

WOLF-DIETGER MACHEL, Berlin

# Zwischen Schumka- und Neuendorfer See

## Die Wiege der militärischen Feldbahnen südlich von Berlin und deren Geschichte bis 1918

Als vor 100 Jahren der Erste Weltkrieg begann, stand dem deutschen Heer ein robustes und leistungsfähiges, eigens für das Militär entwickeltes Feldbahnsystem mit einer Spurweite von 600 mm zur Verfügung. Der dafür in der Literatur häufig verwendete Begriff Heeresfeldbahn (HF)<sup>1)</sup> war zwar damals gelegentlich schon gebräuchlich, setzte sich aber erst endgültig während des Ersten Weltkriegs durch. Die vb veröffentlichten bereits im Heft 5/1982 einen Beitrag zu diesem Thema, der in groben Zügen über die Entwicklung des militärischen Feldbahnwesens südlich von Berlin informiert. [1] Die in der Folgezeit betriebenen Forschungen in Archiven und Fachbibliotheken gestatten nunmehr eine ausführlichere Darstellung bis zum Ende des Ersten Weltkriegs. Die wichtigsten für Übungszwecke errichteten Feldbahnanlagen außerhalb des genannten Einzugsbereichs wurden hier aus Platzgründen in einer Zeittafel zusammengefasst. Ebenso werden die auf den Übungsplätzen in Schöneberg und auf dem Tempelhofer Feld betriebenen 600-mm-Bahnen, die teilweise bis zum Ende des Ersten Weltkriegs existierten, nur am Rande erwähnt.

### Warum militärisch genutzte Feldbahnen?

Militärtransporte gab es auf Deutschlands Eisenbahnen bereits in den 1840er Jahren; sie bewährten sich besonders im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71; daraufhin ordnete Kaiser Wilhelm I. am 19. Mai 1871 die Formierung eines Eisenbahnbataillons an. Damit gilt dieses Datum als Gründungstag der Eisenbahntruppe. Ihre Formierung folgte bis zum 1. Oktober 1871 in Schöneberg bei Berlin in vier Kompanien. Über die weitere Organisation des Eisenbahnpionierwesens bis 1918 informiert der

#### Definitionen des „Militärgeräts“ Eisenbahn [27]

##### Feldeisenbahnen

alle (zeitweilig) genutzten **Normalspurigen Eisenbahnen** des öffentlichen Verkehrs und durch Eisenbahnpioniere während der Kriegshandlungen gebauten und betriebenen Normalspurbahnen.

##### Feldbahnen

von Eisenbahnpionieren gebaute **Schmalspurbahnen**, vorwiegend in 600-mm-Spur, und solche, die für den öffentlichen und nichtöffentlichen Zivilverkehr gebaut und betrieben worden waren und während der Kriegshandlungen militärischen Zwecken dienten. Es gab „Brigadefeldbahnen“ bzw. „Regimentsfeldbahnen“ und „Festungsfeldbahnen“. Erst während des Ersten Weltkriegs wurde der Begriff **Heeresfeldbahn (HF)** eingeführt, der seinen Ursprung in Österreich-Ungarn hatte und von dort übernommen worden war. Seinen Ursprung hat der Begriff „Feldbahn“ jedoch in der Landwirtschaft. Hier wurden zur rationelleren Bewirtschaftung der Felder besonders ab Mitte der 1870er Jahre (mit Muskelkraft betriebene) Feldbahnen eingesetzt.

##### Förderbahnen

meist kurze **schmalspurige Strecken** (vorwiegend 600-mm-Spur), die **mit Pferdekraft** betrieben wurden. Dabei handelte es sich um „Artillerieförderbahnen“ und „Pionierfeldbahnen“.

1) In neueren Veröffentlichungen zum Thema Heeresfeldbahnen führten einige Autoren statt der durch Primär- und Sekundärquellen eindeutig nachgewiesenen Abkürzung „HF“ bzw. „H.F.“ die aus historischer Sicht nicht zutreffende Schreibweise „HFB“ ein.

Kastentext auf S. 147. Unter diesen Militärstrukturen wurde auch die militärisch genutzte Feldbahntechnik entwickelt, ständig erweitert und bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs weitgehend perfektioniert.

Im Türkisch-Russischen Krieg von 1877 bis 1881 setzte der russische General Konstantin v. Kaufmann erstmals Feldbahnen mit großem Erfolg ein. Darauf wurde der preußische Generalstab aufmerksam und befahl, dieses Transportsystem als „militärisches Gerät“ in Preußen zu testen. [2]

### Die Wiege des schmalspurigen Militärfeldbahnwesens

Alle Eisenbahnpioniere waren zunächst ausschließlich in Schöneberg, damals bei Berlin, beheimatet. Nachdem am 15. Oktober 1875 die Königliche Militär-Eisenbahn (KME) ihre Strecke Schöneberg–Zossen–Schießplatz in Betrieb genommen hatte, verfügte der Generalstab im April 1877 die Anlegung von Übungsplätzen in Sperenberg und (Rehagen-)Klausdorf<sup>2)</sup>, da die Übungsplätze am Rande der Reichshauptstadt Berlin nicht mehr erweitert werden konnten. [3]

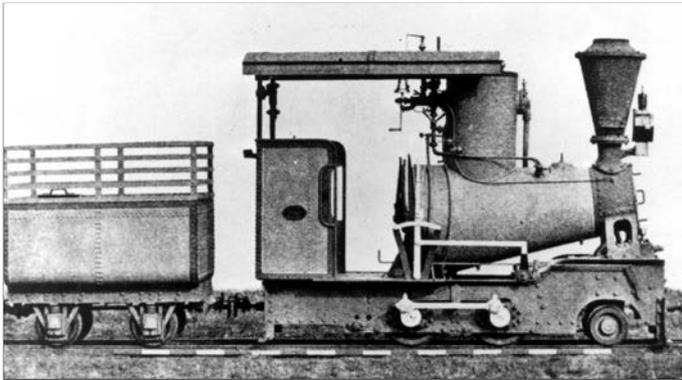
Erste Tragfähigkeitsversuche mit Feldbahngleisen verschiedener Bauarten für Pferdebetrieb fanden jedoch schon 1876 in Schöneberg statt [4, S. 31]. Bereits ein Jahr später, am 23. und 24. August 1877, folgten zwischen dem Bahnhof Rehagen-Klausdorf und der Gemeinde Klausdorf erste Übungen für den feldmäßigen Eisenbahnbau. 1878 wurde der Übungsplatz Rehagen-Klausdorf eröffnet, auf dem bis 1886 Eisenbahnpioniere regelmäßig im Herbst den Bau von Brücken übten [4, S. 37]. Im Auftrag der Artillerieprüfungskommission errichteten Eisenbahnpioniere vom 15. Oktober 1883 bis zum 20. Februar 1884 Gleisanlagen auf dem Schießplatz Kammersdorf in der Spurweite von 750 mm, die später unter der Bezeichnung Schießplatzbahn bekannt werden sollten. [2], [4, S. 46]

Erste Übungen mehrerer Kompanien mit schmalspurigen, tragbaren Feldbahnjochen der 600-mm-Spur sind aus dem Jahre 1887 überliefert. Die mit diesem Gerät aufgebauten Gleisanlagen wiesen Krümmungshalbmesser bis 10 m auf, zum Einbau gelangten Schleppweichen. Auf diesem Oberbau wurden auf zwei Drehgestellen ruhende Feldbahnwagen mit und ohne Handbremsen von Pferden gezogen. Die Versuche verliefen nach [4, S. 62] recht erfolgreich. Das zum Eisenbataillon gehörende und am 27. März 1888 gebildete „Büro für Technik und Konstruktion“ ordnete deshalb an, weitere Erfahrungen beim Bau und Betrieb von Feldbahnen für militärische Aufgaben zu sammeln und die Feldbahn insgesamt als neuen „Übungsweig“ weiter auszubauen. Dabei sollte auch der Einsatz von Dampflokomotiven getestet werden.

2) Das Übungsgelände befand sich ursprünglich in der Gemarkung Klausdorf, jedoch schon bald auch auf dem der Gemarkung Rehagen. In Primär- und Sekundärquellen finden sich häufig die Bezeichnungen Clausdorf, Klausdorf, Rehagen und Rehagen-Klausdorf. Der dortige KME-Bahnhof hieß ursprünglich „Clausdorf“, vom 15. Dezember 1893 an „Rehagen-Clausdorf“ und ab September 1907 „Rehagen-Klausdorf“. Letztere Schreibweise wird im Folgenden auch für den dortigen Übungsplatz verwendet.

## Dampflokomotiven statt Pferde

Daraufhin erhielt das Eisenbahnregiment den Befehl, vom 6. bis 15. August 1888 unter Leitung von Major Franz Taubert<sup>3)</sup> eine 32 km lange „flüchtige Feldbahn“<sup>4)</sup> zwischen den Schießplätzen Kummersdorf und Jüterbog zu verlegen. Die aus zwei Meter langen Gleisjochen bestehende Strecke verlief überwiegend auf Waldwegen und wurde vom 16. bis 22. August 1888 sowohl mit Pferden als auch mit zwei für diese Zwecke von der Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern in Grafenberg bei Düsseldorf gefertigten Dampflokomotiven der Bauarten 1A1n2t und 1Bn2t+T (Fabriknummern 447 und 473) betrieben. Doch konnte der Einsatz beider Maschinen nicht überzeugen, weil sie zum einen auf dem wenig sorgfältig verlegten Oberbau ständig entgleisten und zum anderen ungenügende Zugkräfte aufwiesen. Nachdem diese Feldbahn vom 24. September bis zum 23. Oktober 1888 wieder abgebaut worden war, schlossen sich weitere – wiederum erfolglose – Versuche im Winter 1888/89 auf dem Übungsplatz in Rehagen-Klausdorf an. [4, S. 67–71]



**Bild 1** Die 1888 von Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern in Grafenberg bei Düsseldorf im Auftrage des Eisenbahnregiments gebaute 1Bn2t-Lokomotive mit dem dazugehörigen Schlepptender. Die Maschine bewährte sich nicht und wurde spätestens Anfang 1890 wieder abgegeben.

(Foto Sammlung Wolf-Dietger Machel)

Zu Beginn des Jahres 1889 errichtete das Eisenbahnregiment auf dem Übungsplatz in Rehagen-Klausdorf das erste massiv ausgeführte „Feldbahndepot I“, in dem das aus Gleisjochen und Fahrzeugen bestehende Feldbahngerät witterungsgeschützt eingelagert werden konnte. Das Feldbahndepot II entstand im selben Jahr auf dem Tempelhofer Übungsplatz. [5]

Bei der 1889 abgehaltenen **Küstriner Befestigungsübung** wurde vom 24. bis 31. Juli 1889 eine 23,7 km lange Feldbahn nach Görzitz mit aus Rehagen-Klausdorf angeliefertem Feldbahngerät gebaut. Auch hier bevorzugten die Eisenbahnpioniere den Betrieb noch mit Pferden, weil die anfänglich eingesetzten Hohenzollern-Lokomotiven wiederum nicht befriedigten. Noch während dieser Übung traf am 15. August 1889 das erste Exemplar einer von

3) Franz Taubert († 1901) war maßgeblich an der Entwicklung der Technik für die militärischen Feldbahnen beteiligt, brachte es bis zum Generalmajor und übernahm nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Militärdienst im Auftrage des Kreises Westhavelland am 26. April 1897 die Projektierung der Kreisbahn Rathenow-Paulinenaue mit einer Spurweite von zunächst 600 mm, später 750 mm.

4) Die beim Militär und in der Landwirtschaft genutzten „**flüchtigen Feldbahnen**“ waren Anlagen, die in kurzer Zeit ohne wesentliche Erdarbeiten im Gelände verlegt und meist nach kurzer Betriebszeit wieder abgebaut wurden. Im Gegensatz dazu gab es die für einen Dauerbetrieb konzipierten „**festen Feldbahnen**“ mit Dämmen, Einschnitten und Kunstbauten.

## Organisation des Militäreisenbahnwesens bis 1918 [3], [4]

### 19.5.1871

Gründungstag der Eisenbahntruppe, Formierung bis zum 1.10.1871 in Schöneberg bei Berlin in vier Kompanien abgeschlossen, Aufgaben: Allgemeiner Pionierdienst, technische Ausbildung im Eisenbahndienst

### 30.12.1872

Gründung der „Eisenbahn-Versuchs-Kompanie“

### 15.1.1876

Bildung eines Eisenbahnregiments

### 27.3.1888

„Büro für Technik und Konstruktion“ eingerichtet. Hier wird auch die Feldbahntechnik betreut, im Zusammenwirken mit der Schienenfahrzeugindustrie weiterentwickelt und werden Versuchsfahrten und Übungsergebnisse ausgewertet.

### 1.4.1890

Zusammenfassung aller Bataillone zur „Eisenbahn-Brigade“ mit den Eisenbahnregimentern Nr. 1 und Nr. 2; aus der „Eisenbahn-Versuchs-Kompanie“ und dem „Büro für Technik und Konstruktion“ entsteht die „Versuchsabteilung“.

### 1.10.1893

Bildung des Eisenbahnregiments Nr. 3

### 1.4.1895

Einrichtung einer Depotverwaltung, die u. a. für die Feldbahnmagazine zuständig und direkt der Eisenbahn-Brigade unterstellt ist.

### 1.4.1899

Neubildung der „Inspektion der Verkehrstruppen“ in Berlin, der zum 1.4.1901 die Versuchsabteilung mit der Unterabteilung Eisenbahnwesen, eingeschlossen die militärischen Feldbahnen, angegliedert wird.

### 1.10.1910

Verlegung des Eisenbahnregiments Nr. 3 nach Hanau, dort auch Bau und Betrieb einer fest verlegten Übungsfeldbahn und Einrichtung von Feldbahnmagazinen

### 1.4.1911

Letzte Neugliederung des Militäreisenbahnwesens vor dem Ende des Ersten Weltkriegs. Dem Chef des Generalstabs wird die Generalinspektion des Militär-Verkehrswesens mit vier Inspektionen unterstellt.

### 1.10.1913

Verlegung des Eisenbahnregiments Nr. 2 nach Hanau. Nunmehr bestehen - die Eisenbahn-Brigade Nr. 1 in Berlin mit dem Eisenbahnregiment Nr. 1 und dem 1.10.1913 neu geschaffenen Eisenbahn-Bataillon 4 \* und - die Eisenbahn-Brigade Nr. 2 in Hanau mit den Eisenbahnregimentern Nr. 2 und Nr. 3  
Beide Eisenbahn-Brigaden verfügen jeweils über Depotverwaltungen, die unter anderem die Feldbahnmagazine betreiben.

\* Bestandteil der Eisenbahn-Brigade Berlin Nr. 1 waren zwei sächsische Kompanien und eine württembergische Kompanie, während dem Königreich Bayern bis 1914 ein selbstständiges Heer zugestanden worden war, zu dem auch ein aus einer ursprünglich in Ingolstadt aufgestellten Eisenbahnkompanie gebildetes Eisenbahn-Bataillon in München gehörte, das sich aber preußischer (!) Feldbahntechnik bediente.

Krauss & Co. in München entworfenen und gebauten Maschine in Görzitz ein. Dabei handelte es sich um eine besondere Konstruktion, die aus zwei eigenständigen, aber führerstandseitig gekuppelten dreiachsigen Lokomotiven bestand. Die als Zwilling bezeichnete Lokomotive kam jedoch an der Oder nicht mehr zum Einsatz, da hier die Zeit fehlte, um mit ihr Erfahrungen zu sammeln. [4, S. 75–77], [2]

Um vor allem den Zwilling von Krauss & Co. auf fertig montierten Gleisjochen zu testen, wurde im Winter 1889/90 eine Feldbahn auf dem Übungsplatz Rehagen-Klausdorf angelegt. Und tatsächlich überzeugte die Doppellokomotive auf Anhieb. Ihre Zugkraft galt als ausreichend, ebenso befriedigte die Kurvenläufigkeit. Waren geringere Lasten zu bewegen, konnten beide Lokomotiven auch



**Bild 2** Stolz posieren Offiziere vor dem Zwilling 15 A/15 B auf dem Feldbahnhof Busenberg. Krauss & Co. fertigten beide Maschinen im Jahre 1892 und lieferten sie mit der Fabriknummer 2658 an die Eisenbahn-Brigade aus. Die Zwillinge wurden stets nur mit einer Fabriknummer gekennzeichnet, obwohl es sich um jeweils zwei Dampflokomotiven der Bauart Cn2t handelte. Links im Hintergrund der Lokomotivschuppen. (Foto Sammlung Wolf-Dietger Machel)

getrennt und einzeln eingesetzt werden, dann wurden aus dem Zwilling zwei Illinge. Damit bestanden beste Voraussetzungen, die Pferde im militärischen Feldbahnbetrieb durch Lokomotiven zu ersetzen. [4, S. 76], [6]

Vom 20. August bis 5. September 1890 bauten die Regimenter 1 und 2 der Eisenbahn-Brigade eine 47 km lange „flüchtige Feldbahn“ von Rehagen-Klausdorf über Paplitz, Petkus und Ließen zum Schießplatz Kammersdorf. Zwischen dem 25. und 30. August befuhr eine Kraussche Zwillingslokomotive die Strecke von Rehagen-Klausdorf aus auf einer Länge von 15 km.

Oberbau und Lokomotive bewährten sich hier ebenfalls. Damit galt der Einsatz von 600-mm-spurigen Bahnen für militärische Zwecke als zukunftsweisend. Der Generalstab erwartete von den Eisenbahnpionieren künftig den Bau von 15 km lokomotivtauglicher Feldbahnstrecke am Tag. In Auswertung dieser Feldbahnübung

wurde zudem entschieden, Oberbaustoffe und Fahrzeuge für den Bau und Betrieb von Feldbahnen mit einer Länge 180 km zu beschaffen und für Übungen vorzuhalten. [4, S. 85–89]

Pioniere des Eisenbahnregiments 2 verlegten vom 29. August bis zum 9. September 1891 eine 19 km lange „flüchtige Feldbahn“ für den Lokomotivbetrieb von Rehagen-Klausdorf nach Baruth, wobei Gleisjoche verschiedener Bauart zum Einsatz kamen. Außerdem waren eine 200 m lange „Sumpfstrecke“ am Faulen See vorzustrecken, eine eiserne Feldbahnbrücke am nördlichen Ende des Faulen Sees aufzubauen und weitere Holzbrücken zu errichten. Obwohl sich dieses Übungsgerät recht gut bewährt hatte, hielten die Offiziere im Kriegsfall nunmehr den Bau von nur 10 km Strecke am Tag für möglich. [4, S. 96–98]

### Brückenbau und eine „feste Feldbahn“ am Schumkasee

Das Eisenbahnregiment 1 erhielt Anfang 1891 am Schumkasee (in topografischen Karten bis heute jedoch als „Schumke-See“ bezeichnet) bei Sperenberg Gelände für die Einrichtung eines Übungsplatzes [4, S. 91]. Um den Bau dieser Anlage zu beschleunigen – hier sollte künftig vor allem der Brückenbau für Normal- und Schmalspurbahnen geübt werden –, genehmigte der Regierungspräsident in Potsdam der KME am 19. Mai 1891 den Bau eines normalspurigen und sogar zweigleisigen Anschlussgleises vom Bahnhof Sperenberg aus zum Schumkasee durch einen Zivilunternehmer. [7]

Während eine Gleistrasse für Oberbauübungen der Normalspur vorgesehen war, lag auf der anderen das 1710 m lange Normalspurgleis zur Bedienung des Übungsplatzes. Bis zum 22. Januar 1892 wurden am Schumkasee mehrere Mannschaftsbaracken aufgestellt. [4, S. 100] Kurz danach entstanden im Schumkasee zwei gemauerte Pfeiler, auf denen die selbstgebauten Brücken für Normal- und Schmalspurgleise montiert, getestet und wieder abgebaut werden sollten. Beide Pfeiler erinnern noch heute auf dem Schumkasee an die Zeit der Eisenbahnpioniere. Ebenfalls 1892 verlegte die Eisenbahn-Brigade das Feldbahndepot II von Tempelhof nach Rehagen-Klausdorf.



**Bild 3** Ansichtskarte von den Anlagen am Schumkasee um 1895; rechts eine im Rahmen einer Übung fertig gestellte Eisenbahnbrücke, links in der Mitte das später wesentlich erweiterte Bahnhofsgebäude der KME in Sperenberg und ganz unten ein Zwilling.

(Foto Sammlung Gisela Bölke)