

Nichtamtlicher Teil

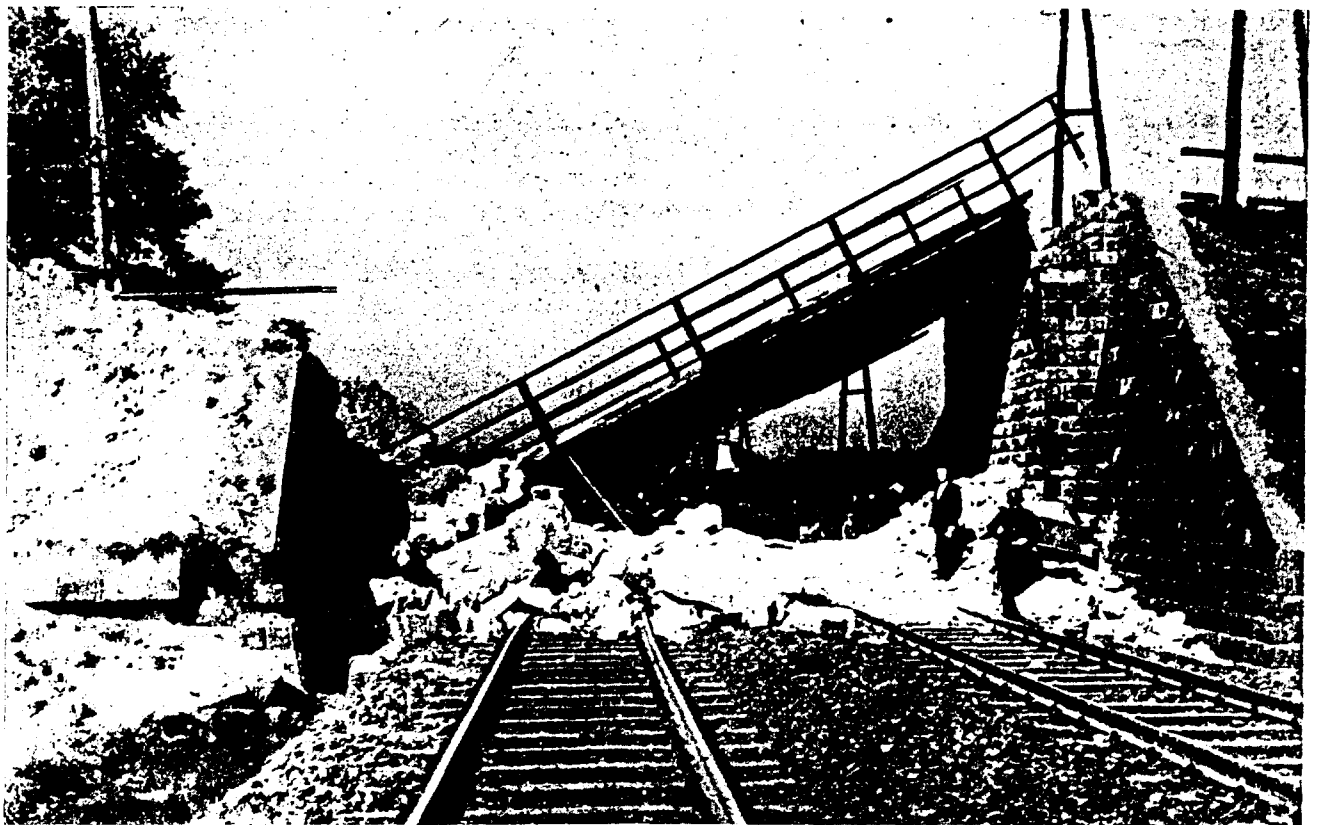
Ministerialrat Haeseler, Berlin

Erkundung und Wiederherstellung der Eisenbahnen des von der Deutschen Wehrmacht besetzten polnischen Gebietes während der Kampfhandlungen

Nachdem die Deutsche Reichsbahn bereits die Aufmarschtransporte für den Einsatz der deutschen Wehrmacht unter Anspannung ihrer vollen betrieblichen Leistungsfähigkeit gefahren hatte, stand sie mit dem Beginn des Einmarsches unserer Truppen in Polen vor neuen, in ihren Einzelheiten und ihrem Umfange zunächst unbekannt Aufgaben. Zusammen mit den militärischen Eisenbahneinheiten mußten nach den Anforderungen der Wehrmacht sofort hinter der kämpfenden Truppe die Zerstörungen der polnischen Eisenbahnen erkundet und behelfsmäßig beseitigt werden. Die zerstörten Strecken waren so schnell wie möglich wieder in Betrieb zu nehmen. Ihre große Bedeutung für den Wehrmachtsnachschieb jeder Art braucht nicht besonders erläutert zu werden, da bekannt ist, daß kämpfend vorgehende Armeen sich mit Rücksicht

auf ihren Nachschub nicht zu weit von den Endpunkten betriebsfähiger Eisenbahnen entfernen dürfen. Werden diese Entfernungen zu groß, so ist auch bei weitgehender Motorisierung der Nachschub gefährdet.

Entsprechend der ungeahnten Schnelligkeit unseres Vormarsches wuchs diese Aufgabe in einem vorher nicht zu ahnenden Maße. Zudem hatte der Pole in allen Bezirken, die er noch planmäßig räumen konnte, die Zerstörung der Eisenbahnen, gründlich vorbereitet und durchgeführt. Nicht nur sämtliche Eisenbahnbrücken über die Weichsel, sondern auch die Brücken über andere polnische größere und kleinere Flüsse, wie Warthe, Netze, Brahe, Bzura, Pilica, Dunajec usw., und viele andere Bauwerke waren in einer Grenzzone von ungefähr 100 km Tiefe restlos zerstört. Ihre Pfeiler



Von den Polen gesprengte Straßenüberführung bei Orlau
Aufnahme: Reichsbahndirektion Oppeln

waren gesprengt und die eisernen Überbauten ins Wasser gefallen. Die wichtigsten Eisenbahnstrecken waren außerdem mit Reißvorrichtungen auf viele Kilometer Länge aufgerissen worden. Weichen, Stellwerke, Wassertürme, Fernmeldeleitungen und sonstige Betriebsanlagen der Bahnhöfe waren durch Entfernen einzelner Teile unbrauchbar gemacht oder durch Sprengungen zerstört. An vielen Stellen waren Eisenbahnzüge absichtlich zum Entgleisen gebracht oder zur Sperrung der Strecke aufeinandergefahren worden. Bahnhöfe und Strecken waren durch zahllose von den Polen bei ihrer Flucht zurückgelassenen Züge besetzt und verstopft.

Auch die deutschen Flieger hatten durch ihre mit verblüffender Genauigkeit geworfenen Bomben auf Bauwerke, Bahnhöfe und besonders auf fahrende Züge den beabsichtigten Erfolg voll erreicht und damit aber auch neue Hindernisse für die Inbetriebnahme der Strecken geschaffen.

Weitere Zerstörungen verursachte das weitreichende Geschützfeuer der deutschen Artillerie.

Schon die ersten Tage des Vormarsches ließen den zu erwartenden Umfang dieser Zerstörungen erkennen und zeigten, daß nur ein großer und sofortiger Einsatz von Personal, Gerät und Stoffen ihre fristgemäße Beseitigung sichern konnte. Besonders schwierig war die sofortige Erkundung durch Wehrmacht und Reichsbahn, da sie in dem noch von zersprengten feindlichen militärischen Einheiten und Freischärlern wimmelnden Gebiet hinter der deutschen Front starken persönlichen Einsatz erforderte. Der große Gesamtumfang der erkundeten Zerstörungen zwang dann dazu, die für den Nachschub notwendigen, sofort wiederherzustellenden Strecken festzulegen und die Reichsbahn zu ihrer weiteren Erkundung und Wiederherstellung heranzuziehen. Diese Strecken wurden von der Wehrmacht besonders bezeichnet; der Auftrag für jede Strecke und seine Ausführung durch Wehrmacht oder Reichsbahn wurde festgelegt. Strecken, deren Wiederherstellung als für den Nachschub nicht dringlich zunächst zurückgestellt werden konnte, wurden vorläufig ausgeschieden.

Für die Wiederherstellungsarbeiten wurden unter dem Befehlshaber der Eisenbahneinheiten beim Chef des Transportwesens des Heeres neben den Eisenbahnpionierregimentern besonders aufgestellte militärische Eisenbahneinheiten (Bau- und Betriebskolonnen, Stellwerks-, Fernsprech- und Wasserstationskolonnen usw.) und Baubataillone des Reichsarbeitsdienstes eingesetzt. Sie erkundeten und arbeiteten unmittelbar hinter der kämpfenden Truppe.

Den Bauzügen und sonstigen Baueinheiten der Deutschen Reichsbahn, denen ebenfalls Kräfte des Reichsarbeitsdienstes zugeteilt waren, wurden durch den Befehlshaber der Eisenbahneinheiten genau festgelegte Streckenabschnitte zugewiesen. Dabei war unter der Gesamtleitung des Reichsverkehrsministeriums grundsätzlich jede Reichsbahndirektion für den an ihr Gebiet anstoßenden und besonders begrenzten Abschnitt der polnischen Eisenbahnen zuständig. Den Betrieb auf den wiederhergestellten Strecken hatte ausschließlich die Reichsbahn zu führen.

Die Wiederherstellungsarbeiten selbst gliederten sich in vier Hauptgebiete:

1. Wiederherstellung der Brücken.
2. " " Gleise.
3. " " Sicherungsanlagen.
4. " " Fernmeldeanlagen.

Für ihren schnellen Beginn und Fortgang war entscheidend, daß die Reichsbahn bereits für ihre friedensmäßigen Aufgaben über eine große Zahl von Gleis- und Weichenbauzügen verfügt und auch Baueinheiten für Brücken, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen in besonderen Bauzügen untergebracht hat. Das gleiche gilt für die Bauzüge der großen deutschen Brückenbaufirmen. Die gesamten von der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Wiederherstellungskräfte konnten daher ohne jede Behinderung durch Beförderungs-, Unterkunfts- oder Verpflegungsschwierigkeiten auf der Schiene in Bauzügen schlagartig an die Verwendungsstellen herangebracht werden. Den Bauzügen waren außerdem eine große Anzahl Lastkraftwagen mit Anhängern für die Arbeiten an Baustellen, die wegen Gleiszerstörungen sonst nicht erreichbar waren, beigegeben. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Strecken wurde durchweg durch den Zeitbedarf für die behelfsmäßige Wiederherstellung ihrer größten Brücken bestimmt, daher waren diese Arbeiten vordringlich. Für sie wurden die deutschen Brückenbaufirmen neben den Formationen der Wehrmacht und der Reichsbahn sofort in vollem Umfange herangezogen.

Alle Einheiten wurden trotz der Unsicherheit im besetzten Gebiet sofort voll eingesetzt. Bei der betrieblichen Besetzung der fahrbar gemachten Strecken mußte für die auf kleineren Bahnhöfen und in kleineren Gruppen eingesetzten Berufskameraden besonderer Schutz, in der Hauptsache durch Bahnschutzverbände, vorgesehen werden. Die wieder befahrbaren Strecken wurden für den Betrieb so rechtzeitig besetzt, daß das Personal sich noch genügend vor der Inbetriebnahme einrichten konnte.

Das von der Wehrmacht gesteckte Ziel — die wichtigsten Eisenbahnlinien in einem für Nachschubzwecke ausreichenden Umfange behelfsmäßig und möglichst schnell wiederherzustellen — wurde in kameradschaftlicher Zusammenarbeit aller eingesetzten Soldaten und Eisenbahner fristgemäß erreicht. Als 18 Tage nach seinem Beginn der Feldzug in Polen im wesentlichen beendet war, wurden die wichtigsten Nachschubstrecken aus Ostpreußen, Pommern, Schlesien und dem Protektorat bis in den Bereich der kämpfenden Truppe in einem für den Nachschub voll ausreichenden Umfange betrieben. Dieses Ziel wurde nur dadurch erreicht, daß die eingesetzten Gliederungen der deutschen Wehrmacht und die Baueinheiten der Reichsbahn und des Reichsarbeitsdienstes unter zentraler und straffer Leitung zusammengefaßt, in ihrem Einsatz sehr beweglich und mit den notwendigen Arbeitskräften, Geräten und Stoffen ausgestattet waren. Sie haben in voller Hingabe ihre Arbeitskraft und ihr ganzes Können bis zum letzten eingesetzt, denn ihre Arbeit galt der Versorgung ihrer kämpfenden Kameraden an der Front!