Klaus-Jürgen Bremm, *Armeen unter Dampf. Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1918*, Hövelhof: DGEG Medien 2013, 127 S., EUR 24,80 [ISBN 978-3-937189-75-8]

Besprochen von **Burkhard Köster**: Bonn, E-Mail: BurkhardKoester@bundeswehr.org

DOI 10.1515/mgzs-2017-0028

Die großen Schlachten des Ersten Weltkrieges fanden und finden immer noch in der vielfältigen wissenschaftlichen, publizistischen oder auch visuellen Darstellung zum 100-jährigen Gedenken ihren angemessenen Ort. Tannenberg, Gorlice und Tarnów, Verdun, Somme, Isonzo, um nur einige wenige Namen zu nennen,

stehen für das verlustreiche und zähe vierjährige militärische Ringen auf dem europäischen Kontinent.

Die Faszination des Kampfes trübt jedoch oftmals den Blick auf eine wichtige Grundlage aller Kriegführung, nämlich das eher unspektakuläre Transport- und Nachschubwesen und die Logistik im Allgemeinen. Autoren und Lesern geht es ähnlich wie den Operateuren in den Generalstäben. Alle wissen um die Bedeutung von Ernährung, Bereitstellung von Munition und Ersatzteilen, Heranführung von Soldaten an die Front oder das Verlegen in andere Kriegsgebiete oder Frontabschnitte. Doch die Beschäftigung damit wird den wenigen Experten oder Interessierten überlassen. Im althergebrachten deutschen militärischen Führungsdenken steht der Operateur im Mittelpunkt, der logistische Bedenken bei Operationsplanungen zwar wahrnehmen muss, sie aber als störend empfindet. Diese Bedenken gelte es dann nicht in erster Linie durch eine verbesserte logistische Basis, sondern durch eine möglichst noch bessere Operationsplanung zu zerstreuen.

Vor diesem Hintergrund interpretiert Klaus-Jürgen Bremm in seinem Band »Armeen unter Dampf« sehr überzeugend die Genese der deutschen Aufmarschplanungen bis 1914. Er zeigt, wie sehr alle operativen Planungen des deutschen Generalstabs vor dem Weltkrieg bemüht waren, »aus einem durchaus leistungsfähigen Eisenbahnnetz das Letzte herauszuholen« (S. 23). Der Versuch, mittels der Eisenbahnen dem strategischen Problem des Zweifrontenkrieges gegen zahlenmäßig stärkere Gegner zu entkommen, mündete u. a. im »Schlieffenplan« und seiner Modifikation durch Moltke den Jüngeren. Die damit verknüpften minutiösen Transportplanungen und die engen, kaum Verzögerungen zulassenden Zeitfenster für die Verlegungen zwischen den Fronten scheiterten dann nach wenigen Wochen an der Kriegswirklichkeit.

Doch auch wenn der strategische Erfolg ausblieb, waren die gesamte militärische Kriegführung wie die zivile Kriegswirtschaft von den Eisenbahnen lebenswichtig abhängig. Bremm beschreibt auf knappem Raum anschaulich die auch heute noch beeindruckenden Transportzahlen während des Krieges. So war beispielsweise bis zum »17. August 1914 der große Eisenbahnaufmarsch im Westen abgeschlossen [...], rund 7300 Züge [hatten] in nur elf Tagen über zwei Mio. Mann und fast 900 000 Pferde in ihre Aufmarschräume befördert« (S. 39). Aber auch die operative Nutzung der Eisenbahnen – wie in der erfolgreichen Schlacht bei Tannenberg – belegt, dass Eisenbahntransporten im Ersten Weltkrieg die zentrale Bedeutung zukam. Ohne sie wäre der Krieg wohl in kurzer Zeit beendet gewesen.

Bis Kriegsende entwickelte sich eine gut organisierte Feldeisenbahnabteilung, der es dennoch nicht gelang, bis zum Beginn der deutschen Frühjahrsoffensiven 1918 die notwendigen Eisenbahntransporte vollständig sicherzustellen. Das war u. a. der Geheimhaltung geschuldet, die den Planern nur drei Wochen Zeit für die Transporte zur Truppenverstärkung einräumte. Zudem blieb

es ein während des gesamten Krieges nie befriedigend gelöstes Problem, die eigenen Transportlinien an das gegnerische Netz anzuschließen. Damit konnten Offensiven nur sehr begrenzt in der Tiefe durch Nachschubtransporte auf Eisenbahnen unterstützt werden.

Neben den rein militärischen Aspekten widmet sich Bremm, wenn auch auf knappem Raum, den Auswirkungen der militärischen Eisenbahnnutzung auf den Eisenbahnbetrieb im Heimatland. Dabei zeigt er zugleich anschaulich die zunehmende Bedeutung der »Eisenbahnen als Instrument der Kriegswirtschaft« (S. 64). Alle besetzten Gebiete wurden systematisch ausgebeutet, um so für das rohstoffarme Deutsche Reich die zwingend notwendigen wirtschaftlichen Ressourcen bereitzustellen. Bremm zieht folgendes Resümee: »Mit Hilfe seiner nachgeordneten Dienststellen war der Feldeisenbahnchef, der nicht einmal einen Generalsrang bekleidete, praktisch unbeschränkter Herr über ein europaweites Wirtschaftsimperium« (S. 64).

Während Bremm der wichtigen Vorgeschichte des Ersten Weltkrieges breiteren Raum gibt, kommt im Verhältnis dazu der Krieg aus Sicht des Rezensenten etwas zu kurz. Es ist sicher begründbar, die deutschen Offensiven 1914 und 1918 aus Truppentransportsicht intensiver zu betrachten. Dass jedoch den Kriegsjahren 1915 bis 1917 nur rund drei Seiten Text eingeräumt wird, ist bedauerlich. Gerade das für das Deutsche Reich so schwierige Kriegsjahr 1916 mit seinen vielen Truppentransporten oder die Nachschuborganisation hätten eine etwas ausführlichere Darstellung verdient. So wäre beispielsweise ohne die Eisenbahntransporte zwischen West- und Ostfront im Sommer 1916 der Durchbruch der Russen kaum aufzuhalten gewesen. Positiv zu benennen ist jedoch der Exkurs auf die Phase der Demobilisierung nach Kriegsende bis in das Jahr 1919 hinein.

Der selbstgewählten Fragestellung nach »der Rolle des Eisenbahnnetzes bei dem von Schlieffen vollzogenen strategischen Schwerpunktwechsel von Ost nach West« (S. 8) geschuldet, wird der Anspruch des Untertitels, »Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1918«, nicht ganz eingelöst. Vielmehr geht es im ersten Hauptteil um »die Genese der strategischen Transportplanungen bis zum Ersten Weltkrieg« (S. 8). Neben dem Deutschen Reich werden dazu im Vergleich die Großmächte Österreich-Ungarn und Frankreich abgehandelt. Russland wird leider »auf Grund der momentan schwer zugänglichen Quellen« (S. 8) nur knapp im Kontext der Habsburger Monarchie mitbetrachtet.

Der Autor hat einen Band vorgelegt, der vor allem durch sein umfangreiches und sehr anschauliches Bildmaterial überzeugt. Die Fotos aus dem (Truppen-) Transportalltag zeigen alle Facetten des Eisenbahnbetriebs im Krieg. Dies wird ergänzt durch Tabellen, Grafiken und Karten des preußischen Eisenbahnnetzes 1870 und 1920. Bei dem Letztgenannten wird die enorme Verdichtung der Linien insgesamt, aber auch der Verbindungen der Eisenbahnlinien untereinander deut-

lich. Der Band wird durch ein geografisches Register mit Eisenbahngesellschaften und einem Personenregister abgerundet, sodass Eisenbahninteressierte sowie Militärhistoriker ebenso von der Darstellung wie von den Anlagen einschließlich der hilfreichen Quellen- und Literaturangaben profitieren können.