Der Aderlass

Die Waffenstillstands-Lokomotiven von 1918 und ihr Verbleib

Jean Buchmann
Jean-Marc Dupuy

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | KLARTEXT

Der Aderlass

Die Waffenstillstands-Lokomotiven von 1918 und ihr Verbleib

Jean Buchmann
Jean-Marc Dupuy

Impressum

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.

ISBN 978-3-8375-2024-8

© 2018 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck,
und Klartext Verlagsgesellschaft, Essen

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise oder mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten.

Text: Jean Buchmann und Jean-Marc Dupuy

Übersetzung aus dem Französischen: Dr. Karlheinz Haucke

Layout und Satz: Kurt Heidbreder

Bildbearbeitung: Kurt Heidbreder

Schlusskorrektur: Dr. Karlheinz Haucke

Gesamtherstellung: creo Druck- und Medienservice GmbH, Bamberg

Titelbilder:
Kleines Bild oben: Die Nord 3.1616 (ehemalige P8 2453 Magdeburg, später SNCF 2-230 C 16, ausgemustert am 2. März 1948 in Bussigny) ist mit einem Tender der Nord Bauart gekuppelt.

Großes Bild: Bahnhof La Fère in Nordfrankreich 1919: Die G8.1 5285 Elberfeld trägt eine weiße ‚1' vor Ihrer Betriebsnummer. Diese wurde von der alliierten Abnahmekommission für Eisenbahnmaterial (CIRM) aufgetragen. Die Lok kam später zur Compagnie du Nord, eingereiht als 4.482 und stand bis 1949 im Inventar.

Rückseite: Die preußische G5 4418 Bromberg, gebaut 1916 von Vulcan, hatte ein bewegtes Leben. 1919 nach Frankreich abgegeben kam Sie zur PO, eingereiht als 1301. Ab 1934 trug Sie die Nummer PO-MIDI 040 301, drei Jahre später 4-040 G 301. 1942 kam sie ins Reich zurück. Danach verlieren sich Ihre Spuren.
Sammlung J. Buchmann (3)

Vorwort

Die Unterzeichnung des Waffenstillstandsabkommens am 11. November 1918, das den Ersten Weltkrieg beendete, hatte die Lieferungen einer enormen Anzahl deutschen Eisenbahnmaterials zugunsten der alliierten Kräfte zur Folge. Dieses Sammelsurium, von dem für bestimmte Exemplare die neue Karriere bis Ende der 1960er-Jahre dauerte und sogar bis in die späten 1980er-Jahre für Untergruppen wie beispielsweise die zur Verwirklichung der berühmten Bruhat-Wagen B10t verwendeten Fahrwerke, bestimmte nachhaltig das Erscheinungsbild des Lokomotiv- und Wagenparks der großen französischen Eisenbahnnetze, die zwischen November 1918 und den Jahren 1919 bis 1920 das rollende Material aus Deutschland erhielten.

Dieser schmerzhafte Eingriff in den Ist-Bestand der verschiedenen Eisenbahnen jenseits des Rheins auf deutscher Seite, in einer Größenordnung von immerhin 5000 Lokomotiven und 150000 Waggons, gemäß dem Wortlaut der am 11. November 1918 von den kriegführenden Parteien unterzeichneten Vereinbarung, hatte ganz nebenbei ein einziges Ziel, nämlich, es Deutschland unmöglich zu machen, den Krieg wieder aufzunehmen. Wir werden auch sehen, dass die Vorstellung von der Wiedergutmachung der Kriegsschäden durch Deutschland vielleicht gar nicht so abwegig war dank dieses Materialempfangs als Vorschuss auf höhere Zahlungen.

Zu sagen, dass diese dem Feind entlockten Einheiten seit ihrer Ankunft in Frankreich geschätzt wurden, wäre ohne Zweifel ein Euphemismus. Dennoch verrichteten sie, nach und nach mit teils erheblichem Aufwand an die einheimischen Normen angepasst, in der Folge ehrenwerte Dienste. Man muss hier unterstreichen, dass das Eisenbahnmaterial deutscher Bauart bereits vor dem Konflikt von 1914 bis 1918 geschätzt wurde und dass die nagelneuen, in den deutschen Fabriken hergestellten Einheiten nicht in unendlich kleinen Mengen in die Bestände der großen französischen Eisenbahngesellschaften ebenso wie in den Fuhrpark der Privatunternehmen gelangten. Diese Tendenz machte sich nach 1900 überall bemerkbar, als, ausgelöst von einigen Ingenieuren, die sich bei epochalen technischen Entwicklungen ausgezeichnet hatten, der Ruf deutscher Produkte die Grenzen des Reiches weit überschritt.

Die einfachen Prinzipien des deutschen Lokomotivbaus wurden sogar für die Konstruktion bestimmter Maschinen in Frankreich übernommen. Das Amt für Konstruktion und Eisenbahn-Materialstudien (Office de Constructions et d´Etudes de Matériel de chemin de fer), bekannt unter seinem Kürzel „OCEM“, machte sich gleich mit seiner Gründung unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg diese Konzepte zur einfachen Dampfdehnung und Überhitzung zu eigen. Es traf jedoch auf wenig Gegenliebe bei den großen Eisenbahngesellschaften, die, nachdem sie zunächst von dieser Lösung fasziniert waren, es vorzogen, auf die als wirtschaftlicher beurteilte Lösung der Verbundausdehnung mit Überhitzer zu setzen. Es folgte eine leidenschaftliche Debatte zwischen den zwei rivalisierenden Schulen um eine Technik, die schon bald durch den Fortschritt überholt werden sollte, sowohl durch die Elektro- wie auch die Diesellokomotiven.

Die seinerzeitigen Auseinandersetzungen sind natürlich mit der Zeit verblasst. Es schien uns aber interessant genug, Ihnen in diesem Werk die Geschichte dieses so bemerkenswerten rollenden Materials, das sich in ganz Frankreich verbreitete, objektiv und unparteiisch vorzustellen.

Wir werden unsere Arbeit ganz allgemein mit den Bedingungen zur Ankunft des Materials in Frankreich beginnen, um dann zur Beschreibung der Dampflokomotiven der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) überzugehen, die schon mengenmäßig am bedeutendsten waren. Wir werden unsere Studie fortsetzen, indem wir die Dampflokomotiven der anderen großen deutschen Eisenbahnen behandeln, um mit einem kurzen Überblick über das Waggonmaterial, sowohl die Personen- als auch die Güterwagen, zu schließen.

Jean Buchmann und Jean-Marc Dupuy

Die Bezeichnung «Zweites Reich» bezieht sich auf das am 18. Januar 1871 im Spiegelsaal des Schlosses von Versailles proklamierte Deutsche Kaiserreich. Es entstand aus einem Sammelsurium von 22 Monarchien, drei Republiken und dm Reichsterritorium (Elsaß-Lothringen). Es endete am 9. November 1918 mit der Abdankung Kaiser Wilhelms II. und der Ausrufung der Weimarer Republik.

Die Geschichte des Waffenstillstandsmaterials von 1918

Allgemeines über das deutsche Kaiserreich und seine Eisenbahnen

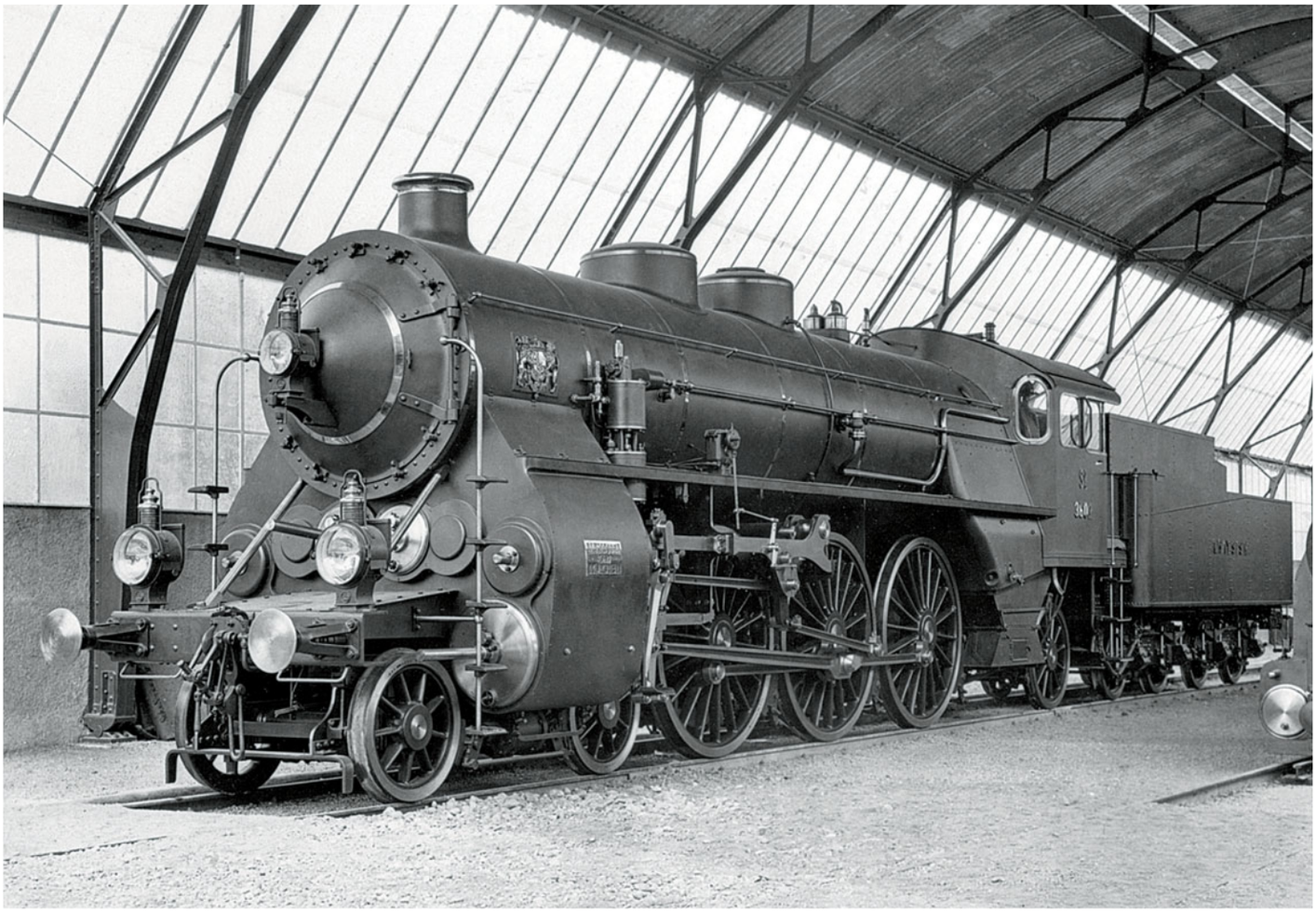
Das deutsche Kaiserreich (2. Reich) konstituierte sich am 18. Januar 1871 mitten im Krieg mit Frankreich. Mit der feierlichen Proklamation im Spiegelsaal des Versailler Schlosses entstand ein föderaler, konstitutioneller Staat mit dem Kaiser als Oberhaupt, dessen vererbbarer Titelanspruch dem preußischen König zufiel. Letzterem kam die exekutive Macht ebenso zu wie das Recht, den Krieg zu erklären und Verträge abzuschließen.

Das neue Kaiserreich barg in seinem Schoß ein Konglomerat von 22 Monarchien und Fürstenstaaten, drei Republiken und einem Kaiserland. So Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden und das „Reichsland“ von Elsaß-Lothringen als bevölkerungsreichste Länder, während die übrigen konstituierenden Mitglieder (Hessen, Mecklenburg-Schwerin, Sachsen-Weimar, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg und Gotha, Anhalt, Reuß (älterer Zweig), Reuß (jüngerer Zweig), Schaumburg-Lippe, Lippe-Detmold, Lübeck, Bremen und Hamburg) weniger bekannt blieben, vielleicht mit Ausnahme der beiden letztgenannten Hansestädte.

Diese extreme Zerstückelung fand sich natürlich auch wieder bei den Eisenbahngesellschaften, die die Bahnstrecken in den Ländern des neuen Imperiums betrieben. Das größte Netz war natürlich das von Preußen-Hessen, nämlich das der KPEV, der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung. Seine dezentrale territoriale Organisation umfassten 21 regionale Direktionen, nämlich die KED, die Königlichen Eisenbahn-Direktionen, die ihren jeweiligen Sitz in Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Kassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt, Halle, Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg, Magdeburg, Mainz, Münster, Posen, Saarbrücken und Stettin hatten.

Die preußischen Eisenbahnen behaupteten sich als das mit 38031 Kilometern an öffentlichen Strecken größte und leistungsfähigste Netz Europas. Die unter dem politischen Druck des Reichskanz-

Die S 3/6 3602 in ihrem ockergelben Farbkleid rief die Bewunderung der Besucher der Münchener Ausstellung von 1908 hervor. Die zweite Maschine dieser legendären bayerischen Baureihe wurde 1919 an die Entente geliefert und dann als 231 981 bei der französischen Staatsbahn (ETAT) eingereiht. Sammlung S. Beständig



Die Nord-3.1625, ehemals P8 2492 Frankfurt, leistet Vorspann für die Nord-3.514 die einen Gütereilzug aus Boulogne mitte der 1920er-Jahre befördert. Sammlung J. Buchmann

lers Bismarck von 1879 an erfolgte Vereinnahmung diverser Privatbahnen diente als Modell für die Verstaatlichung der wesentlichen übrigen Eisenbahnen, die um 1885 tätig waren.

Das mit 8543 Streckenkilometern zweitgrößte Netz war das Bayerns. Es bot allerdings die Besonderheit einer Zweiteilung und zwar mit dem Betrieb der Strecken des Königreichs Bayern durch die Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay. Sts.B.) einerseits und der Strecken der bayerischen Pfalz auf der linken Rheinseite durch die Pfälzischen Eisenbahnen andererseits. Die letzteren waren erst am 1. Januar 1909, dem Datum der Fusion von Ludwigsbahn, Maximiliansbahn und Nordbahn, entstanden.

Drittplatzierte aufgrund ihrer Charakteristik waren die Eisenbahnen des Königreichs Sachsen. Die Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) verfügten über eine Netzausdehnung von 3188 Kilometern. Es folgten die Eisenbahnen des Königreichs Württemberg, die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E.), mit 2193 Kilometern und dann die des Großherzogtums Baden, die Großherzoglich-Badischen Staats-Eisenbahnen (G.B.St.E.), mit insgesamt zwar 2395 Kilometern, aber einem im Vergleich geringeren Verkehrsaufkommen.

Es existierte noch eine kaum greifbare Zahl kleiner Eisenbahngesellschaften, von denen die wichtigsten die von Mecklenburg und Oldenburg waren. Alle zusammen repräsentierten immerhin 7273 Streckenkilometer.

Nimmt man noch die 2107 Kilometer hinzu, die das Eisenbahnnetz des Reichslandes Elsaß-Lothringen umfasste, so kommt man am Vorabend des Ersten Weltkriegs auf ein beachtliches Gesamtergebnis von 63730 Kilometern Schienenwegs auf deutschem Boden.

Allgemeines über die Eisenbahn in Frankreich

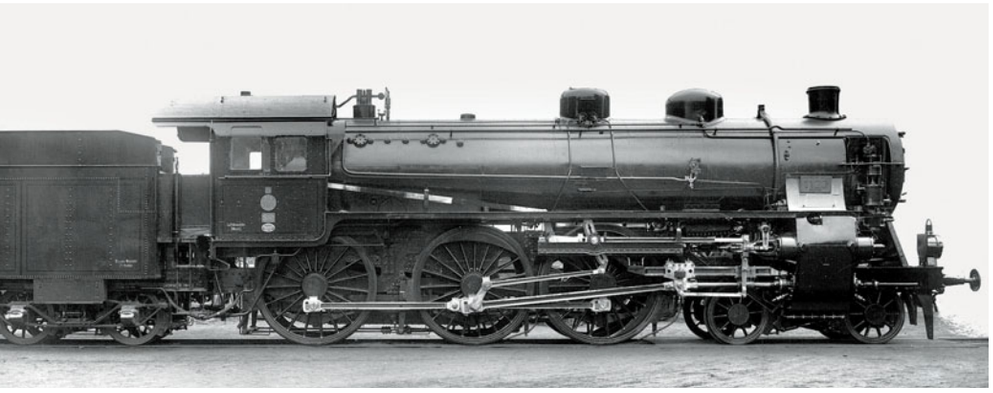
Anders als im deutschen Kaiserreich bestand das französische Territorium aus einer Einheit unter der Verwaltung der dritten Französischen Republik (Troisième République). Der offizielle Staatsname war, damals wie heute, République Française. Die Niederlage in der Schlacht von Sedan im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/1871 und die damit verbundene Gefangennahme von Kaiser Napoléon III. legten den Grundstein dieser neuen parlamentarischen Regierung, die bis 1940 bestehen sollte.

Die Eisenbahn hielt einen zögerlichen Einzug in Frankreich und diente zuerst zum Transport von Kohle, als 1827 die Strecke von Saint-Etienne nach Andrézieux, später verlängert nach Roanne, eröffnet wurde. Erst 1837 ging die erste Personenzugstrecke zwischen Paris und Saint-Germain in Betrieb, gefolgt 1841 von der ersten internationalen Bahnlinie Europas, die Basel mit Straßburg verband und mit einer Länge von 140 Kilometern auch die längste Strecke in Frankreich bildete. Diese Linien, durch private Gelder finanziert, beruhten auf kommerziellem Interesse ohne jeglichen geographischen Zusammenhang.

Um ein geordnetes Bahnnetz in Frankreich zu schaffen, wurde das Gesetz von 11. Juni 1842 aus der Taufe gehoben. Das Streckennetz, benannt nach dem Stern von Legrand, hatte Paris zum zentralen Ausgangspunkt aller ausgehenden Strecken bestimmt, nach Vorbild des zentralisierten Verwaltungsregimes und des bestehenden Netzes von Nationalstraßen, deren Bahnstrecken demselben Weg folgen sollten. Die kleinen Provinzstädte, ehemals Postkutschenstationen, wurden schlicht zu den Hauptbahnhöfen der Eisenbahnlinien und zu Ausgangspunkten für Zweigstrecken. Die finanzielle Lage der daraus entstandenen Privatbahnunternehmen, 33 an der Zahl im Jahre 1846 für 1900 Kilometer Bahnlinien, wurde aufgrund der wirtschaftlichen

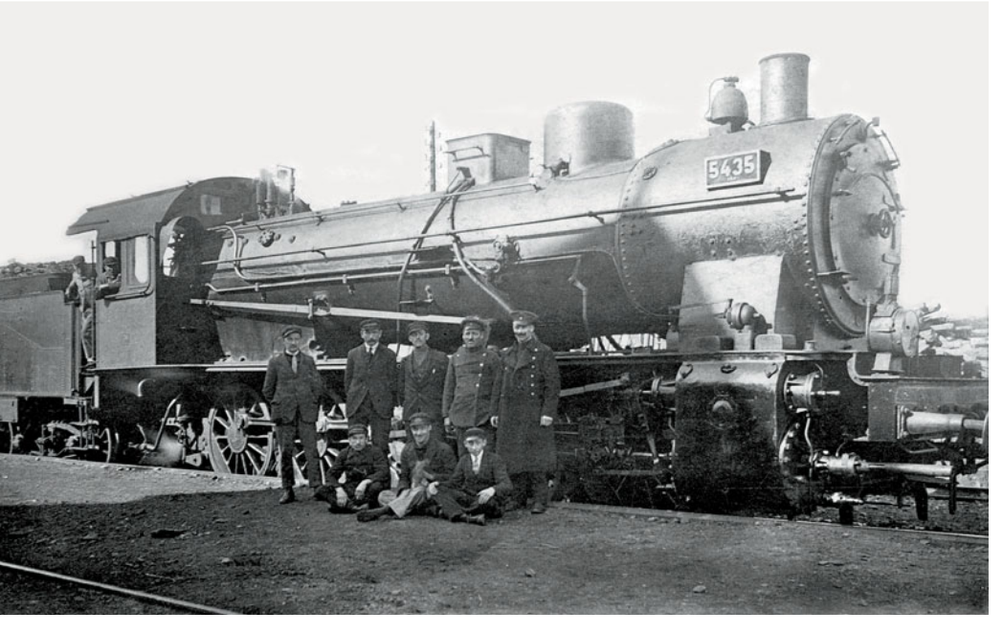
Die G 7.2 4.1084 der Nordbahn in Chantilly. Sammlung J. Buchmann

Diese Streckenkarte aus dem Chaix-Kursbuch von 1921 verdeutlicht das eng gestrickte französische Bahnnetz sowie die 1918 an Frankreich zurückgegebenen Strecken der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen. Der Hauptteil der normalspurigen Strecken wurde von fünf privaten Gesellschaften (NORD, EST, PLM, PO und Midi) sowie der zwei Staatsbahnen (ETAT und ab 1918 AL, ehemals Elsaß-Lothringen) betrieben. 1934 fusionierten PO und Midi zur „Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et du Midi" (PO Midi). Mit der Durchführung der Konvention vom 31. August 1937 erfolgte am 1. Januar 1938 die Gründung der SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) die die Konzessionen der fünf privaten Gesellschaften und der zwei Staatsbahnen übernahm.



Die S 10.1 der Bauart 1914, 1123 Bromberg, beim Verlassen der Werkshallen von Linke-Hofmann in Breslau 1915, war die Schnellzuglokomotive par excellence der Preußischen Staatsbahnen. Diese verließen sich nie auf eine Pazifik-Bauart in ihren Beständen. Sammlung J. Buchmann

Die preußische G 10 5435 Köln wurde zur 57 1224 bei der DRG. Gebaut 1913, ist sie eine der Repräsentantinnen hochmoderner Lokomotiv-Baureihen speziell bestimmt für den Kriegseinsatz, kenntlich gemacht durch den Buchstaben C an der Seite des Führerstands. Sammlung J. Buchmann



und politischen Krise, ausgelöst von der Revolution von 1848, so stark in Mitleidenschaft gezogen, dass das 1852 eingeführte Zweite Kaiserreich (Second Empire) unter Napoléon III. eine Fusion zu sechs großen Unternehmen vollzog: Die Compagnie du chemin de fer du NORD (Nordbahn), die Compagnie des chemins de fer de l'EST (Ostbahn), die Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM), die Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO), die Compagnie des chemins de fer du Midi (Südbahn) und die Compagnie des chemins de fer de l'OUEST (Westbahn).

Frankreich verfügte 1875 über ein Streckennetz von über 20 000 Kilometern. Am 11. Juli 1879 stimmte die Regierung dem Plan Freycinet zu, der ein Bauprogramm von 150 neuen Linien vorsah, mit dem Ziel, alle Unterpräfekturen mit einer normalspurigen Eisenbahnlinie zu versorgen. Dieser zutiefst politisch geprägte Plan, der weder kommerzielle Bedürfnisse noch geographische Notwendigkeiten erfüllte, führte zum Bau von insgesamt mehr als 10 000 Kilometer langen Bahnlinien.

1878 entstand die Réseau de l'Etat (Staatsbahn) durch die staatliche Übernahme der Konzessionen von kleinen Eisenbahnunternehmen im Westen Frankreichs, gefolgt 1908 vom Kauf der maroden Compagnie de l'OUEST.

1914 konnte Frankreich auf ein eng gestricktes Streckennetz von zirka 49 000 km blicken, dessen Hauptteil der normalspurigen Strecken von den fünf oben genannten privaten Gesellschaften und der Staatsbahn betrieben wurde. Um sie herum entstand eine Vielzahl von kleinen, mittleren oder größeren Nebenbahnenbetrieben, die in der Regel als Département- oder Regionalbahnen sowie Stadt- oder Vorortbahnen zusammengefasst wurden. In Paris zum Beispiel betrieben nicht weniger als zehn Unternehmen die Straßenbahnlinien.

Deutscher und französischer Schienenfahrzeugpark während des Krieges im Überblick

Bevor wir uns nun kurz der schwierigen und mühsamen Ankunft der Waffenstillstandsfahrzeuge im Kontext der Epoche zuwenden, ist es sinnvoll, kurz auf den Entwicklungsstand des rollenden Materials sowohl auf deutscher als auch auf französischer Seite während der Dauer des Kriegs von 1914 bis 1918 einzugehen.

Die deutschen Effektivbestände

Der Triebfahrzeugpark der großen deutschen Eisenbahnen hatte bekanntlich in den Jahren vor dem Krieg einen anhaltenden Zuwachs seiner Bestände zu verzeichnen dank der Realisierung neuer vereinheitlichter Baureihen leistungsfähigerer Lokomotiven, verdientermaßen vor allem durch die innovative Technik der Dampfüberhitzung. Um während des Kriegs den Bedarf der Heeresfeldeisenbahn zu befriedigen, einer sich der Verwaltung der Eisenbahnen in den vom Reich besetzten Gebieten bemächtigenden Organisation, wurde in einem ununterbrochenen Rhythmus weitergebaut. Hervorzuheben ist, dass während des Krieges rund 25 000 Kilometer Eisenbahnstrecken, sämtlich in den besetzten Gebieten, gleichfalls unter militärische Kontrolle gestellt wurden.

Der Bestand an Dampflokomotiven stieg von 27214 Exemplaren 1913 auf 34208 im Jahr 1918, was einer Steigerung um fast 26 Prozent entspricht. In derselben Zeit beschränkten sich die Ausmusterungen auf ein striktes Minimum: Von 577 Einheiten 1914 sanken die Streichungen aus dem Bestand laut den jährlichen Ausmusterungslisten auf nur noch 167 Maschinen 1918.

Während derselben Zeitspanne nahm der Personenwagenbestand weniger spektakulär zu; er steigerte sich gleichwohl von 59681 auf 71388 Waggons, was eine Zunahme von 19 Prozent be-