

Die Lokomotiven der Heeresbahnen

Die „Deutschen Heeresbahnen“

Über den Fahrzeugpark der Heeresbahnen gibt es nur wenige amtliche Unterlagen, nachfolgend soll daher der aktuelle Kenntnisstand skizziert werden.

Am 31. Dezember 1917 waren nach Sarter (2) 5215 von insgesamt 34208 den deutschen Heimat-Staatsbahnen gehörenden Maschinen an den Feldeisenbahnchef verliehen. Zu diesem Zeitpunkt setzte sich der Fahrzeugpark der deutschen Heeresbahnen aus 116 Lokomotiven der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, 4410 der Preußischen Staatsbahn, 245 der Bayerischen Staatsbahn, 204 der Sächsischen Staatsbahn, 102 der Württembergischen Staatsbahn, 122 der Badischen Staatsbahn, 2 der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und 14 der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn zusammen. Etwas niedriger lag der Prozentsatz verliehener Fahrzeuge bei den Personenwagen mit 7625 von 71388 Fahrzeugen und etwas höher bei den Güterwagen mit 130000 von 778962.

Ein halbes Jahr später war die Gesamtzahl an Leihlokomotiven um fast 400 gesunken – diese wird zum 30. Juni 1918 mit 4842 Lokomotiven angegeben. Nach dieser Aufstellung teilen sich die insgesamt 8737 den Heeresbahnen zur Verfügung stehenden Lokomotiven wie folgt auf:

	Leih-loks	„Fech“-Loks	Beute-loks	Summe
Westen	2293	131	2513	4937
Osten	1719	51	914	2684
Südosten	830	38	248	1116
Summe	4842	220	3675	8737

Tab. 5: Lokomotiven der deutschen Heeresbahnen am 30.06.1918

Zu welchen Problemen die Abgabe von Lokomotiven der Heimatbahnen führte, ist prägnant in dem nachfolgend wiedergegebenen Brief beschrieben, der am 16. August 1915 vom „Minister der öffentlichen Arbeiten“ sowie dem „Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen“ an die Direktionen gerichtet worden war:

„Für den östlichen Kriegsschauplatz sind in nächster Zeit etwa 700 Güterzuglokomotiven zur Verfügung der Heeresverwaltung zu stellen, davon 180 sofort, die übrigen demnächst. Die Eisenbahndirektionen wollen schon jetzt Vorbereitungen für die Abgabe der Lokomotiven treffen. Grundsätzlich ist für jede neue im Juli und August bisher gelieferte und bis Ende September zur Anlieferung kommende Lokomotive, gleichgültig welcher Gattung die angelieferte angehört, ohne Ausnahme eine betriebsfähige Nassdampf-güterzuglokomotive

der Gattung G3 (C Lokomotive), G4, G5 und G7 abzugeben. Die von der Heeresverwaltung aus dem westlichen Kriegsschauplatz nach den Heimatdirektionen bereits abgegebenen 110 Lokomotiven und bis zum 1. September d. J. noch zurückzugebenden weiteren 110 Lokomotiven (G3, G4, G5, T9) sind, soweit erforderlich, schleunigst instand zu setzen und zur Abgabe bereit zu halten.

Um Güterzuglokomotiven frei zu machen, sind Arbeitszüge u. dergl. durch ältere Personenzuglokomotiven und durch Tenderlokomotiven zu befördern. Unter Umständen sind auch P6, S6 und P8 zur Beförderung von Güterzügen heranzuziehen.

Im übrigen werden durch Einschränkungen der Bau-tätigkeit und Verminderung der Zahl der Arbeitszüge Lokomotiven zur Verwendung für andere Zwecke frei geworden sein.

Ich erwarte bestimmt, dass alle Eisenbahndirektionen bemüht sind, alles daran zusetzen, damit den Anforderungen der Heeresverwaltung auf Gestellung von Lokomotiven entsprochen werden kann. Es sind auch die Diensteinteilungen darauf zu prüfen, ob und inwiefern Lokomotiven durch vermehrte Doppelbesetzung und bessere Ausnutzung verfügbar gemacht werden können.“

Bei den heeresbahneigenen Lokomotiven handelte es sich sowohl um Neubauten der deutschen Lokomotivindustrie für den Feldeisenbahnchef als auch um Gelegenheitskäufe sowie gebraucht in der Schweiz erworbene Maschinen. Nach Mühl (3) lag die Gesamtzahl der gelieferten, erworbenen und bestellten Lokomotiven bei 289 – die oben genannte Zahl 220 stellte somit den tatsächlich vorhandenen Bestand zum 30. Juni 1918 dar (Siehe Tabelle 6).

Zu dieser Übersicht ist anzumerken, dass eine tatsächliche Ablieferung der Lokomotiven 5571 bis 5575 mit diesen Nummern nicht bekannt ist. Statt dessen fehlen aber noch weitere an die MGD Warschau mit den Nummern 5203 bis 5210 gelieferte G8¹.

Von den ehemals Schweizer Lokomotiven waren nur die Nummern 1901 bis 1911 und 3601 bis 3605 im Osten eingesetzt – alle anderen gehörten zur MGD Brüssel und verblieben auch nach Kriegsende im Westen. Von besonderem Interesse sind dabei die Lokomotiven 7051 bis 7053 und 7900, die sowohl nach Mühl (3) als auch nach Konrad (4) bei Kriegsende entweder in Deutschland standen oder im Westen zurückgelassen worden waren, von denen aber andererseits auch immer wieder behauptet wird, dass sie nach Polen gelangten und dort die Gattungsbezeichnungen TKbb 101 bzw. Tkii 101 erhielten. In sämtlichen ausgewerteten Unterlagen zu den Lokomotivübergaben an die PKP konnte aber kein Hinweis gefunden werden, der diese Behauptung unterstützt. Doch ein Beweis ist dies natürlich nicht – wird doch z. B. auch von den Maschinen 3101 bis 3105 gesagt, dass sie bei Kriegsende im Westen gewesen seien, während aus amtlichen Quellen entnommen werden

Eingesetzt bei	Betr.Nr.	Gattung	Anmerkung
MGD Brüssel	1801 bis 1818	P4 ¹	ex SBB B ^{3/4}
MGD Warschau	1901 bis 1911	P4 ²	ex SBB A ^{2/4}
MGD Brüssel und Warschau	2401 bis 2465	P8	
MGD Brüssel	3101 bis 3105	G3	ex SBB C ^{3/3}
MGD Warschau	3601 bis 3605	G4	ex SBB D ^{3/4}
MGD Warschau	4001 bis 4005	G5	von CFR bestellt
MGD Brüssel und Warschau	4401 bis 4470	G7 ³	
MGD Brüssel	5151 bis 5160	G8 ¹	bay. G ^{3/4} H
MGD Brüssel und Warschau	5161 bis 5210	G8 ¹	
MGD Warschau	5211 bis 5235	G8 ¹	bay. G ^{3/4} H
MGD Brüssel	5551 bis 5555	G12	von CFOA bestellt
MGD Brüssel	5556 bis 5575	G12	
MGD Brüssel	7051 bis 7053	T19	ex SBB Ed2x ^{2/2}
MGD Brüssel	7900	T13	ex SBB Ed2x ^{2/2}

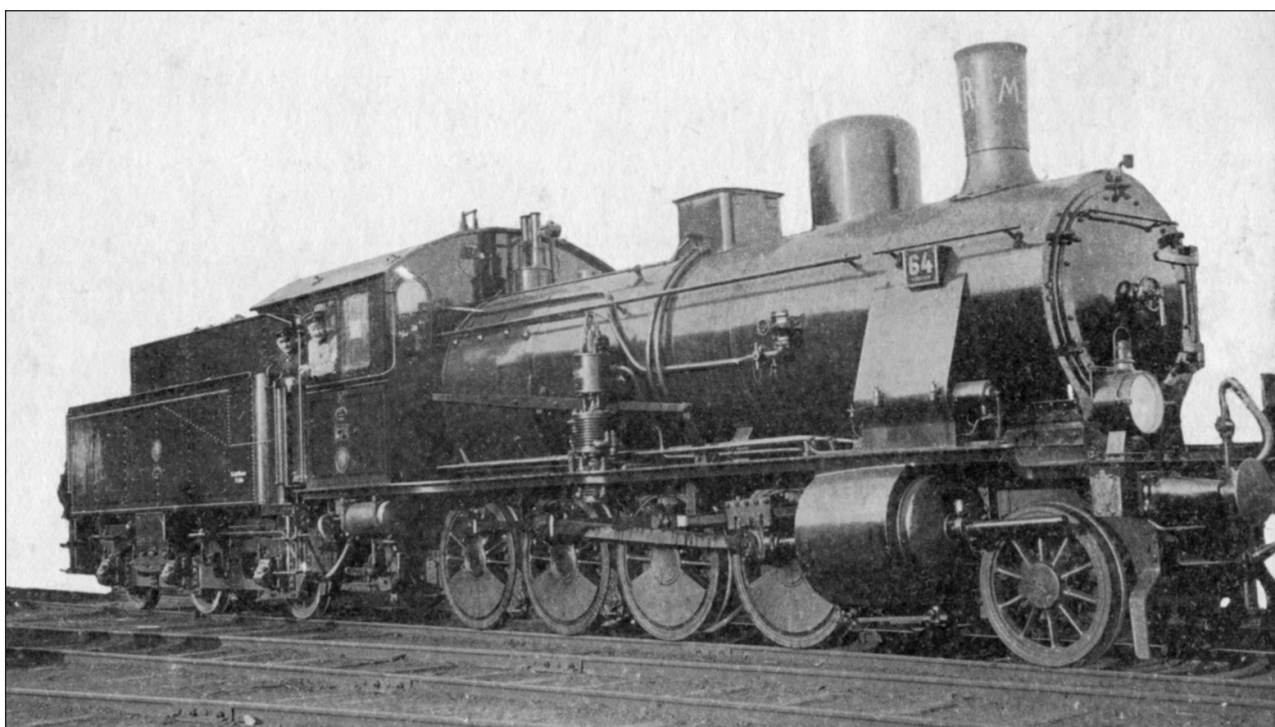
Tab. 6: Die Lokomotiven im Eigentum der deutschen Heeresbahnen (nach Albert Mühl)

kann, dass die „Brüssel 3101“ tatsächlich in Polen verblieben ist.

Ebenfalls im Osten im Einsatz waren die Lokomotiven 4001 bis 4005. Der genaue Verbleib der 4001 liegt noch im Dunkeln – bekannt ist lediglich, daß sie am 13.01.1920 von der MED 8 an die ED Königsberg abgegeben worden ist – doch alle anderen kamen nachweislich in den Bestand der PKP, die sie als Reihe Ti102 einreichte.

Nur wenig ist über die von der Heeresbahn eingesetzten russischen Breitspurlokomotiven bekannt. Nach Konrad (4) waren am 31. Dezember 1917 insgesamt 13 belgische und 30 russische Beutelokomotiven im Osten im Einsatz. Ob es sich bei den russischen Maschinen dabei um Breitspurlokomotiven oder um normalspurige Maschinen der Warschau–Wiener Eisenbahn handelte, ist unbekannt. Genannt wird aber eine Zahl von insgesamt 788 vorhandenen Breitspurlokomotiven für den 30. September 1918.

21 Jahre nach Ende der Serienlieferung wurde erneut eine Serie der G7³ aufgelegt – diesmal speziell für den Kriegseinsatz bei den Heeresbahnen. Die abgebildete Maschine wurde als „Bukarest 64“ geliefert und später in „Warschau 4464“ umgezeichnet.



Betrifft: Preise für Fehlokomotiven.

Bezugnehmend auf die mit Herrn Eisenbahnoberspektor W e l s geführte Besprechung teilen wir Ihnen mit, dass gemäss den hierselbst vorhandenen Unterlagen folgende Angaben über die Beschaffungspreise von den ehemaligen Fehlokomotiven gemacht werden können.

Die Lokomotiven der Typen P.4¹, P. 4² und G.3 sind im Jahre 1917 von dem Feldeisenbahnchef in der S c h w e i z gekauft worden und zwar wurden die P.4¹ Lokomotiven Nr.1810 und 1811, gebaut von der Werkstätte O l t e n 1888, zum Preise von je 53.570 frs. (Schweizer Währung) beschafft; die P.4² Lokomotiven 1906, 1908 und 1909 gebaut im Jahre 1899 von der Lokomotivfabrik W i n t h e r t h u r, kosteten je 72.000 frs. (Schweizer Währung); die G.3 Lokomotive 3101, gebaut im Jahre 1892 von der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Richard H a r t m a n n in C h e m n i t z, kostete 55.000 frs.

Die G. 4 Lokomotive 3602, gebaut im Jahre 1885, Erbauer hierselbst unbekannt, wurde von dem Feldeisenbahnchef mit 5 andern Lokomotiven im Jahre 1917 ersteigert. Die 6 Lokomotiven kosteten insgesamt 281.900 frs., sodass auf die einzelne Maschine der Betrag von 46.983 frs. entfällt.

Schriftwechsel zu den Beschaffungskosten der von den Deutschen Heeresbahnen in der Schweiz erworbenen Lokomotiven.

Die „k.u.k. Heeresbahnen“

Für den Eisenbahnbetrieb in den von Österreich-Ungarn besetzten Gebieten war die k.u.k. Heeresbahn (kukHB) zuständig. Sie bestand aus vier getrennten Netze, die unter den Bezeichnungen

- k.u.k. Heeresbahn Süd (für die Strecken im serbischen Gebiet)
 - k.u.k. Heeresbahn Südost (für einige rumänische Strecken)
 - k.u.k. Heeresbahn Südwest (in Italien)
 - k.u.k. Heeresbahn Nord (für den polnischen Raum)
- betrieben wurden. Da es zwischen diesen vier Netzen keinen Fahrzeugaustausch gab, wird nachfolgend nur die Entwicklung der in Polen tätig gewesenen k.u.k. Heeresbahn Nord betrachtet.

Da das k.u.k. Eisenbahnregiment zwar über eine größere Zahl von Feldebahnlokomotiven, aber nur über

sechs schwache normalspurige Ct-Verschublokomotiven verfügte, musste der Betrieb zunächst mit von den k. k. Staatsbahnen geliehenen Lokomotiven durchgeführt werden. Da aber auch diese unter einem starken Fahrzeugmangel litt, wurde bereits vor der Gründung der k.u.k. Heeresbahn Nord am 14. August 1915 mit dem deutschen „Feldeisenbahnchef“ ein Abkommen über die leihweise Überlassung von 100 deutschen Lokomotiven samt Personal getroffen – es sollten 67 vierfach gekuppelte sowie 33 dreifach gekuppelte Maschinen der Preussischen Staatsbahn an die k.u.k. Heeresbahn abgegeben werden. Bestandteil der Vereinbarung war auch, dass untauglich gewordene Lokomotiven von der KPEV gegen betriebsfähige ausgetauscht wurden. Sehr bald wurde dieser Bestand um zusätzliche 100 Lokomotiven vergrößert, so dass schließlich bis zu

200 Lokomotiven aus allen KPEV–Direktionen bei der österreichischen Heeresbahn in Betrieb standen – vor allem in den Heizhäusern östlich der Weichsel waren überwiegend deutsche Lokomotiven stationiert.

Bei der Übernahme der Betriebsführung durch die k.u.k. Heeresbahn ergab sich folgende Verteilung des gesamten kukHB–Lokomotivparks auf die einzelnen Abteilungen:

Betr. Abt. I in Strzemieszyce	87
Betr. Abt. II in Skarzysko	79
Betr. Abt. III in Lublin	108
Betr. Abt. IV in Kowel	90
Summe	364

Von diesen 364 Lokomotiven stammten nur 164 von den österreichisch–ungarischen Eisenbahnen, die übrigen 200 waren die erwähnten 200 preußischen Leihlokomotiven. Einige vollständige Bestandsnachweise von Betriebsabteilungen und Heizhäusern sind erhalten geblieben und erlauben heute zumindest die teilweise Rekonstruktion eines Verzeichnisses der von der kukHB eingesetzten Lokomotiven. Als Beispiel sei in der Tabelle 7 die nach Monaten gegliederte Übersicht der bei der kukHB Nord verwendeten Normalspurlokomotiven wiedergegeben.

Da im letzten Kriegsjahr halbmonatliche Bestands- und Veränderungsblätter eingeführt worden waren, lassen sich für 1918 detailliert alle Bewegungen auf dem Lokomotivsektor dokumentieren. Der letzte Bestandsbericht vom November 1918 enthält schließlich alle Lokomotiven, die der neuen polnischen Bahnverwaltung übergeben wurden (Tabelle 8).

Der Krieg wurde also hier – es war nicht überall so – ganz bürokratisch korrekt beendet. Daher haben auch alle übergebenen österreichischen und die Mehrzahl der preußischen Lokomotiven nach 1918 bei der PKP Dienst geleistet.

Die anfänglich verwendeten österreichischen Lokomotiven gehörten mit Ausnahme der im Schnellzugdienst eingesetzten kkStB–Reihe 429 und der MAV–Reihe 324 sowie der verhältnismäßig neuen kkStB–Reihen 60 und 260 zu damals schon recht veralteten und wenig leistungsfähigen Bauarten. Da die österreichischen und ungarischen Werke mit Bestellungen für kkStB–Reihen 170 und 178 bzw. die MAV–Reihen 324 und 342 ausgelastet waren, hatte die Heeresverwaltung schon 1916 bei deutschen Lokomotivfabriken mehrere leistungsfähige Lokomotivtypen bestellt:

- 274.001 bis 035 (wie preußische G7¹)
- 328.001 bis 020 (Bauart Schwarzkopff für Rumänien)
- 370.001 bis 031 (Bauart Linke–Hofmann für Serbien)
- 578.001 bis 022 (Werksbauart Henschel)

Anzahl	Bauart	Typ
20	1C h2	Baureihe 328 (kukHB)
2	C n2	Baureihe 40 (kukHB)
2	C n2	Baureihe 146 (kukHB)
1	C n2t	Baureihe 62 (kukHB)
18	1D h2	Baureihe 370 (kukHB)
3	D n2	Baureihe 275 (kukHB)
5	D n2t	Baureihe 578 (kukHB)
3	D n2t	Baureihe 678 (kukHB)
20	E h2	Baureihe 680 (kukHB)
2	C n2	Baureihe 2400 (von SBB gekauft)
2	C n2	(ex WWB)
4	C n2t	(ex WWB)
1	1C1 h2/h2v	Baureihe 429 (kkStB)
69	C n2t	Gattung G3 (KPEV–Leihlok)
53	C n2 / C n2v	Gattung G4 (KPEV–Leihlok)
12	1C n2t	Gattung G5 (KPEV–Leihlok)
74	D n2/D n2v	Gattung G7 (KPEV–Leihlok)

Tab. 8: Von der kukHB im November 1918 an Polen übergebene Lokomotiven

- 680.001 bis 020 (preußische G10)
- 860.001 bis 022 (Bauart Borsig für Serbien)

Fast alle diese Neubaulokomotiven wurden der k.u.k. Heeresbahn Nord zugewiesen – Ausnahmen waren nur die Reihen 274 und 860, von denen einige Maschinen auch bei den anderen Betriebsteilen der k.u.k. Heeresbahn verwendet wurden.

Dagegen gehörten elf aus der Schweiz erworbene Lokomotiven der SBB–Nummerngruppe 2400 (C–n2) zu einer völlig veralteten Bauart. Weitere „Einzelstücke“ im Bestand der Heeresbahnen waren die bei der Staatsbahn bereits vor Jahren ausgemusterten, „aus zweiter Hand“ erworbenen ehemaligen kkStB–Lokomotiven 62.03, 40.29, 40.30, 46.06 und 46.16 sowie die 6 auf der Warschau–Wiener Eisenbahn aufgefundenen Lokomotiven (6³, 157, 607, 609, 950 und 951). Die beiden Lokomotiven der Reihe 46 wurden von der k.u.k. Heeresbahn Nord in 146.001 bis 002 umgezeichnet – fälschlich muss man sagen, da diese Betriebsnummern bereits an zwei durch die k.u.k. Heeresbahn Süd von der Serbischen Staatsbahn erbeutete Lokomotiven vergeben worden waren.

Die ab August 1916 in größerer Zahl der Heeresbahn zugewiesene kkStB–Reihe 170 aber war eine für die damalige Zeit sehr moderne und leistungsfähige Güterzugslokomotive. Sie ist jedoch erst ab 1913 in größeren Stückzahlen beschafft worden, und man kann sie wohl als die „Kriegslokomotive“ der kkStB im ersten Weltkrieg bezeichnen. Nach diesen Neubeschaffungen und Neuzuweisungen wurden die älteren Maschinen wieder auf die Inlandsstrecken der kkStB zurückgezogen.

Bahn	Reihe / Gattung	Bauart	Jan. 1916	Feb. 1916	Mär. 1916	Apr. 1916	Mai 1916	Juni 1916	Juli 1916	Aug. 1916	Sep. 1916	Okt. 1916	Nov. 1916	Dez. 1916
kkStB	4	2B n2	–	–	1	1	1	–	–	–	–	–	–	–
	329	1C1 n2v	–	–	–	–	–	7	–	2	2	–	–	–
	429	1C1 n2v	–	–	–	8	8	–	18	22	22	29	29	29
	32	C n2	–	–	–	–	–	2	1	1	–	–	–	–
	35	C n2	2	2	2	2	4	4	8	8	–	8	8	8
	39	C n2	3	3	3	3	3	3	3	3	–	–	–	–
	40	C n2	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1
	47	C n2	2	2	2	2	–	–	–	–	–	–	–	–
	51	C n2	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	2
	155	C n2	5	5	5	11	5	5	4	4	4	–	–	–
	56	C n2	25	33	24	12	17	15	22	22	22	20	20	28
	59	C n2v	3	3	3	17	18	17	6	5	6	5	2	–
	60	1C n2v	21	31	32	22	22	24	33	30	30	24	24	24
	160	1C h2v	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–
	260	1C n2v	60	59	60	61	61	71	61	61	61	61	56	56
	360	1C n2v	–	–	–	–	–	7	–	–	–	–	–	–
	460	1C h2	–	–	–	–	–	2	–	–	–	–	–	–
	170	1D n2v	–	–	–	–	–	–	–	21	23	30	30	30
	571	D n2	4	4	4	7	–	15	–	–	–	–	–	–
	72	D n2	4	4	4	9	–	–	–	–	–	–	–	–
	73	D n2	28	32	33	21	31	35	31	24	13	11	11	8
	174	D n2	4	4	4	4	5	4	4	4	–	–	–	–
	85	B n2t	–	–	–	–	–	–	–	–	8	–	–	–
kukHB	370	1D h2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
	274	D n2	–	–	–	–	–	–	–	20	23	25	25	25
	578	D n2t	–	–	–	–	5	5	7	10	10	10	10	10
MÁV	324/325	1C1 h2	–	–	–	–	–	15	–	25	27	33	38	28
KPEV	G3	C n2	63	58	42	65	66	66	66	67	67	67	67	67
	G4	C n2	63	57	52	57	57	57	57	56	56	56	56	56
	G5	1C n2(v)	7	7	7	8	9	9	9	9	9	9	9	9
	G7	D n2(v)	69	65	65	67	66	66	66	66	66	66	66	60
	G9	D n2	1	–	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	40/62	C/C n2t	–	–	–	–	–	–	–	2	3	5	–	–
SBB		C n2	–	–	–	–	–	–	–	7	9	9	9	9
Russische		–	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Sonstige		–	2	5	5	4	10	4	5	1	–	–	–	–
Priv-Ind.		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5	5

Tab. 7: Lokomotiven der kukHB Nord im Jahre 1916 (geliehene und eigene Fahrzeuge)

Der Einsatz der neu zugewiesenen leistungsfähigen Maschinen war allerdings nicht auf sämtlichen Linien möglich, da der Oberbauzustand auf den ehemals russischen Strecken vielfach den Einsatz von schweren Lokomotiven ausschloss. So durfte z. B. laut dem „Anhang zur Kriegsfahrordnung“ vom 1.10.1916 die Reihe 170 nur auf der Strecke von Szczakowa nach Deblin verwendet werden, die Mehrzahl der übrigen Strecken war auch für die Reihe 429 gesperrt.

In diesem Zusammenhang soll auch kurz auf das bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen verwendete System der „Kriegskategorien“ eingegangen werden. Neben dem Nummernschild mit Reihen- und Einzelnummer war an der Führerhauswand eine Bezeichnung in Form eines Bruchs angebracht – für die Reihe 170 war dies zum Beispiel:

IV 550

A 3