

---

# Die Kraichgaubahn

## Das zweite Gleis und die strategische Bedeutung im Ersten Weltkrieg

Ulrich Merz

---

Der Krieg 1870/71 gegen Frankreich hatte gezeigt, wie notwendig ein schneller Aufmarsch des Militärs mit Hilfe der Eisenbahn für strategische Zwecke war. Der völlige Mangel an eisenbahnorganisatorischen Vorkehrungen auf französischer Seite gewann entscheidende Bedeutung für den deutschen Sieg über die Armee Napoleons III. "Die Eisenbahnen sind zu einem Kriegsmittel, zu einem Kriegswerkzeug geworden, ohne das diese großen Armeen der Gegenwart weder aufgestellt, noch zusammengebracht, noch vorwärtsgeführt, noch erhalten werden könnten", umschrieb Graf von Schlieffen den Wert der Eisenbahn unter militärischen Gesichtspunkten.

Da nach dem Sieg über Frankreich 1870/71 ein Revanchekrieg befürchtet wurde, begannen politische und militärische Kreise über einen Folgekrieg mit dem westlichen Nachbarn nachzudenken. Im Rahmen dieser Überlegungen wurden auch Planungen für den Ausbau der Eisenbahnverbindungen zur französischen Grenze hin aufgestellt.

Neben dem Neubau ganzer Streckenteile wurde der Ausbau bestehender Bahnlinien vorangetrieben. Dem Reichstag wurde 1887 eine "Denkschrift über den Ausbau des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung" vorgelegt. Nach den darin zusammengefassten Forderungen der Heeresverwaltung wurden als "dringlichste Ergänzungen das Legen zweiter Geleise" unter anderem auf der Strecke Germersheim - Bruchsal - Bretten - Eppingen - Heilbronn - Crailsheim "in Antrag gebracht". Damit wurde die Kraichgaubahn von Karlsruhe über Eppingen nach Heilbronn, welche in Teilabschnitten seit 1878 (Heilbronn - Schwaigern), 1879 (Grötzingen - Eppin-

gen) und 1880 (Eppingen - Schwaigern) in Betrieb war, Gegenstand der Landesverteidigung.

Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Deutschen Reich und der Badischen Regierung abgeschlossen waren, nahm man umgehend die Erweiterungsarbeiten an der ursprünglich eingleisigen Bahnlinie Eppingen - Bretten - Bruchsal bis zur badischen Landesgrenze bei Germersheim (bayrische Festung) im Jahr 1887 in Angriff. Gleiches galt für den württembergischen Teil von Eppingen nach Heilbronn in Richtung Crailsheim.

Über den Stand der Bauarbeiten auf badischer Seite gibt der Jahresbericht der Badischen Staatsbahn für 1887 ausführlich Auskunft. So sei das Gelände "für die zweite Spur schon erworben und auch ein großer Theil des Planums für dieselbe bereits hergestellt." Im Vergleich zu den anderen Bahnbauprojekten sei man aber auf der Teilstrecke Eppingen - Bretten "am wenigsten weit voran gekommen", da hier "fast sämtliche zum Theil sehr lange und tiefe Einschnitte erst einspurig ausgeführt waren". "Die Vollendung des Planums erforderte zwischen Eppingen und der Landesgrenze Massenbewegungen von 179.800 Kubikmetern". Neben 12 gemauerten Bauwerken mussten auch 29 "eiserne Brückenkonstruktionen" neu erstellt oder erweitert werden; hierzu benötigte man 100.103 kg Schmied- und Gusseisen. Neben diesen Arbeiten mussten in verhältnismäßig kurzer Zeit sehr große Schottermengen für den Gleisbau beschafft werden. Für das Teilstück Eppingen - Bruchsal - Landesgrenze belief sich der Schotterbedarf auf 72.300 cbm. Für den Transport des Schotters sowie die Beförderung des Abraums, es waren immerhin 142.000 Kubikmeter

---

Boden zu lösen und zu befördern, bediente sich man zwischen Eppingen und Bretten einer "Dienstbahn".

Die Bauarbeiten waren bis Jahresende 1887 soweit vorangekommen, dass das "Planum für das zweite Geleise fertiggestellt und der Schotter zur Aufbringung des Geleises eingelegt war. Ebenso waren bis zu dem genannten Zeitpunkt die Eisenkonstruktionen meistens aufgestellt und auch auf den Stationen die Arbeiten für den Anschluß der zweiten Geleise bereits in Angriff genommen. Die Arbeiten waren somit weit genug vorgeschritten, daß der in Aussicht genommene Termin für die Vollendung im Frühjahr 1888 eingehalten werden könne, was dann auch tatsächlich der Fall war". Mit dem zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn hatte man die Bauunternehmung Philipp Holzmann & Cie in Frankfurt a. M. beauftragt. Nachdem die Baumaßnahme im Interesse der Landesverteidigung ausgeführt worden war, musste das Deutsche Reich 85 Prozent der veranschlagten Gesamtkosten übernehmen.

Ohne große Feierlichkeiten ging der zweigleisige Betrieb auf der Kraichgaubahn zwischen Bretten, Eppingen und Heilbronn in den Jahren 1888/89 in Betrieb.

Was über Jahrzehnte hinweg befürchtet worden war, trat im Jahr 1914 ein. Der Erste Weltkrieg entbrannte und damit auch eine weitere kriegerischen Auseinandersetzung mit dem Nachbarland Frankreich.

In der Folge der Ermordung des österreichischen Thronfolgers Ehz. Franz Ferdinand und seiner Gemahlin am 28. Juni 1914 durch einen bosnischen Studenten verkündete Deutschland am 31. Juli 1914 den "Zustand drohender Kriegsgefahr" und erklärte am 1. August 1914 Russland und am 3. August 1914 Frankreich den Krieg; deutsche Truppen marschieren daraufhin am 3. und 4. August 1914 in Belgien ein. Der deutsche Kriegsplan ging zurück auf eine Denkschrift von Alfred von Schlieffen, der eine defensive Kriegsführung im Osten und die rasche Entscheidung im Westen durch Umfassung des französischen Heeres vorsah. Nach dem Aufmarsch von sieben deutschen Armeen begann am 18. August 1914 unter Führung von Helmut von Moltke der Angriff gegen Frankreich.

In den Aufmarsch an der Westfront waren nunmehr auch die badischen Eisenbahnen und damit auch die Kraichgaubahn in erheblichen Maße eingebunden. Aufgrund des zweigleisigen Ausbaus der Bahnlinie



*Zwischen Eppingen und Bretten wurde der zweigleisige Betrieb der Kraichgaubahn am 30. April 1888 aufgenommen. Das Foto zeigt einen Personenzug in Richtung Karlsruhe bei Bauerbach. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Sammlung Ulrich Merz*

gehörte sie zu den 13 voneinander unabhängigen "Transportstraßen", die zu den 15 festen Rheinbrücken zwischen Straßburg und Wesel führten. Die eigentlichen Transportleistungen der Eisenbahn aus Anlass des Krieges begannen jedoch nicht erst nach dem Ausspruch der Mobilmachung, sondern bereits Anfang Juli 1914, als das Ultimatum Österreichs an Serbien die nahe Kriegsgefahr ahnen ließ.

Der militärische Verkehr setzte am 28. Juli 1914 mit der Zurückberufung der an ihrem Standort abwesenden Truppen ein, die für den Grenzschutz oder bestimmte Sonderaufgaben sogleich marschbereit sein mussten. Mit dem Ausspruch der "drohenden Kriegsgefahr", das heißt am 31. Juli 1914, traten zu dem starken Zivilverkehr in den Grenzgebieten größere, vorher festgelegte Truppentransporte für den Grenz- und Bahnschutz.

Im Zivilgüterverkehr war bereits am 31. Juli 1914 die Sperre für Privatgut u. a. nach Frankreich und Belgien verhängt worden. Mit dem Ausspruch der "drohenden Kriegsgefahr" wurde auch der öffentliche Güterverkehr in den westlichen Grenzgebieten

eingestellt. Privatgüter wurden auf diesen Strecken nicht mehr zur Beförderung angenommen und Güterzüge von den Zugbildungsstationen nicht mehr "abgelassen".

Der Ausspruch der Mobilmachung erklärte sämtliche Eisenbahnen Deutschlands als auf dem Kriegsschauplatz liegend und im Kriegsbetrieb befindlich. Damit wurden alle Eisenbahnen der militärischen Kommandogewalt untergeordnet. Die Anforderungen an den Personenverkehr stiegen an den beiden ersten Tagen der Mobilmachung (2. und 3. August 1914) ungeheuer. Nicht nur die Rückkehr der zahllosen außerhalb ihres Heimatortes weilenden Zivilreisenden, sondern auch die Reisen der zahlreichen zu ihren Gestellungsorten reisenden Offiziere und Mannschaften brachte den Eisenbahnen in den ersten Augusttagen einen Millionenverkehr. Zahlreiche Sonderzüge, die zu militärischen Zwecken zu fahren waren (Mobilmachungstransporte), spielten eine bedeutende Rolle. Am ersten und zweiten Mobilmachungstag wurden rund 700 derartiger Transporte im Deutschen Reich abgefertigt.



Auf Unterwegsbahnhöfen, so auch in Eppingen, wurden Verpflegungsstationen für das durchreisende Militär eingerichtet. Rot-Kreuz-Schwester und Mitglieder des Frauenvereins versorgten hier die Soldaten. Bei Kriegsbeginn passierten täglich zwischen 40 und 50 Militärtransporte die Eppinger Bahnstation. Aufnahme: Sammlung Ulrich Merz

In der Ausgabe vom 3. August 1914 schreibt die Eppinger Zeitung: "Von einer zahlreichen Volksmenge und der Stadtkapelle wurden heute die zum Heere eingezogenen Mannschaften zur Bahn begleitet. Auf baldiges und gesundes Wiedersehen waren die Wünsche aller, als der dicht von Vaterlandsverteidigern besetzte Zug um 7:00 Uhr aus der Station rollte".

Mit dem Beginn des dritten Mobilmachungstages am 4. August 1914 trat in Baden, Württemberg und den übrigen Bundesstaaten der starre Militärfahrplan in Kraft, der dem Zivilverkehr nur noch wenig Spielraum ließ. Die Zivilbedürfnisse traten gegenüber den militärischen Erfordernissen völlig in den Hintergrund. Während die Zeit vom 4. bis einschließlich 6. August 1914 hauptsächlich den Mobilmachungs-transporten vorbehalten waren (Zuführung der Mannschaften und Pferde zu den Formierungsorten der Truppenteile), setzte am Abend des 6. August 1914 der eigentliche Aufmarsch des Heeres ein. Dieser dauerte bis einschließlich zum 18. August 1914. In der Zeit vom 2. bis 18. August 1914 rollten täglich rund 600 Aufmarschtransporte über die westlichen Grenzen des Deutschen Reichs, so dass im Durchschnitt jede der 13 Transportlinien, zu denen auch die

Kraichgaubahn über Eppingen gehörte, mit über 50 Zügen belegt war. Allein in Gernersheim zählte man 580 Züge. Befördert wurden über sämtliche Transportlinien insgesamt rund 3.120.000 Soldaten, 860.000 Pferde, Waffen und alles notwendige Zubehör.

Den Kriegsausbruch und die Geschehnisse auf der Kraichgaubahn schilderte der Eppinger Stadtpfarrer Anton Braun in seinem Buch "Geschichte der Stadt Eppingen" wie folgt: "Am 31. Juli wurde vom Kaiser der Kriegszustand über Deutschland verhängt, am 1. August folgte die Mobilmachungsordre. Kampfesmutig und voll Gottvertrauen stellten sich alle Waffenfähigen dem Dienst für das Vaterland zur Verfügung. 'Der König rief, und alle, alle kamen!' Endlose Züge von Soldaten und Munition aus Bayern passierten die hiesige Station. Die Einberufenen von hier und aus dem Amtsbezirk verlassen die bereits begonnene Erntearbeit und eilen zur blutigen Ernte des Todes."

Einer Festschrift des "Roten Kreuzes" ist zu entnehmen, dass sich die Frauen des "Frauenvereins Eppingen" in dieser Zeit an der Verpflegungsstation am Bahnhof Eppingen, "wo in den ersten Tagen nach der



*In Lazarettzügen wurden die verwundeten und kranken Soldaten von der Front in die Heimat transportiert. (Aufnahme: Sammlung Elisabeth Dörr)*



*Im Eppinger Krankenhaus und der Gewerbeschule wurden während des Krieges Lazarette eingerichtet. (Aufnahme: Sammlung Elisabeth Dörr)*

Mobilmachung 40 bis 50 Züge täglich in Richtung Front führen“, beteiligten. Bei den Truppen, welche über die Kraichgaubahn zur Front transportiert wurden, handelte es sich um das XIII. Armeekorps und das VI. Reservekorps der 5. Armee sowie das III. bayerische Armeekorps und die 5. bayerische Reserve-Division der 6. Armee. Angesichts der teilweise sehr langen Reise, so kam das VI. Reservekorps aus Breslau über Liegnitz, Dresden, Crailsheim nach Eppingen und hatte eine Fahrzeit von etwa 66 Stunden zu bewältigen, waren die Verpflegungsstationen eine willkommene Unterbrechung der Fahrt. Hinzu kommt, dass die Mannschaften größtenteils mit Güterwaggons transportiert wurden, die lediglich mit provisorischen Bänken ausgestattet waren.

Die militärische Kommandogewalt über die Eisenbahnen zeigt sich unter anderem in einer amtlichen Bekanntmachung des Bürgermeistersamtes Eppingen, die in der Ausgabe der Eppinger Zeitung vom 17. August 1914 veröffentlicht wurde: „Auf Veranlassung von militärischer Seite geben wir hiermit bekannt: Das Betreten des Bahnkörpers ist Unbefugten strengstens verboten.

Jede Person, welche unbefugt den Bahnkörper betritt, hat zu gewärtigen, sofort erschossen zu werden. Eppingen, den 12. August 1914. Bürgermeistersamt: Wirth“. Bewacht wurden die Eppinger Bahnanlagen von der vierten Kompanie des zweiten badischen Landsturm-Infanterie-Bataillons. Nach fünfwöchigem Bahnbewachungsdienst verließ diese Kompanie Eppingen Ende September 1914.

Den Zügen in Richtung Kriegsschauplätze folgten alsbald Transporte mit verletzten und gefangenen Soldaten von der Front. Hierzu berichtete die Eppinger Zeitung: „Nachdem bereits am Sonntag zwei Züge französischer Kriegsgefangener mit kurzem Aufenthalt die hiesige Station passiert haben, trafen gestern früh zwei Züge mit deutschen und französischen Verwundeten ein. Sie wurden vom Roten Kreuz bewirtet.“

Wenn auch nach der Durchführung der Mobilmachung auf den deutschen Bahnen der Friedensfahrplan zum 2. November 1914 wieder in Kraft trat, so war doch während des ganzen Krieges die erste und hauptsächlichste Aufgabe der Bahnen die Versorgung des Heeres. Die militärischen

Aufgaben der Eisenbahn teilten sich in die eigentlichen Truppentransporte und in die zur Versorgung des Heeres notwendigen Beförderungen. Hier sind zu nennen die Beförderung der Ersatztransporte, die Abbeförderung der Verwundeten und Kranken und der mit der Länge des Krieges immer mehr anschwellende Urlauberverkehr. Die Versorgung des Heeres beschränkte sich nicht nur auf die Heranführung von Munition und Verpflegung, sondern umfasste Materialtransporte aller Art, wie sie der Stellungskrieg erforderte.

Eine besondere Sorge bereitete für die Eisenbahnen der Rücktransport der Verwundeten und Kranken. Als mit der Ausdehnung der Kampfhandlungen sich ein immer größerer Bedarf an Lazarettzügen bemerkbar machte, wurden Hilfslazarettzüge aus umgewandelten Personen- und Güterwagen eingerichtet. Auch diese Züge befuhren die Kraichgaubahn und hielten in Eppingen, da auch hier ein Etappenlazarett eingerichtet worden war. In der oben bereits genannten Festschrift des Roten Kreuzes ist hierzu zu lesen: "Einige der Eppinger Rot-Kreuz-Kameraden, die nicht eingezogen wurden, hatten die Verwundetentransporte vom Eppinger Bahnhof zu den beiden im Krankenhaus bzw. in der Gewerbeschule eingerichteten Lazarette durchzuführen".

Der erste reguläre Kriegsfahrplan vom 2. November 1914 enthielt lediglich fünf Personenzugpaare Karlsruhe - Heilbronn und hatte so den Fahrplan der Kraichgaubahn um rund zwanzig Jahre zurückgeworfen. Dieser Zustand blieb den ganzen Krieg hindurch bestehen; zeitweise blieben sogar nur noch vier Zugpaare übrig, die den vorhandenen Bedürfnissen schlecht und recht entsprachen.

Die Drosselung des Personenverkehrs ging in der Weise vor sich, dass, während vor der Krise 1916/17 etwa 70 v.H. der Friedenszüge gefahren wurden, nach dem Eintritt der betrieblichen Schwierigkeiten nur noch 48 v.H., im Winter 1918 nur noch 43 v.H. befördert wurden. Der Personenverkehr wurde weiter in der Weise eingeschränkt, dass nur noch Züge zur Aufrechterhaltung des Berufsverkehrs gefahren

wurden. Der Personenverkehr an Sonn- und Feiertagen konnte somit wesentlich eingeschränkt werden.

Die angespannte Versorgungslage im Land veranlasste die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahn im Juli 1918, für Schüler eine besondere Fahrpreismäßigung anzubieten. In einer Anordnung ließ sie bekanntgeben, dass für Schulausflüge zum Sammeln von Pilzen, Eicheln, Buchekern, Kastanien und ähnlichen für die "Volksernährung" wichtigen Naturerzeugnissen eine Fahrpreismäßigung in der 4. Wagenklasse zugestanden wird. Es sollte die Hälfte des Fahrpreises "zur Erhebung" kommen.

Der Mangel an Betriebsstoffen schlug sich neben der Zahl der eingesetzten Züge auch auf den Reisekomfort des verbleibenden Zugangebots durch. In der Ausgabe der Eppinger Zeitung vom 28. September 1918 wurde darauf hingewiesen, dass die Züge der badischen Eisenbahn im allgemeinen nur in der Zeit vom 15. Oktober bis 31. März geheizt würden. In diesem Zeitraum werde man aber auch nur dann heizen, wenn die "Außenwärme" unter acht Grad Celsius falle. Die Wagenabteile würden auf eine Temperatur zwischen 10 und 12 Grad erwärmt. Weiter sei zu beachten, dass von der Heizung der Vorortzüge, Triebwagenzüge und Nebenbahnzüge, deren Fahrzeit weniger als eine Stunde beträgt, mit wenigen Ausnahmen, abgesehen werde. "Es sei deshalb den Reisenden empfohlen, sich bei Eisenbahnreisen mit warmer Schutzkleidung zu versehen".

Im Herbst 1918 erreichte die Eisenbahnkrise ihren Höhepunkt, als zu allem anderen eine verheerende Grippe das badische Eisenbahnpersonal dezimierte; von einem regulär eingehaltenen Fahrplan konnte keine Rede mehr sein.

Am 9. November 1918 verzichtete Wilhelm II. auf seinen Thron und ging am 10. November in holländisches Exil. Der Sozialdemokrat Philipp Scheidemann rief die Republik aus; Friedrich Ebert bekam die Regierungsgeschäfte übertragen. Am 11. November 1918 wurde der Waffenstillstand unterzeichnet; der Erste Weltkrieg war beendet.

Um die Not der per Bahn zurückflutenden Soldaten zu mindern, wendete sich die Stadt Eppingen in einem Aufruf an ihre Bürger: "Eine große Zahl von heimkehrenden Truppen durchfährt in diesen und in den kommenden Tagen den Amtsbezirk Eppingen und hat auf dem Bahnhof in Eppingen in der Regel einen längeren Aufenthalt. Die Beförderung der Truppen erfolgt zum Teil in offenen oder halboffenen, jedenfalls aber unheizbaren Güterwagen; soweit Personenwagen Verwendung finden, fehlt es auch diesen an Heizung. Dieser Mangel macht sich in jetziger Jahreszeit und der außerordentlich langen Fahrtdauer besonders bemerkbar". Die Bevölkerung sollte daher heiße Getränke und Nahrungsmittel den durchreisenden Soldaten zur Verfügung stellen. Vor allem seien jede Art von Kaffee-Ersatz willkommen und natürlich Zucker. Auch wurde um die Abgabe von Obst, Eingemachtem, Zigarren und Zigaretten beim Helferinnendienst auf dem Eppinger Bahnhof gebeten.

Die aus strategischen Gründen durch ein zweites Streckengleis aufgewertete Kraichgaubahn verlor diesen Status Stück für

Stück in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Rahmen notwendiger Tunnelsanierungen und der Erstellung von Behelfsbrücken legte die damals für die Kraichgaubahn zuständige Reichsbahn- bzw. Eisenbahndirektion Stuttgart dieses auf den Abschnitten Bretten - Bauerbach und Sulzfeld - Eppingen im Jahre 1946 still. Im Zuge der laufenden Streckenunterhaltung entschloss sich die nunmehr wieder für diesen Streckenabschnitt zuständige Bundesbahndirektion Karlsruhe zum 29. September 1968 auch das zweite Gleis im Abschnitt Bauerbach - Sulzfeld aufzugeben. Die württembergische Direktion in Stuttgart ließ sich mit dem Abbau des zweiten Gleises erheblich mehr Zeit. Erst nach 1970 verschwand es im Abschnitt Eppingen - Gemmingen - Schwaigern. Zwischen Leingarten und Heilbronn-Böckingen verblieb das zweite Gleis und wurde zwischenzeitlich in den Karlsruher Stadtbahnbetrieb einbezogen.

Literatur:

Braun, Anton, Geschichte der Stadt Eppingen, 1914.

Dörr, Elisabeth, Bahnstation Eppingen in Frieden und Krieg, 2005

Eppinger Zeitung, Diverse Jahrgänge, Stadtarchiv Eppingen.

Ihle, Reinhard, 100 Jahre DRK Ortsverein Eppingen, in: "Rund um den Ottilienberg, Band 7, 1997.

Knipping, Andreas, Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg, EK-Verlag 2004.

Sarter, Adolph, Die deutschen Eisenbahnen im Kriege, Deutsche Verlagsanstalt, 1930.

Scharf, Hans-Wolfgang, Die Eisenbahn im Kraichgau, EK-Verlag, 2006.

Scharf, Hans-Wolfgang, Eisenbahnen zwischen Neckar, Tauber und Main, EK-Verlag, 2001.