

+++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ ERSTER WELTKRIEG +++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ ERSTER WELTKRIEG +++

# Modell Eisen Bahner EXTRA

MEB-Extra Nr. 3

€ 10,-

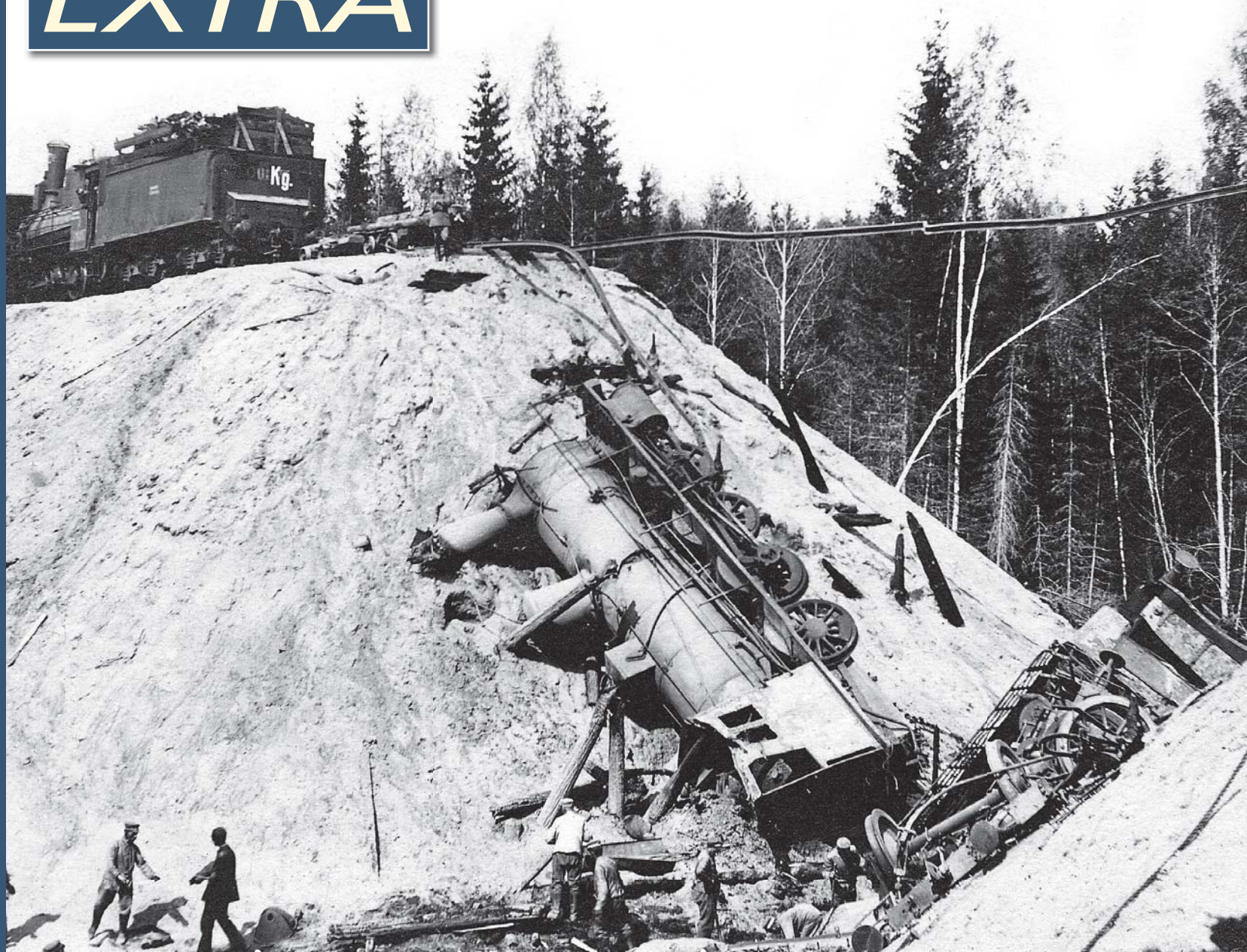
Österreich € 11,00

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 Eisenbahneperioden, 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 Bahnlagen 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<sup>1</sup>

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 es 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. KNIPRING



*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 Eisenbahn pioniere, 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 Kriegsereignissen in der französischen Stadt Étampes hat der Club T.E.E.91 ein sehenswertes Schaustück gestaltet.

### 44 TIEF IM WESTEN

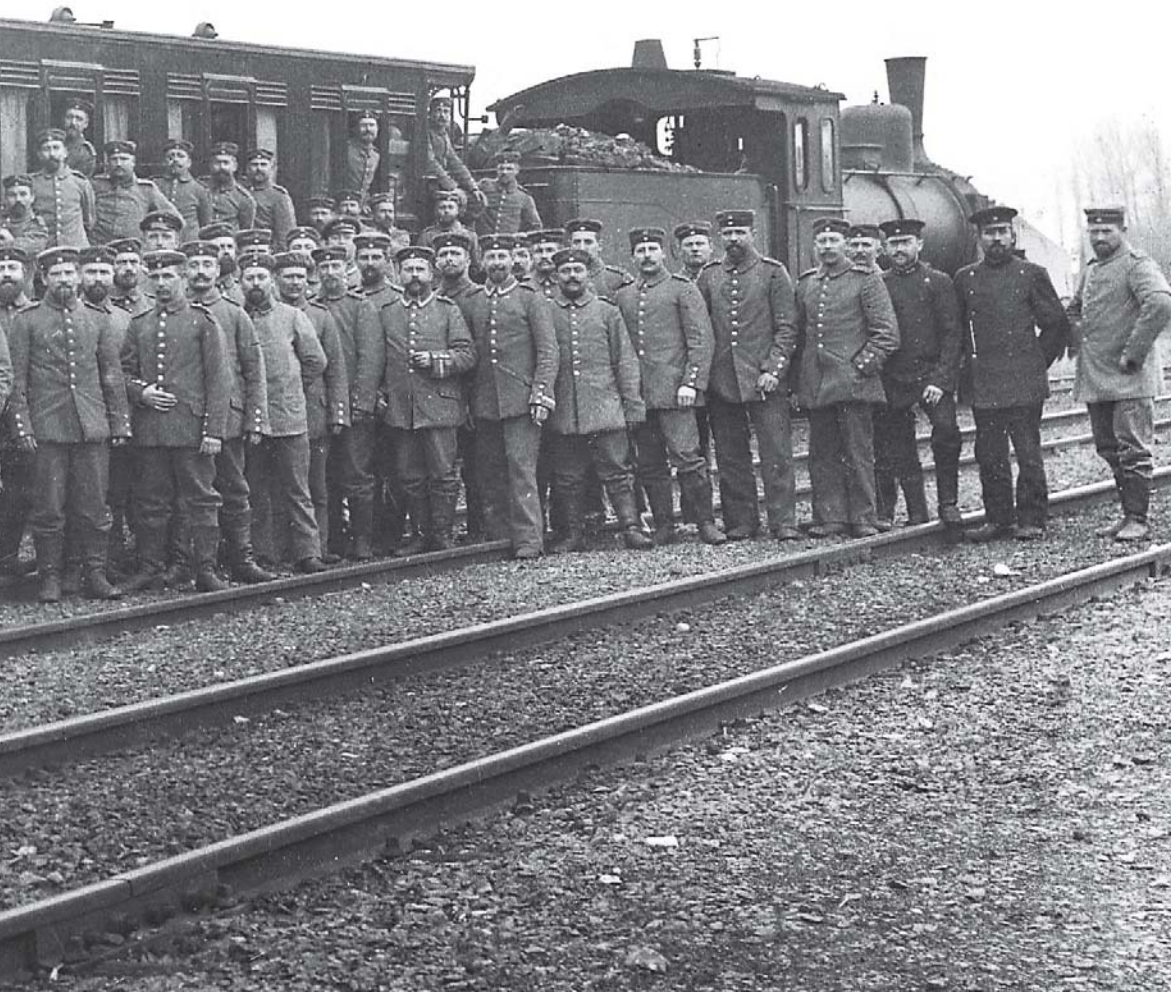
Im Bewegungs- und im Stellungskrieg trug die Eisenbahn die Hauptlast bei der Versorgung der deutschen Armeen.

### 52 AN DER FRONT

Der Künstler Andreas Paul Weber, selbst Eisenbahn pionier, 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 Wilgermein,  
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,  
bettina.wilgermein@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 Schwarzendorfer, 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



## 60 RANDERSCHENUNGEN

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

## 64 ZWISCHEN OSTSEE UND MAZEDONIEN

Im Osten mussten die Eisenbahnpioniere 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.*

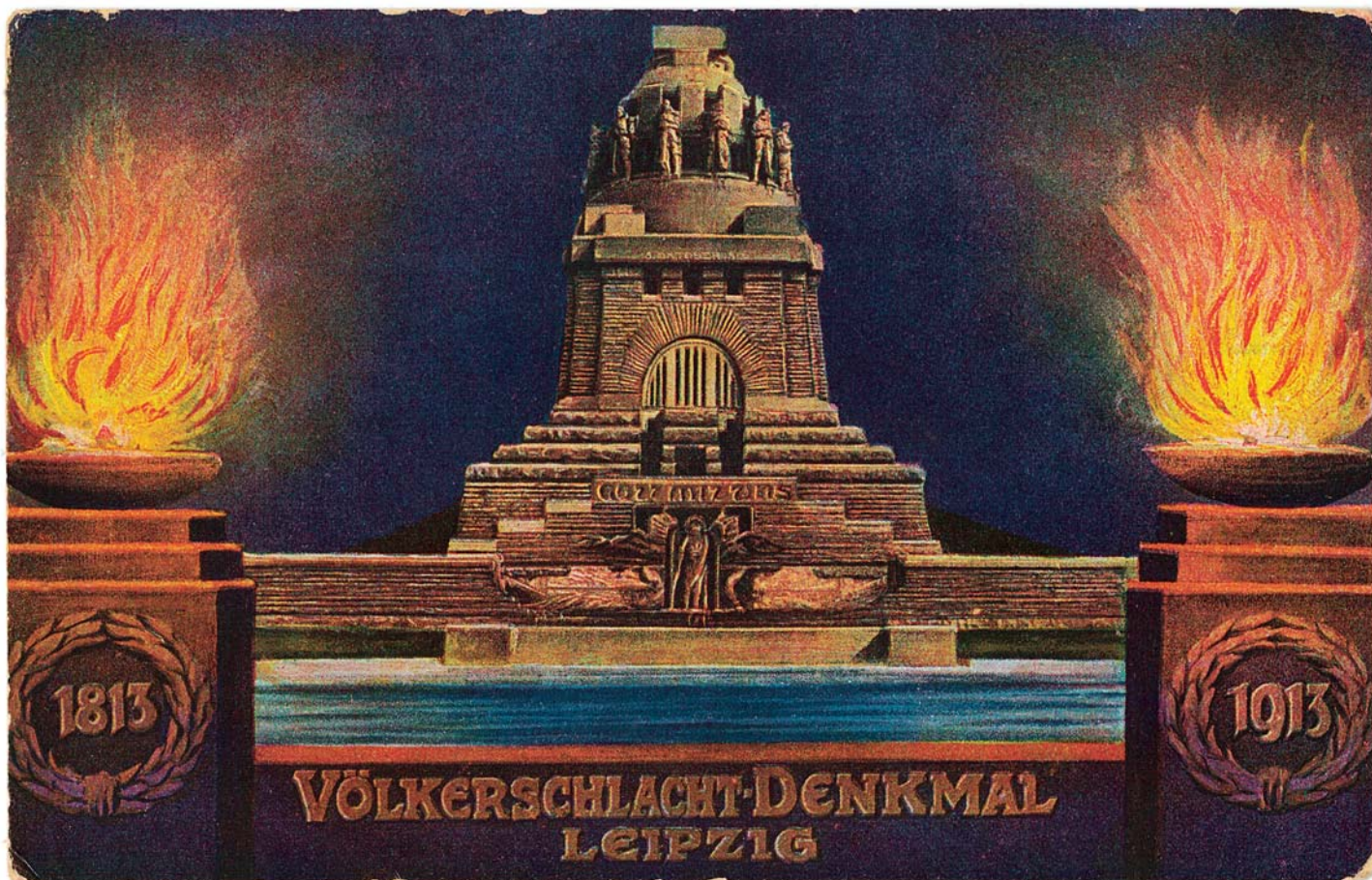


Titelfoto:

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 weiterfüh-

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 Heimatverbunden. Europaweit kein Einzelfall, denn bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs werden sie sich überall zu ihrer Nation bekennen und das Versagen der sozialistischen Internatio-

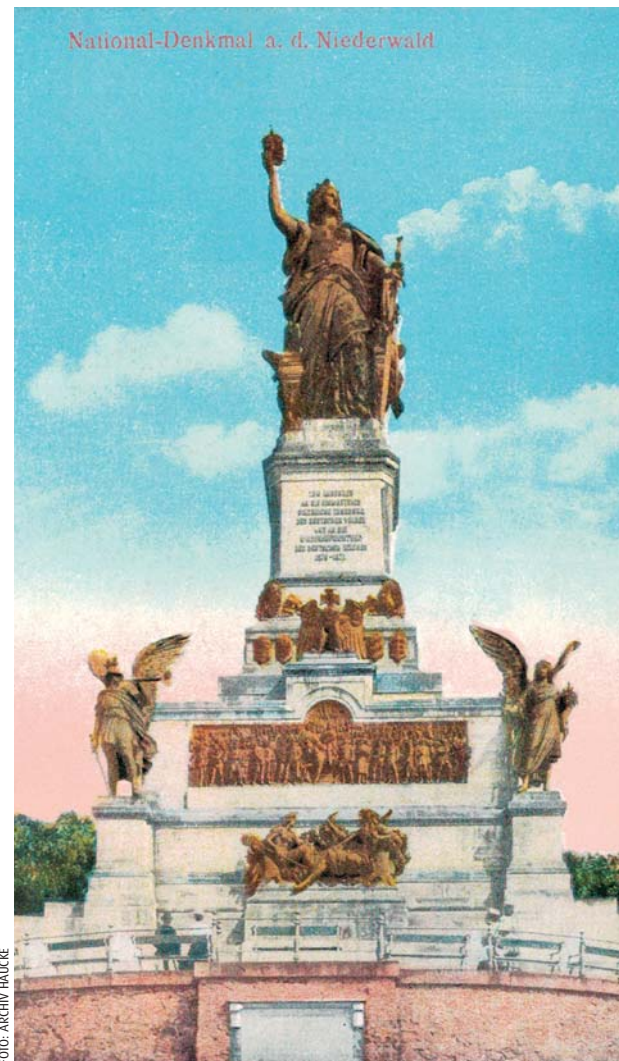


FOTO: ARCHIV HALUCKE

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



FOTO: ARCHIV HALUCKE

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

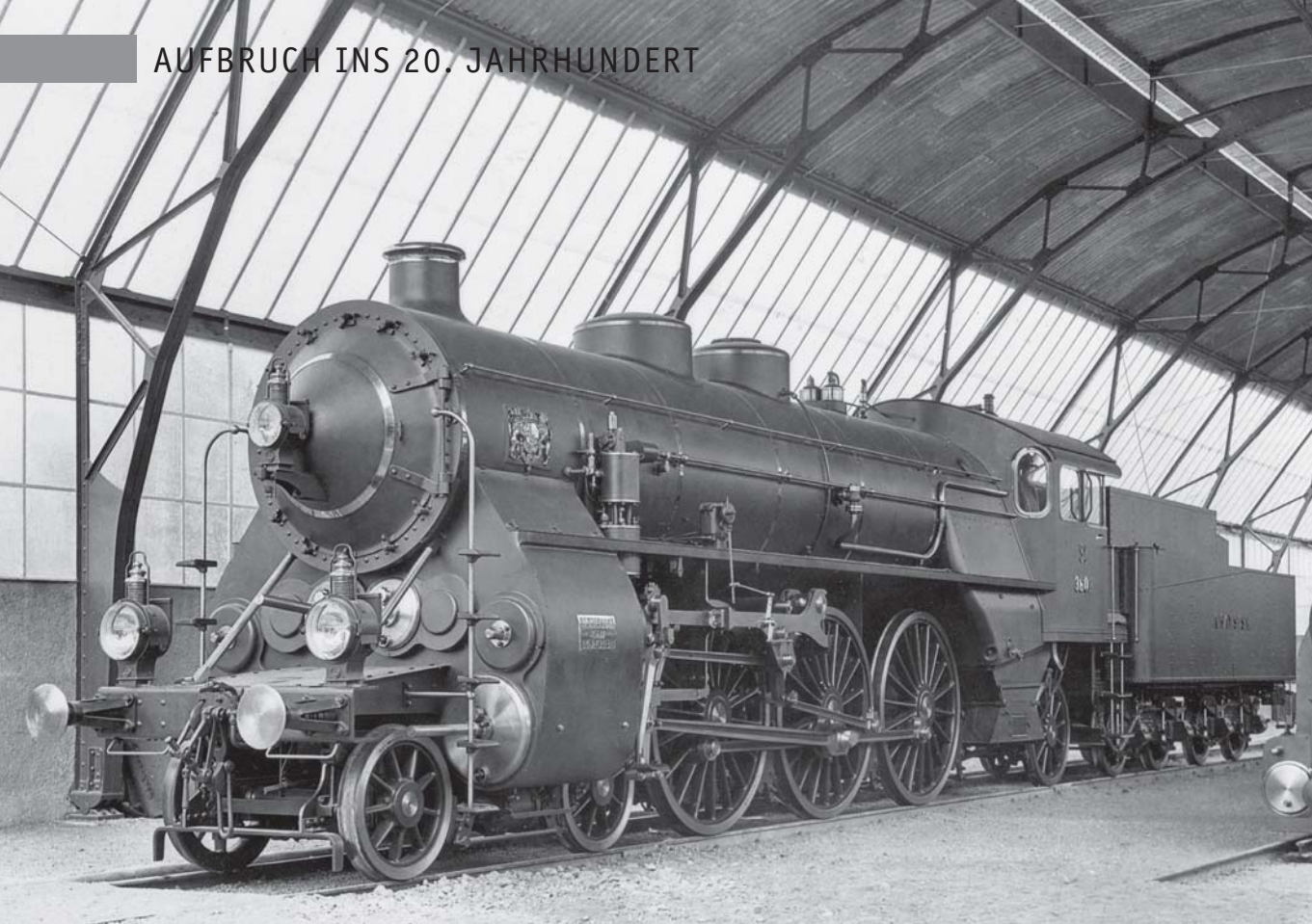


FOTO: S.G. J. BUCHMANN

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.

nalen 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 Deutschland 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 Düsseldorfener Bruno Schmitz, von dem auch die Kaiser-Wilhelm-Denkmal 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 Niederwalddenkmal 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 weilt und sein eigenes Reiterdenkmal auf linksrheinischer Brückenseite enthüllt, wird hier unter Jubelrufen eine hochmoderne Stahlkonstruktion mit Trutzburgcharakter dem Verkehr übergeben. Die neue Eisenbahn-, Straßenbahn-, Automobil- und Fußgängerbrücke ist wesentlich leistungsfähiger als der Vorgängerbau und hat natürlich auch strategische Bedeutung. Es

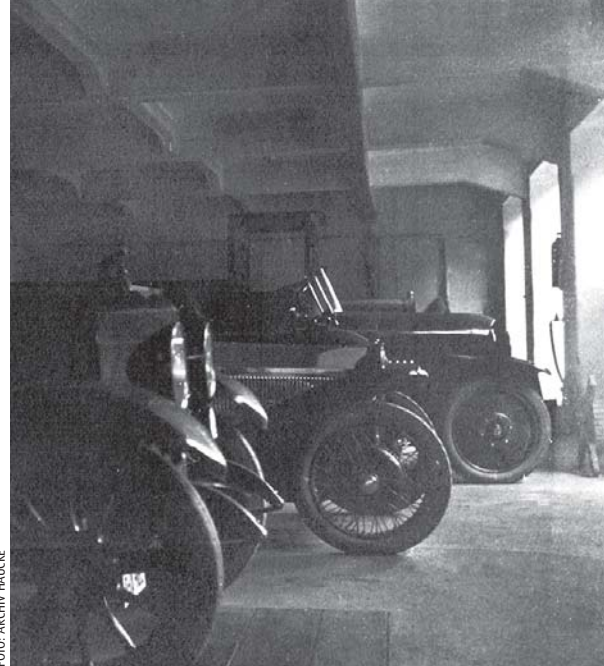


FOTO: ARCHIV HAUCKE

**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.

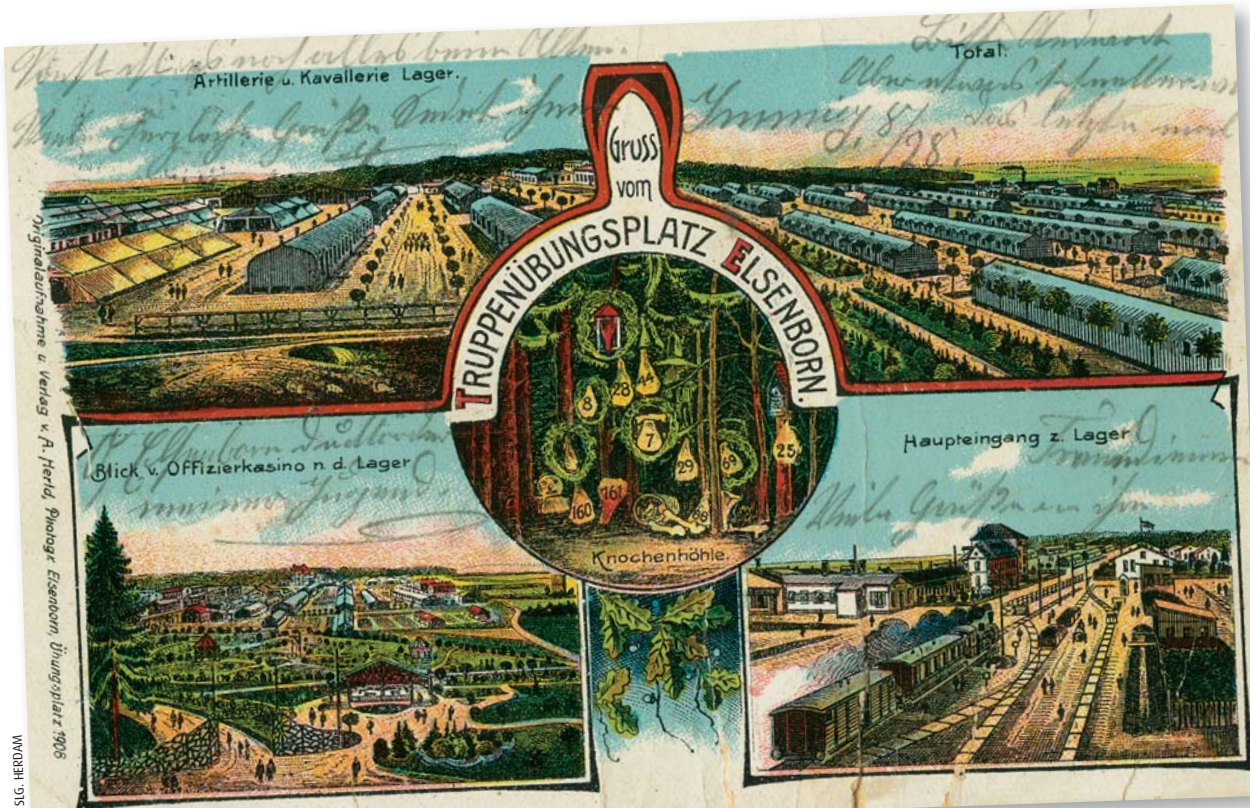
Wer an Sport interessiert ist, denkt in Olympiaden oder verfolgt die sprunghafte Entwicklung des am 28. Januar 1900 in Leipzig gegründeten Deutschen Fußball-Bundes (DFB). Und in den Lichtspielhäusern läuft, wie passend, 1914 der Stummfilm „Die Zerstörung Karthagos“. □ *Karlheinz Haucke*

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 Eisenborn im Zustand von 1906 verfügten bereits über einen direkten Bahnanschluss, häufig auf wie hier schmaler Spur von 600 Millimetern der Feldbahnen des Heeres.

FOTO: SIG. HERDAM

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 Spereber.

# 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.