siegermächte auf dem Schienenweg nach Deutschland zurückgebracht worden.

Fazit

Die gewaltige Leistungsfähigkeit des deutschen Feldeisenbahnwesens hat die ausgedehnten Kriegsoperationen an mehreren Fronten erst ermöglicht, denn der Transport von Truppenverbänden und Material auf der Straße wäre in diesem Umfang nicht möglich gewesen. Auch der lange Stellungskrieg an der Westfront wäre ohne die flexible Nutzung der Bahninfrastruktur und den Ausbau des Schienennetzes wohl kaum zu führen gewesen. Unzureichende oder zerstörte Anlagen, fehlende Bautruppen oder überlastete Strecken hatten unmittelbare Folgen für die militärischen Operationen.

Der Ausbau des Schienennetzes, der auch hierzulande Bahnlinien entstehen ließ, geschah nach rein operativen militärischen Gesichtspunkten, zu Kriegszwecken; eine längerfristige Nutzung war nicht geplant. Mit dem verlorenen Krieg und der Angliederung der Kantone Eupen und Malmédy an Belgien verloren diese neuen Bahnen (wie auch die Vennbahn) ihre Bedeutung. Nachlassender Verkehr auf überdimensionierten Strecken, mit Bahnhöfen weitab vom jeweiligen Ortszentrum machten diese Linien unrentabel. Die Übernahme durch die belgische Staatsbahn sicherte zwar den Bestand, doch nur bis zu Beginn des Zweiten Weltkriegs. Das zweite Gleis war schon zu Beginn der 1930er Jahre entfernt worden...

Quellen:

- Bishop, D., Davis, K.: Eisenbahnen im Krieg vor 1918, München, 1976.
- Knipping, A.: Eisenbahnen im ersten Weltkrieg, Freiburg, 2004.
- Reichsarchiv (Hg.): Das deutsche Feldeisenbahnwesen, Band 1: Die Eisenbahn zu Kriegsbeginn, Berlin, 1928 (Teil der Reihe: Der Weltkrieg 1914 bis 1918 - Die militärischen Operationen zu Lande).
- Rohde, H. (Hg.): Das deutsche Feldeisenbahnwesen, Band 2: Die Eisenbahnen von Oktober 1914 bis zum Kriegsende, Hamburg, 2010 (Teil der Reihe: Der Weltkrieg 1914 bis 1918 - Die militärischen Operationen zu Lande).
- Vanderschaeghe, M.: La vie quotidienne à Stavelot pendant la guerre 1914-1918, Stavelot, 1982.