

Der Veränderung auf der Spur Ein Mahnmal irrsinniger Aufrüstung

Carlo Lejeune



Durch den Fahrradweg erhält der Bahnschacht von Lanzerath eine neue Sichtbarkeit - auch wieder als ein Zeichen für den Irrsinn der Aufrüstung. (Foto: Carlo Lejeune)

Das neue Fahrradzeitalter begann in der belgischen Eifel im August 2001 mit der Eröffnung des Fahrradweges von Sankt Vith nach Montenau. 17 Jahre später besteht ein relativ dichtes, grenzüberschreitendes Netz auf den alten Bahntrassen Ostbelgiens und seiner Nachbarregionen, das die Landschaft aus einer vergessenen Sicht erfahrbar macht.

Wer beispielsweise über die ehemalige Westeifelbahn von Prüm über Pronsfeld (eröffnet 1886) und dann von Pronsfeld nach St. Vith (eröffnet 1888) fährt, der sieht, wie die Trasse von Prüm über Pronsfeld bis Bleialf einem Tal folgt. Das Ausheben von Schächten, das Aufschütten von Dämmen oder der Bau von Brücken war nicht notwendig. Der Bau dieser Eisenbahntrasse konnte schnell und kostengünstig erfolgen.

Ganz anders nach der Jahrhundertwende. Das Deutsche Reich bereitet sich auf einen möglichen Krieg vor. Der sogenannte Erbfeind Frankreich sollte von Belgien aus angegriffen werden. Für den Aufmarsch benötigte das deutsche Heer deshalb neue Bahntrassen, die den Transport von hunderttausenden Soldaten von

Osten unmittelbar an die damalige deutsch-belgische Grenze ermöglichten. Die Baukosten spielten wohl keine Rolle. Die Vorteile für die deutsche Volkswirtschaft waren äußerst gering.

Das beste Beispiel für diese irrsinnige Aufrüstung: Der Bahnschacht von Lanzerath. Über ihn führt heute die Regionalstraße von Losheimergraben nach Manderfeld. Die dortige Brücke hat eine Spannweite von rund 60 Metern und der Schacht am Fuße eine Breite von rund 10 Metern. Die Brücke ist 23 Meter hoch. Der gesamte Schacht ist ca. 550 Meter lang.

Für seinen Bau mussten rund 235.000 Kubikmeter Erdreich ausgehoben und an anderer Stelle aufgeschüttet werden. Um diesen Aushub heute zu bewegen, wären rund 11.750 Sattelkipper (sogenannte 40-Tonner mit einem Ladevolumen von 20 Kubikmetern) notwendig. All diese Lkws aneinandergereiht würden rund 176 km weit reichen. Das wäre von Lanzerath bis Brüssel oder Dortmund. Dieses Projekt wäre selbst heute mit modernsten Maschinen eine Großbaustelle.

Dies galt wohl umso mehr für die Jahre des Baus vor 1912. Erst ab 1900 setzten die Unternehmen in Deutschland im Eisenbahnbau zunehmend Maschinen (wie Löffelbagger) ein, da die Lohnkosten für die Handarbeit bis zu diesem Moment zu günstig waren.¹ Von daher vermute ich, dass ein Teil der Arbeit damals mit einfachen Maschinen, ein bedeutender Teil aber noch immer mit der Hand ausgeführt worden sein dürfte.

Durch das Fahrradwegenetz wird heute wieder sichtbar, dass dieser unscheinbare Schacht ein vergessenes Denkmal für den Irrsinn der Aufrüstung und des Krieges ist. Und dieser Irrsinn geht auch heute noch weiter. Im Jahr 2016 betrugen die weltweiten Militärausgaben rund 1,69 Billionen US-Dollar. Im gleichen Jahr gaben alle Staaten der Erde laut DAC (Development Assistance Committee der OECD) rund 142,6 Milliarden US-Dollar für Entwicklungshilfe aus. Das sind 11,8 Prozent der Rüstungsausgaben.

¹ Hoyer W., 3. Band: Unterbau, in: Otzen Robert, Handbibliothek für Bauingenieure, II. Teil: Eisenbahnwesen und Städtebau, Berlin 1923, S. 31.