

## Zweites Kapitel.

Die Organisation des Feldeisenbahnwesens  
zu Kriegsbeginn.

Nach Ausspruch der Mobilmachung übernahm der Chef der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes, Oberstleutnant Groener, die Geschäfte des Chefs des Feldeisenbahnwesens<sup>1)</sup> und damit die Leitung des gesamten Eisenbahndienstes für Kriegszwecke. Es entsprach der in früheren Zeiten vorzugsweisen Verwendung der Eisenbahnen als Nachschublinie, wenn zu Kriegsbeginn der Chef des Feldeisenbahnwesens dem für die gesamte Heeresversorgung verantwortlichen Generalquartiermeister im Stabe des Chefs des Generalstabes des Feldheeres unterstellt wurde. Der veränderten Rolle der Eisenbahnen in der neuzeitlichen Kriegführung, bei der die Schienenwege vor allem operative und taktische Bedeutung für Heeresverschiebungen gewannen und sich zu einem wichtigen Kriegsmittel der obersten Führung entwickelten, trug dieses Unterstellungsverhältnis noch nicht Rechnung.

Gegenüber den in den Kriegsbetrieb<sup>2)</sup> überführten heimatischen Eisenbahnen besaß der Chef des Feldeisenbahnwesens weitgehende Anordnungsbesugnis. In allen Fragen der Ausnutzung für Heereszwecke hatten die deutschen Eisenbahnverwaltungen auf Grund des Kriegsausleistungsgesetzes den Weisungen der Militärbehörde Folge zu leisten. Im besonderen traf der Chef des Feldeisenbahnwesens Anordnungen über die Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs, wodurch sich für ihn fast uneingeschränkte Befugnisse gegenüber den Eisenbahnen der Heimat ergaben. Den Bedürfnissen der Kriegführung ließ sich hierdurch jederzeit in dem notwendigen Umfange Geltung verschaffen.

Als heimatische Militär-Eisenbahnbehörden unterstanden dem Chef des Feldeisenbahnwesens die Eisenbahnabteilung<sup>3)</sup> des preußischen Stellvertretenden Generalstabes der Armee und die Linienkommandanturen<sup>4)</sup>. Erstere leitete nach den Weisungen des Feldeisenbahnchefs die einheitliche Ausnutzung

<sup>1)</sup> Führte bei den Mobilmachungsvorarbeiten die Bezeichnung „Feldeisenbahnchef West“ im Gegensatz zu dem für den östlichen Kriegsschauplatz vorgesehenen „Feldeisenbahnchef Ost“. — <sup>2)</sup> S. 30. — <sup>3)</sup> S. 6. — <sup>4)</sup> S. 7.