

# DIE EISENBAHNER IM KRIEGE.

Das Unmögliche eine Tatsache. — Truppenverschiebungen von West nach Ost. — Moltke's Plan. — Der Kriegsfahrplan. — Die Umgehungsbahn. — Der ausgegrabene Tunnel. — Vergleiche als Eisenbahner. — 50,000 Eisenbahner im Feld.

Die Eisenbahnen bilden in der heutigen Zeit für das operative Feldheer im eigentlichen Sinne die Lebensadern für den Kriegszug. Die Kriegsführung ist mit dem Eisenbahnbetrieb eng verbunden als früher. Es werden von den Eisenbahnen Dinge geleistet, die selbst den höchsten für unmöglich erklärt werden.

Wie die amerikanischen Offiziere während der Expedition eines 42-cm. Geschützes in Abrede stellten, weil die deutsche Heeresverwaltung es unterlassen hatte, diesbezüglich nach Washington zu berichten, wie diese Offiziere diese Behauptung damit bekräftigten, daß man die amerikanischen 14-zölligen Geschütze nicht transportieren könne, was sich die Unmöglichkeit des Transportes der 16-zölligen deutschen Geschütze naturgemäß ergab, so betonen auch die amerikanischen Sachverständigen, daß von der Ueberführung ganzer Armeekorps vom westlichen nach dem östlichen Kriegsschauplatz und umgekehrt, niemals die Rede sein könne, weil dies über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen hinausgehe. Und ohne ein militärisches Gebotnis zu veranlassen, können wir heute versichern, daß diese Verschiebungen ganzer Brigaden, Divisionen und Armeekorps tatsächlich stattgefunden haben, daß sie in ungleich kürzerer Frist ausgeführt und trotz der respektablen Entfernung (tausend Meilen) tadellos bewerkstelligt wurden. Der deutsche Heeresmarsch ist eben nicht unmöglich, selbst wenn es den Offizieren anderer Heere und den Sachverständigen unmöglich scheint. Es sind in diesem Kriege von den technischen Truppen Arbeiten ausgeführt worden, die man selbst in Friedenszeiten unter normalen Verhältnissen für Meisterwerke der Ingenieurkunst erachtet hätte und diese Geschäfte, die man im toten Lauf der sich überstürzenden Kriegereignisse nicht nach Gebühr würdigen, werden ein eigenes Ruhmesblatt in der deutschen Kriegsgeschichte bilden.

In unserer Zeit des gesteigerten Verkehrs und der durch die fortgeschrittene Technik herbeigeführten Ueberwindung von Zeit und Raum haben die Eisenbahnen wie in allen Verhältnissen, so auch für die Verwendung der künftigen Massenaufgebote im Kriege eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Nicht nur die beschleunigte Beförderung der gemäßigt angewandten Armeen nach dem Kampfschauplatz stellt erhöhte, bisher noch nicht dagewesene Forderungen an die Leistungen der Eisenbahnen, sondern auch der während des Krieges ansonstente Verkehr aus der Heimat nach dem Kriegsschauplatz und von dort zurück, die Versorgung des Heeres und seine Entlastung von allem Nebenflüssigen und Hindernissen macht das Behalten eines diesbezüglichen Leistungsfähigen und sicher funktionierenden Eisenbahnsystems mehr als je zur unabweislichen Notwendigkeit. Mit der Zahl und der Größe der Armeen des Feldheeres wächst auch das Bedürfnis nach zeitlichen Verbindungslinien mit der Heimat (Stapellinien). Und nicht nur hinter der Front der Armeen nach rückwärts, sondern auch auf dem Kriegsschauplatz selbst, der mit den Massenaufgeboten an räumlicher Ausdehnung zugenommen, spielen die Eisenbahnen durch schnelle übertragende Truppenverschiebungen von einem Kriegsschauplatz zum andern eine wesentlich erhöhte Rolle, als dies schon im Feldzuge 1870/71 auf deutscher und besonders auf französischer Seite der Fall war. So selbst die unmittelbare Mitwirkung zur Schlacht ist nicht ausgeschlossen: am 6. August 1870 wurden drei Bataillone des Grenadierregiments 12 und das 1. Bataillon des Regiments 20 mit der Eisenbahn auf das Schlachtfeld von Spicheren herangezogen und die 4. leichte Batterie des 1. Armeekorps, welche auf der Fahrt von Königsternberg in Reutlingen ausgebrochen worden sollte, entfiel sich auf dieser Station zur Weilerfahrt und erreichte das Schlachtfeld noch Abends 7 Uhr. Im größten Maßstab hat sich endlich die operative Bedeutung der Eisenbahnen bei einem Krieg nach zwei Fronten herausgestellt.

Über die Beziehungen der Eisenbahn zu dem Aufmarsch der Armeen und die Bedeutung der dazu erforderlichen Fieberberbereitungen geht es keine feine Auskunft als die folgenden klaren Worte unseres großen Chefs des Generalstabes Moltke, in einer vor mehr als vierzig Jahren im Winter 1865/66 ausgearbeiteten, einen einzigen Krieg gegen Frankreich behandelnden Denkschrift: „Zu den Aufgaben des Generalstabes im Frieden gehört es, für alle wahrcheinlichen Eventualitäten die Gruppierung und den Anmarsch der Truppenmassen in detaillierter Weise zu bearbeiten und die Entwürfe dafür im Voraus bereit zu halten. Bei dem ersten Aufmarsch einer Armee kommen die weitestgehenden politischen und geographischen Erwägungen neben den militärischen in Betracht. Fehler der ursprünglichen Veranlassung der Heere sind im ganzen Verlauf des Feldzuges nicht wieder gut zu machen. Diese Anordnungen aber lassen sich lange vorher erkennen und die Anweisung der Truppen, die Organisation des Transportwesens vorausgesetzt — müssen sie zu dem bestmöglichen Resultat führen.“

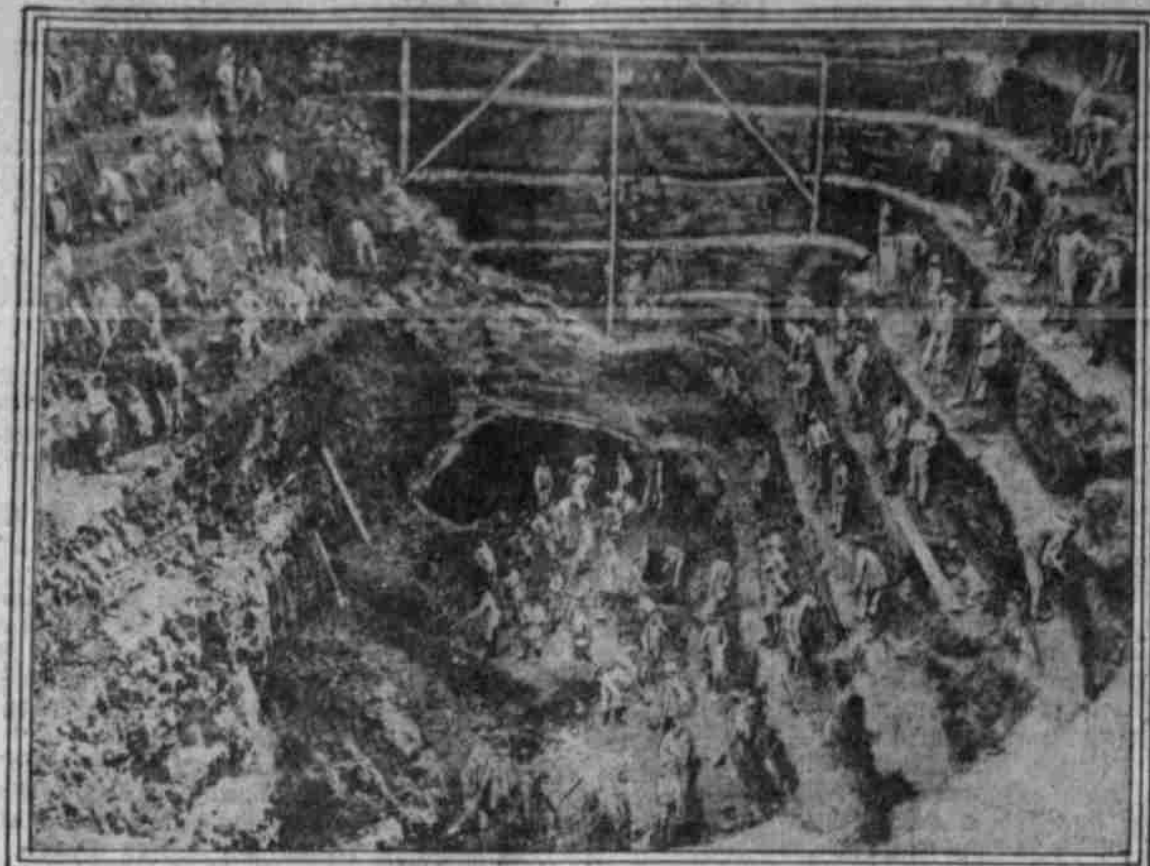
Diese Worte hat heute noch der Wegweiser für die Heeresleitung und für die Behalten des Generalstabes, soweit sie die Dienstverrichtung der Eisenbahnen für den Heeresdienst betreffen.

des Chefs des Generalstabes sämtliche Anordnungen für den Friedensdienst und alle Vorarbeiten und Vorbereitungen für die militärische Benutzung der Eisenbahnen im Krieg zufallen. Zu diesem Zweck ist das gesamte Netz der deutschen Eisenbahnen in größerer — zurzeit 28 — Betriebsabteilung, „Linien“ — A bis Z — eingeteilt. Diese Linien umfassen bestimmte Eisenbahnverwaltungsbezirke, und zwar neunzehn der preussisch preussischen Eisenbahngemeinschaft mit Oldenburg und Mecklenburg, drei von Bayern und je eine von Sachsen, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen. Für ihre Abgrenzung sind hauptsächlich betriebstechnische und militärische Gesichtspunkte maßgebend, die sich einer Einteilung an dieser Stelle entziehen. In allgemeinen läßt sich nur bemerken, daß ihr Zweck ist, die volle Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen im Kriegsfalle in einem einheitlich getragenen durchgehenden Betrieb für die rasche und sichere Versammlung des Heeres im Kampfschauplatz nach Möglichkeit auszunutzen. Zur Vermittlung des Verkehrs der Militärbehörden mit den Bahnverwaltungen im Frieden und zur Ueberwachung des Betriebes im Kriege ist für jede Linie, in der Regel am Sitz der Direktion, eine Linienkommandantur — ein aktiver Stabschef und ein höherer Eisenbahnbeamter mit dem nötigen Unterpersonal — bestimmt. Für die gesamten Eisenbahnbetriebe im Kriege dient der schon im Frieden unter Mitwirkung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen von der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes nach der vollen Leistungsfähigkeit der einzelnen Strecken aufgestellte Militärfahrplan, der in Kraft tritt, sobald während der Mobilisierung mit dem Beginn der großen Augmentationstransporte die zwischen dem Friedensfahrplan eingeschobenen Militärzweige und Sonderzüge nicht mehr ausreichen.

Mit einem gemöhnlichen Militärzug von fünfzig Wagen können befördert werden: bei der Infanterie ein Bataillon, bei der Kavallerie 12 Eskadrons oder 1 Eskadron mit Regiment und Brigadestab, bei der Artillerie eine Batterie mit Stücken oder eine leichte Munitionskolonne, bei den Pionieren eine Kompanie mit Divisionsartillerie; an Kolonnen und Trains: 1 Infanterie- oder Artilleriemunitionskolonne, eine Proviant- oder Fuhrpartikolonne, eine Feldbäckereikolonne oder zwei Pferdebestände; endlich von höheren Stäben: 1 Generalkommando mit Verwaltungsbehörden oder ein Infanterie- und Kavalleriedivisionsstab mit Verwaltungsbehörden. Demnach stellt sich, bei reichlicher Besetzung und einschließlich des vier für die Besetzung im Kampfschauplatz bestimmten Versorgungszügen, der Gesamtbedarf für ein Armeekorps auf 134 Züge, so daß dessen Transport auf einer zweigleisigen Linie mit der Durchschnittsleistung von dreißig Zügen täglich im Ganzen 4 1/2 Tage, auf eingleisiger Bahn der fünfzehn Züge täglich 9 Tage beanspruchen würde, wozu, um die Gesamtheit des Transportes zu ermitteln, noch die Zeit von der Verladung bis zur Ausladung des ersten Zuges zu rechnen ist. — Für eine Entfernung von 700 Kilometer (etwa Luftroute Breslau — Straßburg) würde die Fahrt eines Militärzuges bei durchgehend zweigleisiger Bahnlinie mit Einrechnung von drei Stunden für die Verpflegung und sonstige Aufwände etwa 33 Stunden, also rund 1 1/2 Tage dauern, die Veranlassung eines Armeekorps von Breslau bis Straßburg also 6 Tage in Anspruch nehmen. Eine Kavalleriedivision mit zehnter Artillerie bedarf durchschnittlich 30 Züge, kann also in nicht ganz einem Tage befördert werden.

Nach Abschluß des Aufmarsches des Feldheeres beginnt für die Eisenbahnen ein zweites, nicht minder wichtiger und arbeitsreicher Abschnitt der Tätigkeit, nämlich ihre Mitwirkung bei der Einteilung der Verpflegung, bei der Einteilung der gesamten Nachschub- an Lebensmittel- und Bekleidungsbedürfnissen aller Art aus der Heimat zum Feldheer und bei dessen Entlastung von allen fern Kriegstätigkeiten hindernissen oder erforderlichen Elementen an Kranken, Verwundeten, Gefangenen und dergleichen.

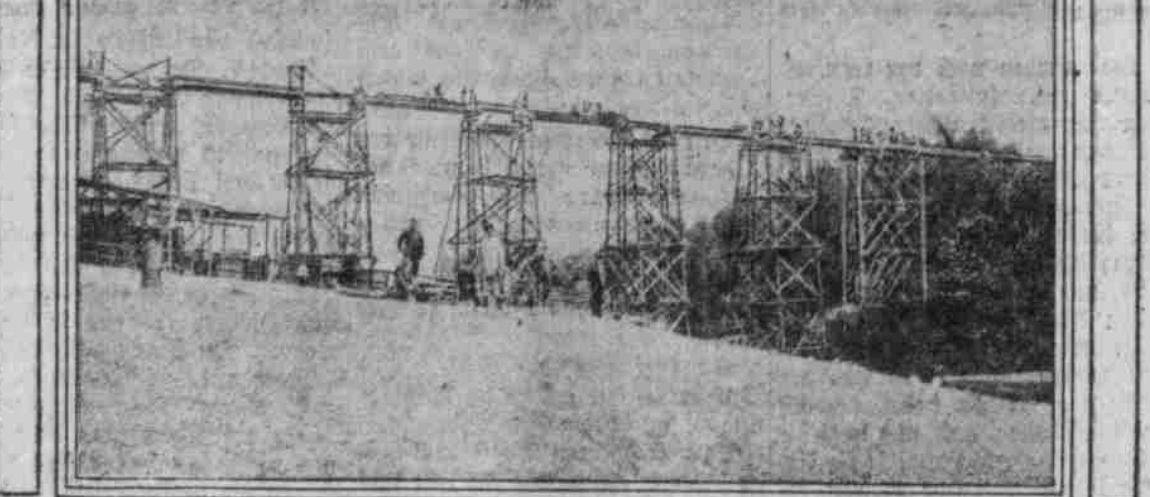
Ein anschauliches Bild der Leistungen der deutschen Eisenbahnen giebt ein Bericht, der mit besonderer Genehmigung des Deutschen Generalstabes veröffentlicht wurde und folgenden Wortlaut hat:



ZERSTÖRTER TUNNEL DURCH DEUTSCHE PIONIERE WIEDERHERGESTELLT



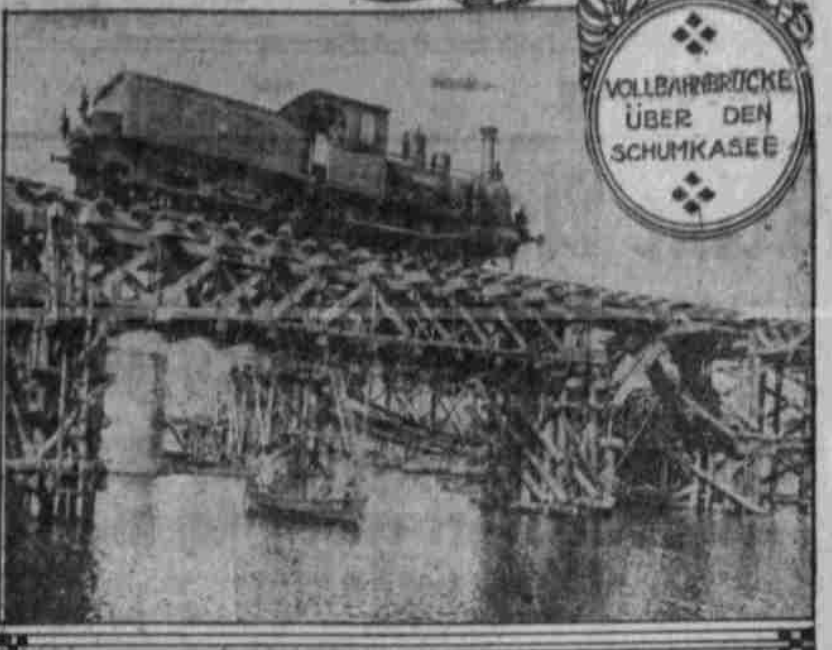
DEUTSCHE EISENBAHNER AN DER ARBEIT



VIADUKT BEI LUGA IN SACHFEN.

Schnelligkeit und Präzision dann Truppenverschiebungen von einem Umfang, mit dem in keinem Kriege der Vergangenheit gearbeitet worden ist, ermöglicht worden sind, das wird seit dem deutschen Feldzuge von 1914 im gotischen Ehrenbuche der deutschen Eisenbahner verzeichnet stehen. Darin wird auch auf zu lesen sein, was heute noch nicht geschrieben werden kann, mit welchen Anstrengungen an Dienstleistung und schlieflosen Nächten der Einzelnen die Mobilisationsarbeit der Eisenbahner, bis hinunter zum letzten Weichensteller und Streckenwärter, deshalb verbunden gewesen ist, weil die Zahl der Beamten durch die Einberufung zu den Fronten nicht Hände genug für den Betrieb haben konnte, sehr vermehrt worden ist. Da mußte mancher hier drei arbeiten, und er hat es fröhlich getan. Außer den vielen Weichenstellern, Laufwechsellern und Landwurmännern, welche gerade die Eisenbahn aus ihrem im Kampfbetriebe abgeordneten Männerbestande an alle Waffengattungen abgegeben hat, hat sie aber auch eine eigene Eisenbahnerarmee ins Feldesland entsandt, deren Leistungen bisher in der Heimat nicht so gewürdigt werden, wie sie es verdienen und zu deren Ehrentenze ich deshalb einige bescheidene Blätter stiften möchte, indem ich einiges berichten, was ich von ihrer Arbeit im Feldeslande gesehen habe.

Kaum bestand sich die Festung Mantova in unseren Händen, so trafen mit dem ersten einberufenen deutschen Truppen auch schon Eisenbahner ein, um den für unsere räumlichen Verbindungen selbstverständlich nicht unwichtigen Knotenpunkt auf seine Betriebsfähigkeit zu untersuchen. Bekanntlich ist diese Festung ganz unversehrt in unsere Gewalt gekommen, da sich die Besetzung unter Anführung des Kommandanten bei der Annäherung unserer Truppen „auf französisch empfohlen“ wollte. Dies ist ihr nicht gelungen, da sie unterwegs abgefangen wurde. Erst mußte sich die Hauptmacht ergeben, dann noch kleine Teile, welche sich auf der Flucht in den Wäldern ver-



VOLLBAHNBRÜCKE ÜBER DEN SCHUNKASEE



VON DEN BELGIERN GESPRENGTER TUNNEL

fammgeklappt. Aber sie haben diese Schlacht der Arbeit gewonnen, wie so manche andere zuvor. In 22 Meter Tiefe stießen sie auf die gesprengten Tunnelwände und nun war die Durchfahrt bald frei. Gleichzeitig hatte eine andere Abteilung die im Anschlag an den Tunnel gespeignete Brücke wieder hergestellt. Auf den festgestellten Tag konnte die erste Lokomotive durch den nunmehr mit eigenem Oberflächennetz beleuchteten Tunnel hindurchfahren. 20.000 Kubikmeter Erde und Stein sind bei der Arbeit fertig war, von unseren Eisenbahnen Spaten für Spaten, von einer der amphotrophen der Reiter umgebenen Soldaten für ihre Verpflegung, für die Munitionsbeförderung, für die Erhaltung der räumlichen Verbindungen nötigen Gerätschaften durch den feldischen Steinblock schmettert wird, der hat nicht weniger den Gelobten auf dem Felde der Eise erworben als der, den im Schützengraben die feindliche Kugel trifft.

50.000 Mann Eisenbahner stehen im Feldeslande. Sie gliedern sich in Bau- und Betriebsabteilungen, unterliegen dem Chef des Feldesbahnenwesens im Großen Hauptquartier und sind mit allem ausgerüstet, was sie in Stand setzt, die Eisenbahnen des Feldes so rasch wie möglich zu Hilfsmitteln unserer Kriegsführung zu machen. Und das leisten sie, weil sie den Feldesgeist der deutschen Arbeit im Felde tragen, weil sie mit dem äußersten Fleiß der Kraft jedes Einzelnen ihre große hingehungewollte Aufgabe thun für Kaiser und Reich!

Wiederum eine ganz andere Tunnelwiederherstellung lag den Eisenbahner in der Nähe einer 1870 ebenfalls 1914 hart umkämpften Stadt ob. Einmalig, wie die Franzosen in der Vernichtung ihrer eigenen Kulturbauten sind, hatten sie hier den Tunnel durch ebenfalls vorher eingebaute Minenammern an drei Stellen gesprengt, und zwar an beiden Eingängen und in der Mitte. Die Aufdeckung des Mittelstückes erfolgte wieder durch eine Herkulische Arbeit, nur daß sie hier behutsam ebenso umfangreich — es mußten 18.000 Kubikmeter Erde bewegt werden — aber noch viel schwieriger war, weil der Schichtenwechsel mit Logen von Steinblöcken abwechselnde blaue Ton der Formation des Berges keinen Halt in sich selbst hatte, sondern fortwährend einbrach und nachsank.

Wiederum eine ganz andere Tunnelwiederherstellung lag den Eisenbahner in der Nähe einer 1870 ebenfalls 1914 hart umkämpften Stadt ob. Einmalig, wie die Franzosen in der Vernichtung ihrer eigenen Kulturbauten sind, hatten sie hier den Tunnel durch ebenfalls vorher eingebaute Minenammern an drei Stellen gesprengt, und zwar an beiden Eingängen und in der Mitte. Die Aufdeckung des Mittelstückes erfolgte wieder durch eine Herkulische Arbeit, nur daß sie hier behutsam ebenso umfangreich — es mußten 18.000 Kubikmeter Erde bewegt werden — aber noch viel schwieriger war, weil der Schichtenwechsel mit Logen von Steinblöcken abwechselnde blaue Ton der Formation des Berges keinen Halt in sich selbst hatte, sondern fortwährend einbrach und nachsank.

Hier sind nun, diesbezüglich zum ersten Male seit dem Türkenkriege, wieder Bergwerke als solche im Kriege verwendet worden. Während die Ausgrabung des Mittelstückes durch unsere Soldaten und auch durch angeworbene eingetragene Arbeiter geleitet wurde, trieben Bergleute beiderseits mit „Vorwärtstreiben“, wie der bergmännische Ausdruck heißt, weiter vor. Weiter ihre Stellen in den verschütteten Tunnelstücken. Mandatlich fertigte sich die Masse des Berges auf eine Stelle des Stollens, so daß sich die aus dem nächsten Wolke geholten halbmeter dicken Eisen- und Buchenstämme, welche ihn stützten, wie dünne Hagestangen bogen. Dann mußte schleunigst durch Untertage die Einbruchsfahrt abgewendet werden. 230 Knappen aus dem rheinisch-westfälischen Ruhrrevier, haben unter Leitung eines Berginspektors dieses eigenartige Stück militärischer Arbeit im Feldeslande vollbracht. Einer von ihnen, der dabei verunglückt ist, ist mit selbstlichen Ehren bestraft worden.

Über die Verluste der Alliierten nicht der Kriegszeit“ geschrieben: Gefangen haben wir bis Anfang Oktober rund 300.000 gemacht. 150.000 Russen sind bei der Vernichtung der Armeen und Wälder-Armeen gefangen. Ferner giebt das französische Finanzministerium selber zu, daß aus den Kämpfen zwischen der Marine und Dife über 100.000 Verwundete zurückgeschickt worden sind.

Wie ich schon eingangs sagte, wird die gewaltige Drangsalung von Kraft und Muth, die zu diesen Arbeiten gehört, nicht überall in der Heimat richtig eingeschätzt. Unsere Eisenbahner lassen sich von keiner anderen Truppe von selbstlicher Tapferkeit übertreffen; das haben sie oft genug zu beweisen Gelegenheit gehabt. A. B. bei Umgehungsarbeiten auf Lokomotiven im Feldeslande, so A. B. noch jetzt bei den letzten Kämpfen um und hinter Antwerpen, bei Arbeiten, welche sie unmittelbar im Anschluß an die kämpfenden Fronten durchführen mußten, und bei denen sie über so weit nach vorn kamen, daß sie ihr Werk infolge feindlicher Ueberfälle unterbrechen mußten.

Es liegt auf der Hand, daß das zahlenmäßige Ueberwiegen unserer Feinde durch diese Verluste ganz erheblich an Ueberzahlungskraft verloren hat. Gar nicht zu gedenken des ungeheuren, fast unerforschlichen Verlustes, den besonders die Russen an Kriegsmaterial erlitten haben.



VOLLBAHNBRÜCKE ÜBER DEN SCHUNKASEE

VON DEN BELGIERN GESPRENGTER TUNNEL

VON DEN BELGIERN GESPRENGTER TUNNEL

W. Schürmann, Kriegsberichterstatter.

## Die Verluste der Alliierten.

Über die Verluste der Alliierten nicht der Kriegszeit“ geschrieben: Gefangen haben wir bis Anfang Oktober rund 300.000 gemacht. 150.000 Russen sind bei der Vernichtung der Armeen und Wälder-Armeen gefangen. Ferner giebt das französische Finanzministerium selber zu, daß aus den Kämpfen zwischen der Marine und Dife über 100.000 Verwundete zurückgeschickt worden sind.