GFS

Die Badischen Staatseisenbahnen im 1.Weltkrieg

Marius Milbich, KS1
Geschichte, Hr. Kirstätter

Vorwort

1. Vorwort

1.1. Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort
    1.1. Inhaltsverzeichnis
    1.2. Einleitung
2. Der Schlieffenplan
    2.1. Allgemeine Erläuterungen
    2.2. Der Schlieffenplan und Baden
3. Die badischen Staatseisenbahnen
    3.1. Das badische Eisenbahnschienennetz um 1914
    3.2. Der Schlieffenplan und die badischen Staatseisenbahnen
4. Strategische Eisenbahnlinien in Baden
    4.1. Die Bruhrainbahn
    4.2. Die Rheinbahn
5. Fazit
6. Quellen

1.2. Einleitung

In dieser GFS behandle ich die Situation der Badischen Staatseisenbahnen im 1.Weltkrieg hinsichtlich des Schlieffenplans.
Anhand zweier Beispiele versuche ich, die vor allem regionale strategische Bedeutung des badischen Eisenbahnnetzes zu skizzieren.
Zitierte Schreibfehler und Zitate wurden an den zitierten Satz so angepasst, dass dieser in seiner Bedeutung nicht verändert, jedoch leichter zu lesen ist.
Quellentexte sind mit Fußnoten angegeben.

2. Der Schlieffenplan

2.1. Allgemeine Erläuterungen

Schon 1905 erschien die Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“, in der Alfred Graf von Schlieffen eine bis ins Detail geplante Offensivstrategie entwirft, mit der Frankreich innerhalb weniger Wochen besiegt werden soll. Die deutsche Offensive gegen Frankreich 1914 folgte dem „Schlieffenplan“. Er sieht vor, die französischen Grenzfestungen, *„deren Bezwingung einen großen Belagerungsapparat, viel Zeit und Kräfte (...) erfordert“*[1], mit einem *„von Nordwesten gegen die Flanken bei Mézières, Rethel, La Fère und über die Oise gegen den Rücken der Stellung gerichtete(n) Angriff“*[2] zu umgehen.
Bezüglich der damit einhergehenden Neutralitätsverletzungen und deren Folgen gibt sich Schlieffen sehr selbstsicher.
„Die Verletzung der Neutralität von Luxemburg wird abgesehen von Protesten keine Folge von Bedeutung haben. Die Niederlande erblicken in (…) England nicht weniger einen Feind als Deutschland. Ein Abkommen mit ihnen wird sich erzielen lassen. (...) Belgien wird sich voraussichtlich widersetzen. Seine Armee wird sich (…) nach Antwerpen zurückziehen und muss dort eingeschlossen werden.“[3]
Das Ziel der Offensive gegen Frankreich ist ebenfalls eindeutig formuliert.
„Es muss durchaus versucht werden, die Franzosen durch Angriffe auf ihre linke Flanke in östliche Richtung gegen ihre Moselfestungen, gegen den Jura und die Schweiz zu drängen. Das französische Heer muss vernichtet werden.“[4]

2.2. Der Schlieffenplan und Baden

Mit der Behandlung eines Themas, wie beispielsweise auch „Die Badischen Staatseisenbahnen im 1.Weltkrieg“, stellt sich dem Leser zunächst selbstverständlich die Frage nach dem Grund der absichtlichen zeitlichen Eingrenzung, nach der bewussten Wahl eines eingrenzenden zeitlichen Rahmens. Warum also gerade die Zeit des ersten Weltkriegs?
Daraus folgt in der Regel die logische Konsequenz, dass das Thema gerade aufgrund der zeitlichen Eingrenzung in einen neuen Zusammenhang gesetzt werden kann oder einfach in dieser Zeit besonders interessant ist. Was macht der erste Weltkrieg nun interessanter an den Badischen Staatseisenbahnen?
Mein persönliches Interesse konzentriert sich auf eine mögliche Bedeutung, zumindest ein Mitwirken der Badischen Staatseisenbahnen im Angriffskrieg gegen Frankreich. Wegen dieser Voreingenommenheit, die objektives Arbeiten nach dieser Fragestellung erheblich erschwert, ist es nur sinnvoll, zuerst einmal die Fragestellung, oder genauer Subjekt und Objekt, umzukehren und allgemeiner zu formulieren: Hatte die Offensive gegen Frankreich beziehungsweise auch deren Planung Auswirkungen auf Baden?

---

1 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
2 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
3 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
4 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905

Der Schlieffenplan

Alfred Graf von Schlieffen erwähnt zwar kein einziges Mal explizit die Badischen Staatseisenbahnen, aus seinen militärstrategischen Überlegungen lässt sich jedoch zumindest die Bedeutung einer Offensive gegen Frankreich für Baden allgemein ableiten. So wäre zum Beispiel eine, jedoch nicht in Erwägung gezogene, südliche Umfassung der französischen Festungslinie zu einem großen Teil von badischem Staatsgebiet ausgegangen.
„Einer Umfassung südlich müsste ein siegreicher Feldzug gegen die Schweiz und eine Bezwingung der Juraforts vorausgehen, zeitraubende Unternehmungen, während welcher die Franzosen nicht müßig bleiben würden.“[5]
Schlieffens Gedenkschrift endet mit dem Satz *„Es ist (...) geboten, dass die Deutschen auf dem rechten Flügel so stark wie möglich sind, denn hier ist die Entscheidungsschlacht zu erwarten.“*[6] Doch ebenso schreibt Schlieffen, dass die Stärke des rechten Flügels *„nur auf Kosten des linken geschehen (kann), dem dadurch wahrscheinlich die Aufgabe zufällt, gegen Übermacht zu kämpfen.“*[7]
Dieser defensive linke Flügel verlief entlang der Westgrenze von Elsass-Lothringen und seine Front blieb bis Kriegsende beinahe unverändert. Eines der französischen Kriegsziele war jedoch die Rückgewinnung von Elsass-Lothringen und so erwähnt Schlieffen mit Recht die Möglichkeit, dass die Franzosen *„vollends über den Oberrhein in Deutschland ein(...)fallen“*[8] könnten, ebenso wie *„zum Einbruch in Süddeutschland den Weg durch die Schweiz“*[9], allerdings versucht er dies durch erhöhten Druck über den rechten deutschen Flügel zu verhindern und erwähnt ebenfalls, dass im Falle eines französischen Einfalls in Süddeutschland *„im Schwarzwald Widerstand geleistet (wird)“*[10].
Dennoch *„nahm man daher (mit Bangen) in Freiburg und Karlsruhe die ersten Tage des Krieges wahr“*[11] und als die Franzosen tatsächlich ins Elsass vorrückten galt es, vor allem Mülhausen (Mulhouse) als *„letzte große Stadt vor der Schweiz und dem Rhein“*[12] zu halten. *„Fiele Mülhausen, stünden der deutsche Südwesten und vor allem Freiburg den französischen Truppen offen.“*[13]
Auch das badische Infanterieregiment Nr. 169, das Teil des XIV. Armeekorps war, kämpfte in jener Schlacht bei Mülhausen, mit der man ein Vorrücken der Franzosen schließlich stoppen konnte. *„Die Landwehrregimenter des XIV. Reserve Armeekorps blieben als Grenzschutz für die Dauer des Weltkriegs im Elsass eingesetzt.“*[14]
Die Nähe Badens zur elsässischen Front spiegelte sich auch in Luftangriffen wieder, lagen doch *„der Bodenseeraum und der Rhein von Freiburg bis Karlsruhe (…) im Operationsbereich der französischen Flieger“*[15].

---

5 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
6 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
7 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
8 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
9 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
10 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
11 Daniel Kuhn: Als der Krieg vor der Haustür stand, S.49
12 Daniel Kuhn: Als der Krieg vor der Haustür stand, S.49
13 Daniel Kuhn: Als der Krieg vor der Haustür stand, S.49
14 Daniel Kuhn: Als der Krieg vor der Haustür stand, S.51
15 Daniel Kuhn: Als der Krieg vor der Haustür stand, S.93

Der Schlieffenplan

Neben dieser Einschätzung der aus der geografischen folgenden militärischen Lage Badens lassen sich ebenso Hinweise auf eine allgemeine Bedeutung und Notwendigkeit der Eisenbahnen in Schlieffens Denkschrift finden.
Beispielsweise bemerkt General von Moltke am Rand einer Abschrift des Schlieffenplans zu Schlieffens Einschätzungen der erwähnten Neutralitätsverletzungen *„Wenn unsere Diplomatie das fertig bringt, ist ein großer Vorteil erreicht. Wir brauchen die holländischen Bahnen. Holland als Bundesgenosse wäre von unschätzbarem Wert“*, weiter spricht Schlieffen im Zusammenhang mit der Strategie gegen die wehrhaften Belgier davon, *„die Verbindung mit der See und mit England abzuschneiden“* und ebenso vermutet er die Sperrung der belgischen Maasbahn[16], wahrscheinlich um einen schnellen Vormarsch der Deutschen, insbesondere der zweiten Armee, zu verhindern. Selbstverständlich muss sich Schlieffen in seinen Planungen nach der gegebenen Infrastruktur richten, daher *„(führen) die Bedingungen, welche die Eisenbahnen auferlegen, (…) zu einem Aufmarsch des deutschen Heeres der Hauptsache nach in der Linie Metz-Wesel“*[17]. Den ursprünglich hauptsächlich gegen die linke Flanke geplanten Angriff verändert Schlieffen in einen Angriff auch gegen den linken Teil der Front, denn *„zu einem Marsch in so schmaler Front fehlen (…) die Wege und noch mehr fehlen die Eisenbahnen, um die Truppen in eine solche Front zu bringen“*[18]. Noch einige weitere Male hebt Schlieffen die Bedeutung der Eisenbahnen in seinem Plan hervor, dessen Gelingen geradezu *„von der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ab(hängt)“*[19], schließlich müssen nicht nur Soldaten, sondern auch Lebensmittel, Munition und andere Güter an die Front sowie Verletzte in die Heimat transportiert werden, *„es müssen (…) die Eisenbahnen, soweit sie für den Nachschub des Heeres erforderlich sind , gesichert, die volk- und fabrikreichen Provinzen Belgiens und des nordwestlichen Frankreichs besetzt werden“*[20].
Die Eisenbahn nimmt im Schlieffenplan eine sehr bedeutende logistische Rolle ein, da man zum einen die eroberte feindliche Infrastruktur zu seinem eigenen Vorteil nutzen möchte, zum anderen aber dem Gegner durch die optimale Nutzung leistungsfähigerer eigener Infrastruktur überlegen zu sein versucht.
So sind als Beispiele, die die Wichtigkeit schneller und überraschender Truppenbewegungen belegen, zuerst einmal natürlich der deutsche Vormarsch, der *„erst etwa 50 Kilometer nordöstlich von Paris zum Stehen (kam)“*[21], sowie die *„(erste) Marneschlacht im September 1914“* zu nennen, als *„der Militärgouverneur (von Paris) (…) seine Truppen (mit Taxis) direkt zur Front fahren ließ“*[22].
In dem anschließenden Stellungskrieg versuchte man, mit *„Giftgas (…) wieder Bewegung in die Kämpfe (zu) bringen und eine Entscheidung herbei(zu)zwingen“*[23]. Schlieffen selbst zeigt in seiner Denkschrift oft genug, wie wichtig es vor allem für das Deutsche Reich als Angreifer ist, „in Bewegung zu bleiben“.

16 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
17 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
18 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
19 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
20 Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
21 Landesarchiv BW: Archivnachrichten 40/2010
22 Landesarchiv BW: Archivnachrichten 40/2010
23 Landesarchiv BW: Archivnachrichten 40/2010

3. Die Badischen Staatseisenbahnen

Der badische Landtag beschloss 1838 den Bau der ersten Eisenbahnstrecke in Baden, der sogenannten badischen Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg nach Basel und *„(bis zum Ende des Ersten Weltkriegs war) der Ausbau des badischen Netzes (…) weitgehend abgeschlossen.“*[1] Der Eisenbahnbau war eine Zuständigkeit des Innenministeriums, der Betrieb jedoch fiel in gemeinsamer Verwaltung mit der Post dem Außenministerium zu.[2] 1872 jedoch wurde die *„verwaltungsmäßige Trennung von Bau und Betrieb“*[3] mit der Gründung der „Generaldirektion der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen“ aufgehoben, während *„die badische Post auf die Reichspostverwaltung übergegangen war“.*[4] *„Am 1.April 1920 ging die Badische Staatsbahn in den Besitz des Deutschen Reiches über.“*[5]

3.1. Das badische Eisenbahnschienennetz um 1914

Als wohl wichtigste Strecke kann von Anfang an die badische Hauptbahn von Mannheim nach Basel genannt werden, die gewissermaßen die Nord-Süd-Achse Badens darstellt. Ebenso ist die „Rheinbahn“ genannte Strecke von Mannheim über Schwetzingen und Graben nach Karlsruhe und weiter nach Rastatt erwähnenswert, da sie im Gegensatz zur Hauptbahn die direkte und somit kürzere Strecke zwischen Mannheim, Karlsruhe und Rastatt darstellt. Daneben gibt es noch kürzere Seitenbahnen, wie zum Beispiel von Bruchsal und ebenso von Karlsruhe über Pforzheim ins württembergische Mühlacker oder aber auch von Appenweier über Kehl ins elsässische Straßburg und schließlich von Offenburg über Villingen und Donaueschingen nach Singen. Ins bayrische Würzburg führt eine Bahn von Mosbach über Osterburken und ins hessische Frankfurt führt eine Anbindung von Mannheim aus. Zu den größeren direkten Ost-West-Verbindungen können aber zum einen auch die Höllentalbahn von Freiburg über Titisee und Neustadt nach Donaueschingen sowie die teilweise außerhalb der badischen Staatsgrenzen verlaufende Verbindung von Basel über Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Konstanz gezählt werden. Eisenbahnbrücken über den Rhein ins Elsass beziehungsweise in die Pfalz befanden sich zwischen Mannheim und Ludwigshafen, in Speyer, in Germersheim, in Karlsruhe-Maxau, in Wintersdorf, zwischen Kehl und Straßburg, in Breisach, in Neuenburg und bei Haltingen, Eisenbahnbrücken in die Schweiz befanden sich in Basel und bei Waldshut.
„1898 war das Streckennetz der Badischen Staatsbahn weitgehend fertiggestellt. (…) In den Folgejahren lag der Schwerpunkt der Bahnarbeiten im Großherzogtum Baden bei Ausbaumaßnahmen der Knotenbahnhöfe.“[6] Die Aachener Nachrichten schreiben in einem Artikel: *„lange vor Kriegsbeginn wurde im Rheinland an der*

1 Leo BW: Eisenbahndirektion-Bundesbahndirektion Karlsruhe/Behördengeschichte
2 Eisenbahn-Fieber: Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, S.116
3 Leo BW: Eisenbahndirektion-Bundesbahndirektion Karlsruhe/Behördengeschichte
4 Eisenbahn-Fieber: Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, S.116
5 Statistisches Monatsheft BW 3/2017, S.31
6 Statistisches Monatsheft BW 3/2017, S.28

Infrastruktur für den Aufmarsch im August 1914 gearbeitet"[7]. Zwar beschreibt dieser Artikel die Kriegsvorbereitungen einer Region nördlich von Baden und somit sehr viel näher am Kriegsgeschehen, so wird beispielsweise berichtet, dass *„unter großer Geheimhaltung (…) bis an die Grenze Blindgleise verlegt (wurden), um dort im Kriegsfall in kürzester Zeit das belgische Eisenbahnnetz anzuschließen"*[8], aber auch in Baden wurden Vorbereitungen getroffen, die aufgrund Badens Lage hinter dem linken defensiven deutschen Flügel jedoch anders aussahen als an der deutsch-belgischen Grenze.
Das badische Schienennetz wurde um 1900 in Rheinnähe, wenn nicht nur, jedoch sicher auch aufgrund militärstrategischer Überlegungen, durch kleinere Strecken ergänzt. So wurden weitere Nord-Süd-Verbindungen, aber auch kleinere Ost-West-Strecken gebaut. Ein Teil der Rheinbahn und der *„strategische(n) Bahn zwischen Graben-Neudorf und Roeschwoog im Elsass"*[9] wurde 1895 fertiggestellt, ab 1905 wurde von Brühl nach Ketsch eine Bahnlinie gebaut, ebenfalls baute man ab 1890 eine von Rastatt über Kehl parallel zur Hauptbahn, jedoch näher am Rhein liegende Bahnstrecke.
Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die großen Strecken des badischen Eisenbahnnetzes bis zur deutschen Reichsgründung weitgehend fertiggestellt waren und bis zum Ende des Ersten Weltkriegs nur noch kleinere Bahnverbindungen gebaut wurden. Viele Rheinbrücken wurden schon vor dem Deutsch-Französischen Krieg gebaut, was vor allem auf wirtschaftliche Interessen hinweist. Die badische Hautbahn, sowie die badische Rheinbahn konkurrierten als Nord-Süd-Achse sowohl mit den elsässischen als auch mit den württembergischen Bahnlinien, was neben dem militärischen Hintergrund einer möglichst kurzen Strecke von Mannheim nach Basel auch wirtschaftliche Aspekte beinhaltet angesichts der Tatsache, dass laut badischem Eisenbahn-Baugesetz vom 29.3.1838 *„der Bau (…) auf Staatskosten ausgeführt (wird)".*[10]
Bedenkt man die vielen Anbindungen ins „Ausland", wie nach Württemberg oder Hessen, in die Pfalz, nach Bayern, ins Elsass oder in die Schweiz, scheint es sogar sinnvoll, aufgrund der zentralen geografischen Lage Badens wie anfänglich den Betrieb der Bahnen dem Außenministerium zuzuordnen, ebenso ist aber auch der Wunsch nach einer einheitlichen Bahnverwaltung verständlich.

7 Aachener Nachrichten: Eisenbahn spielte im Ersten Weltkrieg eine zentrale Rolle
8 Aachener Nachrichten: Eisenbahn spielte im Ersten Weltkrieg eine zentrale Rolle
9 Statistisches Monatsheft BW 3/2017, S.30
10 Eisenbahn-Fieber: Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, S.88

3.2. Der Schlieffenplan und die Badischen Staatseisenbahnen

Nun sollen beide Themenblöcke, der Schlieffenplan und die Badischen Staatseisenbahnen, zusammengeführt werden in der anfangs formulierten Frage nach einer möglichen Bedeutung der Badischen Staatseisenbahnen im Ersten Weltkrieg beziehungsweise dem deutschen Angriffskrieg gegen Frankreich.
Zu erwähnen ist hierbei aber ebenso die Quellenlage zu diesem Thema, die oft nur Spekulationen und Versuche logischer Schlussfolgerung aus einer allgemeinen aber nur grob dargestellten in eine spezielle und detaillierte Sachlage zulässt, jedoch direkt auf meine Fragen so gut wie keine Antwort bietet.

Die Bedeutung der Badischen Staatseisenbahnen bestand sicher im Truppentransport nicht nur der badischen, sondern zumindest auch der württembergischen und bayrischen Truppen an die Front, da diese zusammen im XIV. Armeekorps kämpften und hauptsächlich in Elsass-Lothringen eingesetzt wurden. Ebenso ist es naheliegend, dass von Baden aus die Versorgung der elsässischen Front, des linken deutschen Defensivflügels, stattfand, wobei auch insbesondere die bereits genannten badischen Eisenbahnbrücken über den Rhein sowie die kleineren dem Rhein nahen Verbindungsbahnen eine Rolle spielten.
Laut §1 des *Reglements für die Beförderung von Truppen und Armee-Bedürfnissen*, das allerdings von 1870 stammt, *„(sind) die Eisenbahn-Direktionen (…) gehalten, die Beförderung von Truppen- und Militärpersonen einschließlich der Gendarmen und der Kriegsgefangenen, sowie von Pferden, Fahrzeugen, Geschützen, Munition und sonstigen Armee-Bedürfnissen auf den von ihnen verwalteten Eisenbahnen, soweit deren Betriebskräfte es gestatten, zu übernehmen“*[11].
Auch die teilweise erst wenige Jahre vor beziehungsweise während dem Ersten Weltkrieg errichteten Strecken zeugen eindeutig von militärischen Überlegungen, ähnlich wie die kurz vor dem Deutsch-Französischen Krieg eingerichteten Bahnverbindungen.

11 Reglement für die Beförderung von Truppen und Armee-Bedürfnissen (…) [1870], §1

4. Strategische Eisenbahnlinien in Baden

Am besten können wohl militärische Überlegungen beim Bau von Eisenbahnverbindungen an ebendiesen Strecken veranschaulicht werden.
Daraus resultierende weitere, womöglich ebenfalls allgemeingültige, Bedeutungen der Badischen Staatseisenbahnen im 1.Weltkrieg würden thematisch auch in das vorherige Kapitel „3.2 Der Schlieffenplan und die Badischen Staatseisenbahnen“ passen, werden aber aufgrund ihrer Erläuterung an Beispielen getrennt aufgeführt.

4.1. Die Bruhrainbahn

Die Bruhrainbahn verläuft von Bruchsal über Karlsdorf kommend nach Graben und weiter über Huttenheim und Philippsburg bei Rheinsheim über den Rhein nach Germersheim. Bereits 1862 wurde ein Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern zum *„Bau einer Kolonnenbahn von Bruchsal über die bestehende Schiffsbrücke bei Rheinsheim in die bayerische Festungsstadt Germersheim“*[1] geschlossen.
1870 baute man eine provisorische Kriegsbahn, die jedoch ein Jahr später aufgrund ihrer *„schlechte(n) Eignung“*[2] *wieder* abgebaut wurde. Die „richtige“ Bruhrainbahn wurde von Bruchsal nach Rheinsheim 1874 eröffnet, weshalb im *Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschifffahrt im Großherzogtum Baden für das Jahr 1913* nur *„Bruchsal-Rheinsheim, Grenze“* als 1874 neu errichtete Strecke angegeben wird[3]. 1877 erst wurde die Rheinbrücke nach Germersheim fertiggestellt, *„da die Militärbehörden darauf beharrten, dass die Brücke einen Standort erhalten sollte, der das Schussfeld der Festung Germersheim nicht behindert“*[4], womit wahrscheinlich das von Germersheim aus nach Norden sowie nach Süden verlaufende westliche Rheinufer gemeint war. Darum führt die Strecke in einem Bogen von Rheinsheim wieder weg und die Brücke überquert den Rhein direkt am an die Festung grenzenden Ufer, wo heute die „Alte Schiffbrückenstraße“ noch an die provisorische Kriegsbahn erinnert und auch am badischen Rheinufer erinnert das Naturschutzgebiet „Brückenkopf“ an die Eisenbahnbrücke. Die Tatsache, dass man hier schon 1870 in aller Eile eine Kriegsbahn gebaut hatte, weist eindeutig auf den militärischen Aspekt der Bruhrainbahn hin, zwischen Baden und der bayerischen Pfalz eine aufgrund der Festung Germersheim gut zu verteidigende Bahnverbindung über den Rhein zu bauen, welche man in Teilen mit der Rheinbrücke zwischen Kehl und Straßburg vergleichen kann, die jedoch sogar von beiden Seiten befestigt war. Die Bedeutung der Bruhrainbahn beziehungsweise deren Rheinbrücke wurde auch im Zweiten Weltkrieg ersichtlich, als genannte Brücke die letzte Brücke über den Rhein war, bevor auch sie im März 1945 gesprengt wurde. Die Bruhrainbahn stellt außerdem die Fortsetzung einer badisch-württembergischen Ost-West-Verbindung dar, die zwischen den ungefähr 50km voneinander entfernten Rheinbrücken Maxau und Speyer als einzige Bahnlinie ebenfalls den Rhein überquert.

1 Wikipedia: Bruhrainbahn [24.06.17]
2 Wikipedia: Bruhrainbahn [24.06.17]
3 Eisenbahn-Fieber: Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, S.141
4 Wikipedia: Bruhrainbahn [24.06.17]

4.2. Die Rheinbahn

Die badische Rheinbahn verläuft von Mannheim über Schwetzingen und Graben nach Karlsruhe und von dort aus über Durmersheim nach Rastatt mit Anbindung über die Wintersdorfer Rheinbrücke nach Roeschwoog und Haguenau. Diese Strecke verläuft parallel zur Badischen Hauptbahn auf direktem Weg von Mannheim über Karlsruhe nach Rastatt, wobei die Rheinbahn von Mannheim bis Graben 1870, von Graben bis Roeschwoog erst 1895 fertiggestellt wurde. So steht im *Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschifffahrt im Großherzogtum Baden für das Jahr 1913* als 1895 fertiggestellte Strecke *„Graben-Neudorf-Karlsruhe-Rastatt-Mitte Rheinbrücke“*[5]. Die Rheinbahn besitzt sowohl Anbindungen zur Bruhrainbahn als auch zu Badischen Hauptbahn.
Ein wirtschaftlicher wie militärischer Vorteil der Rheinbahn als Nord-Süd-Verbindung ist der direktere und dadurch kürzere Streckenverlauf gegenüber der Hauptbahn. Jedoch darf die Rheinbahn dadurch nicht als Ersatz, sondern muss mindestens als Ergänzung der Badischen Hauptbahn angesehen werden. So ist es beispielsweise auch ein Vorteil beinahe „zweimal die gleiche Strecke zu haben“, aus wirtschaftlicher Sicht stellt eine weitere parallele Streckenführung eine Erhöhung der Transportkapazitäten dar, aus militärischer Sicht ist dadurch die gerade für Baden so wichtige Nord-Süd-Verbindung beim Ausfall einer einzelnen Strecke (möglicherweise durch einen Fliegerangriff) dennoch nicht komplett lahmgelegt.
Daneben ist die Wintersdorfer Rheinbrücke zu nennen, da *„insbesondere strategische Gründe für eine leistungsfähige Rheinquerung ins Elsass (…) zum Streckenbau (führten)“*[6]. Im Gegensatz zur Rheinbrücke von Rheinsheim nach Germersheim grenzt die Wintersdorfer Rheinbrücke an keine Festung, dass sie dennoch von großer militärischer Bedeutung war zeigen der intensive Militärzugverkehr im Ersten Weltkrieg sowie die französische und anschließend die deutsche Sprengung der Brücke im Zweiten Weltkrieg. *„Ab 1954 erfolgte die Finanzierung des Unterhalts des deutschen Teils der Rheinbrücke aufgrund strategischer Interessen der NATO durch das Bundesverteidigungsministerium.“*[7]
Im Bezug auf einen Artikel der Aachener Nachrichten, in dem die Rede von *„aufgegebene(n) Brücken und stillgelegte(n) Trassen (als) Zeugen dieses Kapitels Zeitgeschichte“*[8] ist, kann auch die „Wintersdorfer Trasse“ genannt werden, deren *„Abschnitt zwischen dem Wintersdorfer Bahnhof und der französischen Grenze (…) komplett stillgelegt (ist)*[9]. Heute wird die Wintersdorfer Brücke ausschließlich als Straßenbrücke genutzt, doch *„eine erneute Nutzung als Eisenbahnbrücke (…) steht zur Diskussion; (…) Untersuchungen ergaben Zeitvorteile bis zu einer Stunde, wenn die Pfalz und Straßburg umfahren werden können“*[10],womit wir wieder bei den strategischen Vorteilen des Streckenabschnitts Graben-Roeschwoog wären.

5 Eisenbahn-Fieber: Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, S.141
6 Wikipedia: Rheinbrücke Wintersdorf [24.06.17]
7 Wikipedia: Rheinbrücke Wintersdorf [24.06.17]
8 Aachener Nachrichten: Eisenbahn spielte im Ersten Weltkrieg eine zentrale Rolle
9 Stadtwiki Karlsruhe: Wintersdorfer Trasse [25.06.17]
10 Wikipedia: Rheinbrücke Wintersdorf [25.06.17]

5. Fazit

Aus der allgemeinen theoretischen Betrachtung des Schlieffenplans erschließt sich nicht nur die Rolle der Eisenbahnen, und damit auch der Badischen Staatseisenbahnen, ob zur *„Beförderung von Truppen (oder von) Armeebedürfnissen“*[1], als eine der Voraussetzungen für ein Gelingen der Offensive gegen Frankreich. Auch die besondere geografische Lage des Großherzogtums Baden blieb nicht ohne Folgen, beachtet man zum einen die französischen Luftangriffe auf badische Städte sowie auch die Bedrohung der elsässischen Front, wobei hier besonders Mulhouse eine Rolle spielte.
Ebenso ist die geografische Lage Badens ein Grund für das (ständige) Bauen und Erweitern strategischer Eisenbahnlinien und auch von Bahnlinien, mit denen das nach 1871 deutsche Elsass-Lothringen erschlossen werden sollte. Neben wirtschaftlichen Hintergründen hatten einige Bahnen im Ersten Weltkrieg auch den militärischen Nutzen vor allem der Versorgung des linken deutschen Defensivflügels im Elsass.
Die Rheinbrücken zur Überwindung der natürlichen Grenze des Rheins hatten gerade deshalb eine große militärische Bedeutung, weil man selbst den Rhein überwinden, durch die Verteidigung beziehungsweise die Zerstörung dieser Brücken aber dem französischen Feind das Überqueren der natürlichen Grenze erschweren konnte. Diese wichtige Grenze sicherte sich nach dem Ersten Weltkrieg gewissermaßen Frankreich mit der Entmilitarisierung des Rheinlandes, weshalb beispielsweise auch die badische Hauptstadt *„Karlsruhe noch innerhalb der beim Waffenstillstandsabkommen festgelegten 10 Kilometer breiten entmilitarisierten und neutralen Zone lag“*[2]. Baden war als deutscher Staat mit der längsten Grenze zu Frankreich somit einer der Hauptleidtragenden und auch ein Großteil der badischen Eisenbahnstrecken war davon betroffen. So wurde beispielsweise Kehl als Brückenkopf der wichtigsten badisch-elsässischen Rheinbrücke von den Franzosen bis 1930 besetzt.

Baden und die Badischen Staatseisenbahnen spielten also im Ersten Weltkrieg keine entscheidende geschweige denn herausragende Rolle, doch kann mit Sicherheit gesagt werden, dass auch sie in den Schlieffenplan mit einbezogen wurden. Als an der „Heimatfront“ gelegene Bahnlinien waren sie nicht an den entscheidenden Truppenverschiebungen beteiligt, sorgten zu Beginn des Krieges aber dennoch dafür, dass badische, württembergische und bayerische Soldaten überhaupt in Richtung der Front transportiert werden konnten.
Eine endgültige Bilanz könnte also lauten: „Die Badischen Staatseisenbahnen trugen im Ersten Weltkrieg nach ihren Möglichkeiten vor allem regional zum Gesamtergebnis bei und wurden nach Ende des Krieges, vielleicht heftiger viele als andere Staatseisenbahnen im Deutschen Reich von der Besetzung und Entmilitarisierung des Rheinlandes betroffen, auch von den Alliierten für ihr „Mitwirken“ bestraft.

1 Reglement für die Beförderung von Truppen und Armee-Bedürfnissen (…) [1870]
2 Landesarchiv BW: Behördengeschichte

Quellen

6. Quellen

Alfred Graf von Schlieffen, Denkschrift „Krieg gegen Frankreich“ [Schlieffen-Plan], Dezember 1905
http://www.1000dokumente.de/index.htmlc=dokument_de&dokument=0097_spl&object=abstract&st=&l=de

Daniel Kuhn: Als der Krieg vor der Haustür stand
Als der Krieg vor der Haustür stand – Der Erste Weltkrieg in Baden und Württemberg, Daniel Kuhn

Landesarchiv BW: Archivnachrichten 40/2010
https://www.landesarchiv-bw.de/sixcms/media.php/120/51021/Archivnachrichten_40.pdf

Leo BW: Eisenbahndirektion-Bundesbahndirektion Karlsruhe/Behördengeschichte
https://www.leo-bw.de/web/guest/detail/-/Detail/details/DOKUMENT/labw_findmittel_02/labw-4-8080/Eisenbahndirektion-Bundesbahndirektion+Karlsruhe+Generalia+Strecken+%28mit+Planbeilagen%29

Eisenbahn-Fieber: Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter
Eisenbahn-Fieber – Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, v.Hippel/Stephan/Gleber/Enzweiler

Statistisches Monatsheft BW 3/2017
http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Service/Veroeff/Monatshefte/PDF/Beitrag17_03_06.pdf

Aachener Nachrichten: Eisenbahn spielte im Ersten Weltkrieg eine zentrale Rolle
http://www.aachener-nachrichten.de/mobile/lokales/aachen/eisenbahn-spielte-im-ersten-weltkrieg-eine-zentrale-rolle-1.866635

Reglement für die Beförderung von Truppen und Armee-Bedürfnissen (…) [1870]
https://books.google.de/books/about/Reglement_f%C3%BCr_die_Bef%C3%B6rderung_von_Trup.html?id=dlFSAAAAcAAJ&redir_esc=y

Wikipedia: Bruhrainbahn [24.06.17]
https://de.wikipedia.org/wiki/Bruhrainbahn

Wikipedia: Rheinbrücke Wintersdorf [24.06.17]
https://de.wikipedia.org/wiki/Rheinbr%C3%BCcke_Wintersdorf

Stadtwiki Karlsruhe: Wintersdorfer Trasse [25.06.17]
https://ka.stadtwiki.net/Wintersdorfer_Trasse

Landesarchiv BW: Behördengeschichte
https://www2.landesarchiv-bw.de/ofs21/olf/einfueh.php?bestand=13756

weitere Quellen:
http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/geschichte-im-fluss/188898/die-deutschen-und-die-marne

https://www.leo-bw.de/web/guest/karte-vollbild/-/gisviewer/voll/HISTFK25/3513161,5404175/11

http://www.bpb.de/cache/images/8/157628-st-original.jpg?609F9

Das Großherzogtum Baden kurz vor dem Eisenbahnzeitalter, Michael Kopfmann

dtv-Atlas Weltgeschichte, Band 2 (25.Auflage)