

M-Dachauer Straße 12. November 2022:

Seit gestern sind am Kriegsmonument an der Dachauer Str. acht Tafeln angebracht

ohne die angekündigten Gitterkörbe zur Verdeckung der Sicht auf den Steinklotz mit dem Nazi-Text

mit Gartenanlage

wolfram p kastner

INSTITUT für KUNST und FORSCHUNG

münchen

tel. 089 – 157 32 19

Gesamt-Foto und die Tafeln im Einzelnen:



1

Die Anfänge der bayerischen Eisenbahntruppe im 19. Jahrhundert

Die bayerische Armee untersuchte bereits um 1838 den militärischen Nutzen der neuen Eisenbahn-Technik, ohne jedoch organisatorische Folgerungen zu ziehen. 1870 schuf Bayern eine Feld-Eisenbahn-Abteilung für den Krieg gegen Frankreich. Mit dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 war der Transport von Truppen und Bewaffnung per Eisenbahn bereits fester Bestandteil der Mobilmachung und der Operationsführung geworden. In etwa vier Wochen konnten dabei mit 1.492 Zugtransporten aus den deutschen Staaten insgesamt etwa 630.000 Mann, 170.000 Pferde sowie 18.000 Geschütze und Fahrzeuge in das Grenzgebiet und nach Frankreich gebracht werden.

In Preußen wurde mit Allerhöchster Kabinettsorder (A.K.O.) vom 19. Mai 1871 das Eisenbahn-Bataillon Nr. 1 in Berlin aufgestellt. Es wurde der offizielle Gründungstag der deutschen Eisenbahntruppen. König Ludwig II. verfügte am 16. Februar 1872 die Aufstellung einer bayerischen Eisenbahn-Kompanie. Am 1. April 1887 folgte die Erweiterung zum Königlich Bayerischen Eisenbahn-Bataillon (mit Gründungstag datiert auf den 1. Oktober 1873). Standort war Ingolstadt und später schließlich München.

Zu wichtigen Aufgaben der Eisenbahntruppen wurde der Bau von Strecken und Brücken sowie Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten. Zusätzlich zum normalen Schienensystem wurde für militärische Zwecke auch ein Feldbahnsystem mit einer Spurweite von 600 mm geschaffen. Die ersten Feldbahnlokomotiven (Ct-Lokomotiven) dieser Art wurde 1890 von der Firma Krauss in München an das Militär ausgeliefert. Die Friedensstandorte des Militäreisenbahnwesens vor 1914 waren Berlin, Hanau und München.

2

Das Denkmal

Dieses Denkmal ist eine freie Rekonstruktion eines Denkmals aus dem Jahr 1923 für die (bis 2008 ermittelten) 386 Gefallenen des Ersten Weltkrieges der bayerischen Eisenbahntruppe. Das Denkmal stand ursprünglich nur wenige Meter seitlich versetzt vor einer Gebäudeseite mit Front zur Dachauer Straße. Das Königlich Bayerische Eisenbahn-Bataillon nutzte vor 1919 die Kaserne und einen Übungsplatz auf dem Oberwiesenfeld bis hin zum Nymphenburg-Biederstein-Kanal.

Der ursprüngliche Entwurf des Denkmals stammt vom Architekten Karl Badberger. Die Einweihung fand am 23. Oktober 1923 in Anlehnung an den 50. Gründungstag des Königlich Bayerischen Eisenbahn-Bataillons statt. Die Münchener Vereinigung ehemaliger Angehöriger der bayerischen Eisenbahntruppen sowie der Verein der Offiziere des ehemaligen Königlich Bayerischen Eisenbahn-Bataillons hatten sich für ein Denkmal eingesetzt und im März 1923 mit einem „Vaterländischen Abend“ im Hofbräuhaus eine Spendensammlung begonnen. Die Entstehungsgeschichte muss auch vor dem Hintergrund des Krisenjahrs 1923 gesehen werden, in dem extreme politische Kräfte und Parteien von Links und Rechts gegen die junge Demokratie mobil gemacht hatten.

Die Inschrift lautete 1923:

SIE GLAUBTEN ZU STERBEN / FÜR DEUTSCHLANDS RUHM UND EHR // DEN TOTEN DER BAYER. EISENBAHN-TRUPPE IM WELTKRIEG 1914/18 // DEN LEBENDEN / DER MITWELT ZUR MAHNUNG / DER NACHWELT ZUM VORBILD

3

Das Gedenken an die Toten des Weltkrieges wurde in der Weimarer Republik auch zur politischen Demonstration von rechts-konservativen Gesinnungen genutzt. In der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur kam es zur weiteren ideologischen Vereinnahmung von Denkmälern und Erinnerungsfeiern.

Um 1934/35 wurde der Anfang zu folgender Inschrift verändert:

SIE STARBEN / FÜR DEUTSCHLANDS / RUHM UND EHR //

In dieser Form, aber nun ohne den Schlusssatz, wurde die Inschrift nach der kriegsbedingten Zerstörung und Einlagerung 1962 auf Anregung des Wehrbereichskommandos VI der Bundeswehr wiederhergestellt. Nach kriegsbedingten Zerstörungen wurden allerdings Denkmäler in der Bundesrepublik Deutschland regelmäßig in dem Zustand hergestellt, der vor der Zerstörung bestand. Dazu kam, dass das Denkmal an der Dachauer Straße explizit nur an einen Verband des Königreichs Bayern erinnerte. Das war eine Ausnahme für Kriegerdenkmäler, die oft eine Ausweitung auf die Jahre 1939-1945 erfahren hatten. Daher war die historische Belastung der Inschrift den Zeitgenossen offenbar weniger bewusst. Zudem handelte es sich beim Eisenbahnbataillon um eine technische Truppengattung, die nicht aufgrund militärischer Leistungen im Kampf, sondern vor allem aus technischem und regionalgeschichtlichem Interesse betrachtet wurde. Das heutige Denkmal besteht aus einer geraden, mit vermutlich originalem Kalkstein verkleideten Mauerscheibe. Oben steht das originale geflügelte Rad als Symbol der Eisenbahntruppe.

4

Die Bundeswehr pflegt heute keine militärischen Traditionen zu ehemaligen deutschen Streitkräften. Das Denkmal behält seinen Platz als Sachzeuge der Vergangenheit der Stadt München und seines Militärs. Die Bundeswehr hat seit den 1960er Jahren hier am Volkstrauertag auch allen Opfern von Krieg und Gewaltherrschaft im 20. Jahrhundert gedacht. Die Form des Gedenkens orientierte sich dabei am Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge. Die Erinnerung an die Opfer von Kriegen, Gewalt und Verbrechen mahnt in diesem Verständnis die Lebenden zu Frieden, Verständigung und Wertschätzung einer freiheitlichen demokratischen Grundordnung im Sinne des Grundgesetzes und der Maßstäbe des Völkerrechts.

Bayerische und deutsche Eisenbahntruppen im 20. Jahrhundert

Bahnen und Feldbahnen wurden vor dem Ersten Weltkrieg auch in Kämpfen außerhalb Deutschlands genutzt, wozu man jeweils kleine Eisenbahneinheiten gebildet hatte. Zumindest indirekt muss dabei organisatorisch von einer Beteiligung an Verbrechen ausgegangen werden. Einzelne Freiwillige des Königlich Bayerischen Eisenbahn-Bataillons nahmen im Rahmen des deutschen Ostasiatischen Eisenbahn-Bataillons an der Bekämpfung des so genannten Boxeraufstands 1900/1901 teil. Während der Kämpfe gegen Herero und Nama in Deutsch-Südwestafrika (heute: Namibia) kamen von 1904 bis 1907 ebenfalls Eisenbahnsoldaten aus Deutschland zum Einsatz. Bis zum Ersten Weltkrieg verblieb dort eine Eisenbahn-Bau-Kompanie.

5

Zum ersten und einzigen Mal wurde im August 1914 das Königlich Bayerische Eisenbahn-Bataillon mit seinen 569 Männern im Frieden auf die Kriegsstärke von 3.105 Männern und 163 Pferden mobilgemacht. Aus den drei Kompanien im Frieden wurden so in kurzer Zeit 12 Kompanien, 15 mobile Bahnhofskommandanturen, eine Panzerzugbesatzung, eine Militärbetriebsabteilung und die Dienststelle eines Staboffiziers der Eisenbahntruppen gebildet. In den folgenden vier Jahren fanden die bayerischen Soldaten ihren Weg in ganz unterschiedliche Funktionen innerhalb des Militäreisenbahnwesens.

Die im Frieden überschaubaren Eisenbahntruppen organisierte man insgesamt in 878 nachgewiesene Kriegsbildungen. Bis 1918 entstanden dabei auch 14 Baukompanien und 14 Betriebskompanien allein aus dem Münchener Eisenbahn-Bataillon. Während die Truppen- und Materialbewegungen über große Entfernungen zum Standard gehörten, entwickelte sich das Feldbahnen-System zu einem unverzichtbaren Transportmittel im Stellungen- und Grabenkrieg. Beim Betrieb und beim Streckenbau im Kampfgebiet starben die Soldaten der Eisenbahntruppe zwar nicht im Nahkampf, wie Infanteristen, aber wohl durch die Einwirkung des gegnerischen Artilleriefeuers und durch Unfälle als Folge der harten Kriegsbedingungen. Die Soldaten dieser Kleinbahnen empfanden sich daher durchaus als „Frontsoldaten“.

In den besetzten Gebieten wurde der Bahnbetrieb vom Chef des Feldeisenbahnwesens über Militär-Generaldirektionen der Eisenbahnen (Brüssel, Warschau, Bukarest) und Militär-Eisenbahndirektionen (z.B. Charleroi,



6

Lille, Kovno, Brest-Litowsk, Nisch, Bukarest) sowie einzelne Linienkommandanturen (1914 waren es 26) geführt. Und (Reserve-) Eisenbahn-Bau-Kompanien sowie Militär-Eisenbahnbau-Abteilungen waren an allen Fronten des Ersten Weltkrieges in Europa zu finden. Die Dimensionen des Einsatzes des Feldeisenbahnwesens im Ersten Weltkrieg waren groß. Von Finnland bis in das Gebiet von Tigris und Euphrat in der Nord-Süd-Richtung und vom Westen an der Kanalküste bis nach Russland, dem Schwarzen Meer und dem Kaukasus nach Osten.

Wie schon vor 1914 waren Eisenbahnsoldaten als Teil der Organisation auch an einzelnen Verbrechen indirekt oder direkt beteiligt. In der „Operation Alberich“ 1917 verantworteten Eisenbahntruppen die planmäßige Zerstörung der Verkehrsinfrastruktur im Rückzugsgebiet beiderseits des Flusses Somme in Frankreich und unterstützten dabei die Deportation von rund 140.000 Einwohnern mit etwa 341 Zugtransporten, den so genannten „Gemüsezügen“. Ab 1915 waren die osmanische Armee und das dortige Eisenbahnwesen maßgeblich von Deutschland aus unterstützt worden. So wurden deutsches Personal, Betriebs- und Schmiermittel (davon bis zu 2/3 des Transportvolumens Kohle) und Reparaturmaterial nach Kleinasien und in den Nahen Osten gebracht.

Ermordungen und die Verfolgung des armenischen Volkes sowie deren Deportation im Osmanischen Reich waren auch in Deutschland bekannt geworden. Deutschland wollte aber seinen Bündnispartner nicht aufgeben. So unterstützte ein deutscher Generalstabsoffizier des Feldeisenbahnchefs in Konstantinopel weiter das Funktionieren des türkischen Eisenbahnbetriebs. Deutsches Eisenbahnpersonal war im Osmanischen Reich an vielen Stellen für das Transportwesen der osmanischen Armee unverzichtbar.



7

Von Anfang 1916 mit 7 bis 10 Nachschubzügen/Woche erhöhte sich die Unterstützung des vorderasiatischen Kriegsschauplatzes bis Mitte 1917 auf etwa 20 Nachschubzüge/Woche, zusätzlich zu den Truppentransporten.

Gegen Ende des Ersten Weltkrieges wurden außerhalb Deutschlands Strecken mit etwa 20.000 Eisenbahnkilometer betrieben. Dazu gehörten fast 7.000 Lokomotiven und etwa 180.000 Wagons. Neben den etwa 100.000 deutschen Eisenbahn-Soldaten dienten etwa 70.000 Beamte der deutschen Länderbahnen auf diesen Strecken. Dazu kamen als Arbeitskräfte etwa 45.000 Kriegsgefangene sowie etwa 220.000 ausländische Eisenbahner und Ortskräfte. Recht oder Unrecht wurde zum Ende des Krieges nicht reflektiert. In der offiziellen Truppengeschichte stand als Fazit zum Feldeisenbahnwesen eher der Stolz im Vordergrund: „Es hat immer geleistet, was die Führung von ihm verlangte.“

Etwa 100.000 Soldaten haben im Ersten Weltkrieg die Uniform der Militäreisenbahner mit dem „E“ auf den Schulterklappen und Schulterstücken getragen. 152 Offiziere und 3.138 Mannschaften der deutschen Eisenbahnruppen fielen bis 1918 in Europa, auf dem Balkan, in Italien und im Osmanischen Reich. 31 Offiziere der Eisenbahnruppen verloren in den Reihen der Freiwilligen der Fliegertruppen als Piloten und Beobachter ihr Leben. Von den deutschen Zivileisenbahnern fielen etwa 14.000 Mann, dabei waren überwiegend diejenigen, die als Soldaten an der Front kämpften.

Im Münchener Verkehrsministerialgebäude erinnerte man an 1.500 gefallene bayerische Zivileisenbahner.

8

Der Friedensvertrag von Versailles verbot für Deutschland auch das Fortbestehen von Eisenbahnruppen nach 1919. Etwa 200 Veteranenvereine der Pioniere und der Verkehrstruppen pflegten eine auch politisch motivierte Erinnerung. Insofern gehören die Denkmäler der Zwischenkriegszeit in den mehrfachen Zusammenhang von Erinnerung, Anerkennung als „Frontkämpfer“ und politischen Protest gegen die Siegermächte des Ersten Weltkrieges. Einer der größten Vereine war damals der Bayerische Feldeisenbahnerbund mit Sitz in München. Und die Tradition des Münchener Eisenbahn-Bataillons pflegte offiziell die 2. Kompanie des 7. (Bayerischen) Pionier-Bataillons weiter. Deren Kompaniechef auf der Einweihungsfeier des hiesigen Denkmals im Jahre 1923, Otto Will (1891-1963), wurde 1944 der letzte General der Eisenbahnruppen der Wehrmacht.

Die Neuorganisation der Eisenbahnruppen in der nationalsozialistischen Diktatur orientierte sich an den Erfahrungen des vergangenen Krieges. Wenn sich im Zweiten Weltkrieg auch die militärischen Tätigkeiten im Militärtransportwesen scheinbar glichen, hätten der rasseideologische Vernichtungskrieg und der Holocaust in Europa ohne die Unterstützung der Eisenbahnruppen für die militärische Infrastruktur so nicht stattfinden können. Selbst einzelne Offiziere der Eisenbahnruppen hatten dabei in verantwortlichen Positionen an Verbrechen gegen die Menschlichkeit mitgewirkt oder waren an Kriegsverbrechen beteiligt.

Auch dabei zeigt sich rückblickend, dass die Wehrmacht als Organisation im Nationalsozialismus keine militärische Tradition für die Gegenwart in unserer Demokratie begründen kann.