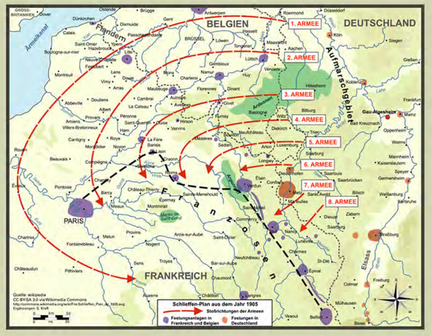
Infanteriestellung

des Bollwerks Mainz im Ersten Weltkrieg



Der Erste Weltkrieg

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereiteten sich weltweit zahlreiche Länder auf eine kriegerische Auseinandersetzung vor. Die Konflikte zwischen diesen Ländern führten 1914 - 1918 zum ersten Weltkrieg mit 17 Millionen Toten und gigantischen Verlusten an Geld und Sachwerten. Eine Grundlage der deutschen Operationen zu Beginn des Krieges war der „Schlieffen-Plan", nach dem die Masse des deutschen Heeres zunächst zum Einsatz gegen Frankreich und nach dessen Niederlage gegen Russland vorgesehen war. Der starke rechte Flügel des Heeres sollte schnell Paris einnehmen, der linke Flügel nur die Stellung halten. Als Unterstützung des linken Flügels waren u. a. die Festungen Straßburg, Germersheim, Mainz und Koblenz vorgesehen. Deshalb wurde auch Mainz seit 1908 ausgebaut. Der deutsche Vormarsch kam allerdings bereits nach wenigen Wochen am Fluss Marne zum Stehen, und der Krieg entwickelte sich in Frankreich zum Stellungs- und Grabenkrieg. So blieb unsere Gegend von den gewaltigen Zerstörungen verschont, unter denen zum Beispiel die Region um die Festung Verdun zu leiden hatte.

Das Bollwerk Mainz

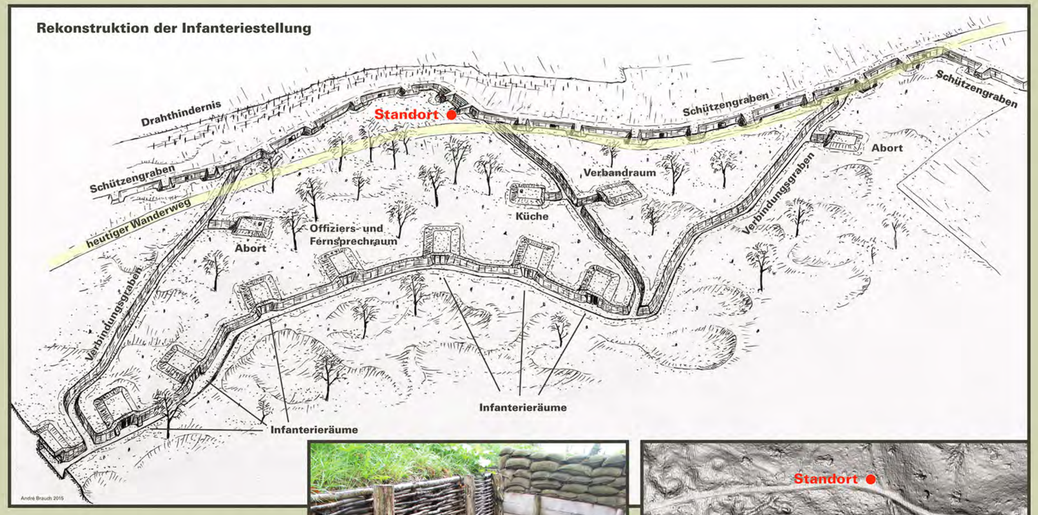
Der Rhein bildete nach den Operationsplänen die letzte deutsche Verteidigungslinie im Westen. Mit Kriegsbeginn erfolgte der Ausbau des Bollwerks Mainz auf der Grundlage eines Plans, der seit Jahren im Detail ausgearbeitet worden war. Der Ausbau war mit insgesamt 30.000 Soldaten und Arbeitern in Rheinhessen die größte zusammenhängende Baumaßnahme aller Zeiten.

Den inneren Festungsring um Mainz bildeten vierzehn ältere, aber verstärkte Forts (s. Karte rechts). Als äußere „Neue Verteidigungslinie" wurde die „Selzstellung" errichtet. Diese breite Hauptstellung hatte eine Länge von 55 km und bestand aus über 350 modernen Festungswerken, Lagerplätzen, Wasserwerken und Fernmeldestationen. Die Hauptstellung war in 13 Befestigungsgruppen unterteilt und mit insgesamt 60 betonierten Infanteriestützpunkten sowie 47 Artillerie- und Munitionsräumen ausgestattet. Sie war eines der modernsten Festungswerke ihrer Zeit. Ein militärisches, fast 49 km langes Straßen- und Bahnnetz stellte Versorgung und Nachschub sicher.

Der Hauptstellung vorgelagert waren vier vorgeschobene Stellungen, für insgesamt 39 Kompanien mit fast 10.000 Soldaten. Eine dieser Stellungen war die Infanteriestellung auf dem Westerberg. Die Errichtung der gesamten Festungsanlage war unter größter Geheimhaltung erfolgt. Als jedoch eine Verlagerung der Kämpfe an den Rhein kaum noch zu erwarten war, wurden die Holzbauteile von Infanterie- und Artilleriestellungen wieder ausgebaut, Schützengräben zugeschüttet und Drahtnetze entfernt.

Nach Ende des Krieges war gemäß dem Versailler Friedensvertrag unter vielen anderen Festungen auch das Bollwerk Mainz zu schleifen. Innerhalb weniger Jahre wurde der überwiegende Teil der Bauten gesprengt. Nur hier auf dem Westerberg finden wir die einzige in Deutschland noch so erhaltene Erd-Verteidigungsanlage.

Rechts: Historische Ansicht der Zahnradbahn von Ingelheim auf den Westerberg.
Foto: Chr. Dahm; Fotoarchiv P.Weiland, Ingelheim



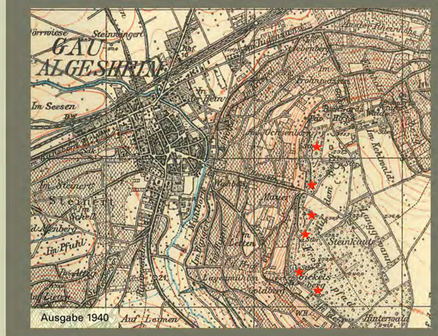
Rechts: Originalgetreue Rekonstruktion eines Schützengrabens in Flandern. Foto: André Brauch.

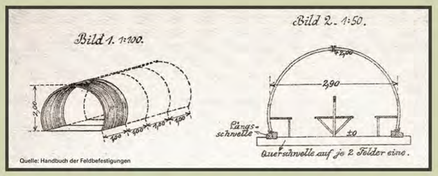
Ganz rechts: Auf dem LiDAR-Scan ist deutlich der Verlauf der Gräben der Infanteriestellung sowie die Lage der Infanterie- und Versorgungsräume zu erkennen. Die Geländeoberfläche im Bereich um die Infanteriestellung erscheint im Scan unruhig, bedingt durch die Überreste des Kalksteinabbaus.

Kalksteinabbau auf dem Westerberg

Am Westrand des Plateaus reichen Kalksteinschichten aus der Tertiärzeit bis an die Erdoberfläche, während sie weiter östlich und südlich von Sandablagerungen des Urrheins überdeckt sind. In zahlreichen kleinen Steinbrüchen wurden die in nur wenigen Metern Tiefe anstehenden Kalksteinbänke gewonnen. Sie fanden seit dem Mittelalter als Bausteine für zahlreiche Gau-Algesheimer Gebäude Verwendung. Verbliebener Kalkschutt wurde von 1891 bis 1948 in der Gau-Algesheimer Kalkbrennerei zu Branntkalk verarbeitet.

Stillgelegte Steinbrüche auf dem Westerberg sind bereits in topographischen Karten aus dem Jahr 1900 eingetragen und im Gelände leicht zu finden. Die 1914 - 1915 und damit später errichteten Infanteriestellungen (Markierung mit Stern) des Westerbergs sind jedoch weder in neueren topographischen Karten eingezeichnet noch auf Luftbildern zu erkennen.





Quelle: Handbuch der Feldbefestigungen

Foto: André Brauch

Die vorgeschobene Infanteriestellung

Die vorgeschobene Infanteriestellung des Bollwerks Mainz am Rand des Westerberges hatte eine Länge von rund 4,5 Kilometern. Sie wurde 1914 und 1915 mit einzelnen Stellungen für insgesamt elf Kompanien errichtet. Für den Aufbau wurde als erste Maßnahme eine Zahnradbahn von Ingelheim auf den Westerberg geführt.

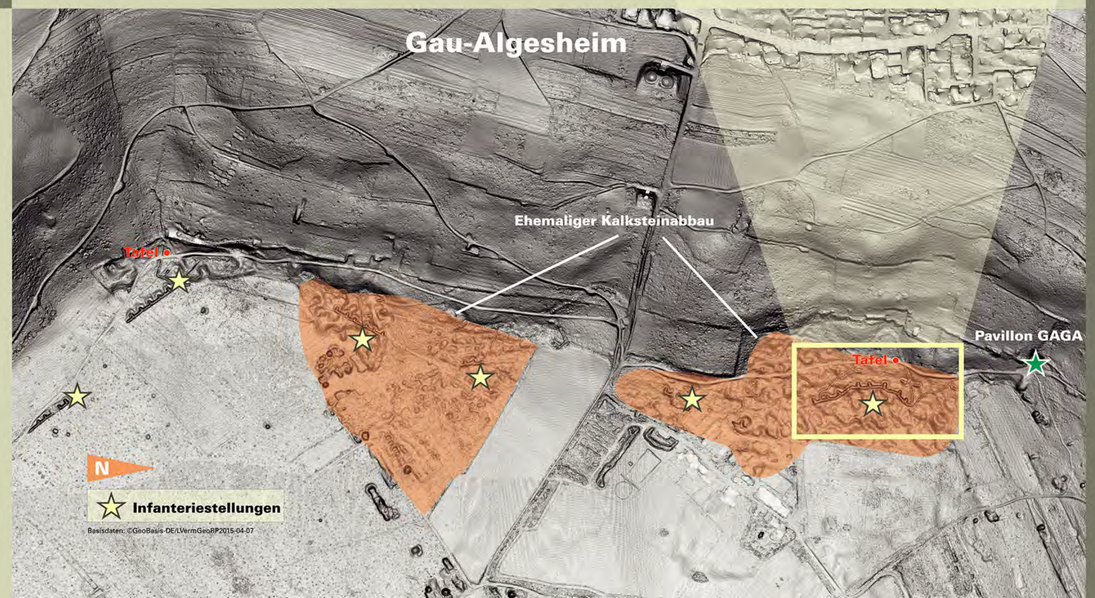
Es gab große Stellungen mit acht Infanterieräumen für die Belegung mit einer ganzen Kompanie (250 Soldaten) und kleine Stellungen mit fünf Infanterieräumen.

In jedem der Infanterieräume hätten 24 Soldaten auf Bänken sitzend Platz gefunden. Die Räume waren mit Holz oder Wellblechen ausgekleidet und mit einer 60 bis 80 Zentimeter dicken Erdschicht abgedeckt. Teils war auch eine Betonverstärkung vorgesehen. Wegen des Kriegsverlaufs wurden diese Betonverstärkungen nicht mehr vorgenommen.

Die Wellbleche und die Baumaterialien für die Räume sind heute nicht mehr vorhanden. Ebenso wenig finden sich heute noch die zehn Meter breiten Drahthindernisse. Zu sehen sind die Eintiefungen der Infanterieräume und die Verbindungs- und Schützengräben.

Texte: R. Büllesbach, H. Hollich, M. Kemmer, U. Maier-Harth, E. Tautenhahn
Grafiken: A. Brauch, S. Kraft
LiDAR-Scans und Karten: Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz; Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz; ©GeoBasis-DE/LVermGeoRP2015-04-07
Redaktion, EDV-Satz und Layout: R. Lang

Unterstützt durch:
Carl-Brilmayer-Gesellschaft e.V.
Stadt Gau-Algesheim
Landesamt für Geologie und Bergbau 2015



Erst die in den letzten Jahren entwickelte Methode der Laserscan-Aufnahmen (LiDAR - **Li**ght **D**etection **A**nd **R**anging) ermöglicht auch die Darstellung der Geländeoberfläche, die unter dichtem Bewuchs verborgen ist (siehe links). Beim LiDAR-Verfahren wird die Laufzeit der von einem Flugzeug gesendeten und von der Erdoberfläche wieder reflektierten Laserlichtstrahlen gemessen und daraus die Höhenlage der Oberfläche bestimmt. Hochgenaue GPS-Messungen sorgen dabei immer für die exakten Lagekoordinaten.