

**Dr. Dieter Heinze**

# **Räder rollen für den Krieg**

Die militärische Nutzung der Eisenbahn  
von den frühen Anfängen bis 1989

Engelsdorfer Verlag  
2008

Bibliografische Information durch  
die Deutsche Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Copyright

ISBN 978-3-86703-735-8

Copyright (2008) Engelsdorfer Verlag

Alle Rechte beim Autor

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)  
[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

18,00 Euro (D)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort des Autors.....</b>	<b>8</b>
<b>Die Eisenbahnen als Transportmittel im Dienste des Militärs.....</b>	<b>10</b>
Von den Anfängen bis 1914.....	10
Das Militär entdeckt die Eisenbahn .....	10
Die Eisenbahnen im Bürgerkrieg der USA .....	19
Der preußisch- österreichische Krieg 1866 .....	22
Der deutsch – französische Krieg 1870 – 71.....	26
Die Entwicklung der militärischen Nutzung der Eisenbahn nach dem deutsch-französischen Krieg .....	37
Die Eisenbahnen der Mittelmächte und der Entente im 1. Weltkrieg .....	45
Der Ausbruch des Krieges .....	45
Das deutsche Militäreisenbahnwesen im 1. Weltkrieg .....	46
Die taktische Nutzung der Eisenbahnen durch die deutschen Truppen im 1. Weltkrieg .....	52
Eisenbahntransporte zur Versorgung des deutschen Heeres .....	55
Die Organisation des deutschen Militäreisenbahnwesens im 1. Weltkrieg.....	57
Der deutsche Eisenbahnbau im 1. Weltkrieg.....	61
Das österreichische Militäreisenbahnwesen im 1. Weltkrieg .....	70
Die Eisenbahnen der Entente im 1. Weltkrieg.....	71
Anabasis auf der Transsibirischen Eisenbahn – Die tschechoslowakische Legion in Russland 1918 – 1920.....	74
Die sowjetischen Eisenbahnen im 2. Weltkrieg.....	82
Die sowjetischen Eisenbahnen am Vorabend des Krieges.....	82
Die Eisenbahntransporte der Sowjetarmee in den wichtigsten Schlachten des 2. Weltkrieges .....	83
Die Organisation der Eisenbahnmilitärtransporte der Sowjetarmee im 2. Weltkrieg .....	89
Versorgungstransporte .....	89
Evakuierungstransporte.....	91
Die Organisation der Nutzung der Front- und frontnahen Eisenbahnlinien durch das Militärtransportwesen der Sowjetarmee .....	93
Der Bau von militärischen Feldeisenbahnlinien durch die Sowjetarmee ..	100
Die sowjetischen Eisenbahntruppen im 2. Weltkrieg .....	101
Der Transport der amerikanischen Lend an Leaselieferungen an die Sowjetunion über das iranische Eisenbahnnetz .....	118
Die deutschen Eisenbahnen im 2. Weltkrieg .....	120
Die Situation des deutschen Militäreisenbahnwesens zwischen den Weltkriegen.....	120
Vorbereitungen des Transportwesens auf den Krieg .....	122

Der 2. Weltkrieg beginnt - Der Krieg mit Polen .....	125
Der Krieg im Westen.....	126
Der Krieg auf dem Balkan.....	131
Deutsche Gebirgsjäger kämpfen um eine Eisenbahnlinie .....	132
Der Krieg im Osten .....	135
Die deutschen Eisenbahnen im Westen 1942 - 1945.....	141
Die Organisation der Deutschen Reichsbahn im 2. Weltkrieg .....	142
Das Wehrmachttransportwesen im 2. Weltkrieg.....	147
Die Organisation der Wehrmachttransporte .....	150
Die Wiederherstellung der Eisenbahnen in den von Deutschland besetzten Gebieten.....	152
Der Einsatz der Eisenbahnpioniere.....	152
Der Bau von Feldeisenbahnlinien durch die deutschen Eisenbahnpioniere.....	156
Der Einsatz der Organisation Todt zur Wiederherstellung der Eisenbahnen im Osten.....	157
Die Renaissance der Eisenbahn als strategischer Faktor im Kalten Krieg ....	163
Die Vorwärtsstrategie des sowjetischen Generalstabes im Kalten Krieg..	163
Die Operativen Aufgaben zur Eisenbahn-Transportsicherstellung auf dem Territorium der DDR.....	169
Die Operative Vorbereitung der Deutschen Reichsbahn.....	171
Das Zusammenwirken des Militärtransportwesens der NVA mit der Deutschen Reichsbahn .....	173
Die Organisation der Eisenbahnmilitärtransporte .....	176
Wie Phönix aus der Asche – Die Eisenbahnpioniere der NVA.....	178
Die Eisenbahntransportsicherstellung der Sowjetarmee .....	184
Diskussion in der BRD: Eisenbahn oder Straße ? .....	186
<b>Die gefährlichen Gegner der Eisenbahnen im Krieg – Kampfflugzeuge und Partisanen.....</b>	<b>189</b>
Partisanen und Kommandotrups im Kampf gegen die Eisenbahnen.....	189
Der Partisanenkampf .....	189
Der Kampf der sowjetischen Partisanen gegen die Eisenbahnverbindungen der Wehrmacht im besetzten Territorium der Sowjetunion.....	190
Der Export des sowjetischen Partisanenkrieges in andere Länder Osteuropas.	211
Der Partisanenkrieg in Jugoslawien .....	218
Die Eisenbahnschlacht in Frankreich .....	219
Die Kommandos – ein Versuch den Partisanenkrieg von außen zu organisieren.....	221
Die Pläne zur Sicherung der Eisenbahnen auf dem Territorium der DDR gegen Kommandos im Kalten Krieg .....	223

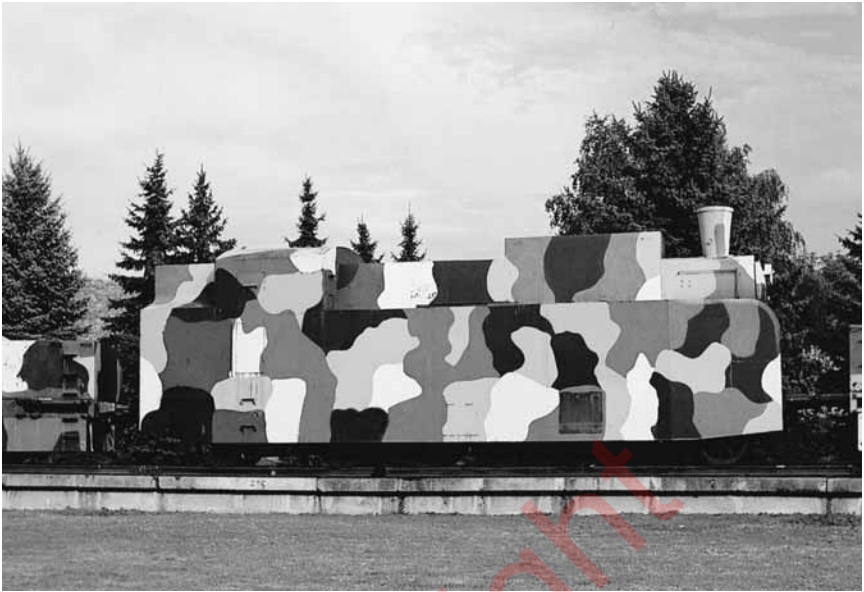
Bedarf zur Sicherung und Verteidigung von Objekten an	
Militäreisenbahnlinien .....	229
Luftstreitkräfte im Kampf gegen die Eisenbahnen .....	231
Der Schutz der sowjetischen Eisenbahnstrecken im 2. Weltkrieg gegen	
Luftangriffe .....	231
Die deutsche Reichsbahn im Luftkrieg .....	237
Die Konzeption für die Luftverteidigung der Eisenbahnlinien des	
Warschauer Paktes .....	242
<b>Die Eisenbahn als Waffenträger – Panzerzüge und Eisenbahngeschütze..</b>	<b>245</b>
Die Panzerzüge – Dampf und Feuer speiende Ungeheuer .....	245
Die Anfänge bis 1914 .....	245
Panzerzüge im 1. Weltkrieg .....	247
Deutsche Panzerzüge in den revolutionären Wirren nach dem Ende	
des 1. Weltkrieges .....	256
Bürgerkrieg in Rußland – die große Zeit der Panzerzüge .....	260
Panzerzüge in den Kämpfen der tschechoslowakischen Legion in Rußland ..	268
Deutsche Panzerzüge zwischen den Weltkriegen .....	270
Die Panzerzüge im 2. Weltkrieg .....	271
Panzerzüge im Polenfeldzug .....	271
Die Entwicklung der deutschen Panzerzüge im 2. Weltkrieg .....	274
Deutsche Panzerzüge in den Kämpfen im Osten und Südosten .....	280
Die sowjetischen Panzerzüge im 2. Weltkrieg .....	287
Haupttypen der sowjetischen Panzerzüge 1941 – 1945 .....	288
Panzerzüge in der Endphase des 2. Weltkrieges .....	290
Eisenbahngeschütze .....	302
Erste Anfänge .....	302
Eisenbahngeschütze im 1. Weltkrieg .....	304
Entwicklungen von 1930 - 1945 .....	309
Der Einsatz der Eisenbahngeschütze im 2. Weltkrieg .....	311
Die deutsche Eisenbahnflakartillerie .....	316
Literaturverzeichnis .....	320

## Vorwort des Autors

Als ich in den letzten Monaten meiner Schulzeit vor der Wahl stand welche Studienrichtung ich einschlagen wollte, schwankte ich längere Zeit zwischen dem Offiziersberuf und dem des Eisenbahningenieurs. Verschiedene Umstände haben dazu geführt, dass ich zuerst Eisenbahningenieur wurde und einige Monate nach Beendigung meines Studiums in die Nationale Volksarmee der DDR als Offizier eintrat. Fortan war ich Offizier und Eisenbahner, d.h. Offizier des Militärtransportwesens. Schon während meiner Dienstzeit in der Armee entstand die Idee zu diesem Buch, die Verwirklichung war natürlich zu diesem Zeitpunkt nicht möglich. Aus verschiedenen Gründen beschäftigte ich mich zuerst mit anderen militärhistorischen Themenkomplexe, so dass dieses Buch meine dritte Publikation ist.

Die Literatur zum Thema Eisenbahn ist unüberschaubar, neuere Literatur zum Thema Eisenbahn im Krieg gibt es allerdings nur eine Handvoll, meistens handelt es sich dabei um hervorragend gestaltete Bildbände, wie z.B. die Bildbände von Andreas Knipping. Andere Bücher, wie z.B. Prof. Wolfgang Sawodnys überragendes Buch über die deutschen Panzerzüge, behandeln ein spezielles Thema bis ins letzte Detail. Das vorliegende Buch will weder das eine noch das andere, d.h. das Buch erhebt nicht den Anspruch das Thema umfassend und erschöpfend zu behandeln und es ist auch kein Bildband. Ziel des Buches ist es sowohl für Eisenbahnfreunde als auch für militärhistorisch interessierte Leser Episoden aus der Geschichte der militärischen Nutzung der Eisenbahnen zu bieten.

Wie bei jedem Sachbuch haben viele Institutionen und Personen zu seinem Gelingen beigetragen. An erster Stelle sind hier die Mitarbeiterinnen der Militärbibliothek Strausberg unter Leitung von Frau Lehmann zu nennen, die mir stets hervorragende Arbeitsbedingungen geboten haben. Für die Unterstützung bei der Auswahl des umfangreichen Fotomaterials danke ich dem militärhistorischen Museum Prag (Bilder, Genehmigungs-Nr.: 62/28 und 62/47) sowie dem Archiv des Slowakischen Nationalaufstandes in Banska Bystritza. Einige Bilder wurden alten Büchern entnommen, zwei Bilder wurden bei einer Auktion im Internet entstanden und einige Bilder sind aus dem Archiv des Autors. Ganz besonders danke ich meiner Frau Lenka, die mich jahrelang geduldig bei meinem Hobby unterstützt hat.



Museumspannerzug in Zvolen – gepanzerte Lokomotive



Panzerwagen des Museumspannerzuges in Zvolen –  
Das Geschützrohr ist nicht mehr original

## Teil I

# Die Eisenbahnen als Transportmittel im Dienste des Militärs

## 1. Kapitel

### Von den Anfängen bis 1914

#### Das Militär entdeckt die Eisenbahn

In der Militärgeschichte steht gewöhnlich die Schilderung der Schlachten im Vordergrund, über die Logistik berichten die Historiker vor allem dann wenn diese die Pläne beider Seiten hemmend beeinflusste. Die Historiker sind sich aber einig, dass es immer schon ein Wechselverhältnis zwischen Truppenstärke, Manövrierfähigkeit und Logistik gab. Im Vordergrund der Logistik stand dabei die Verpflegungsverorgung für Menschen und Pferde. Im Mittelalter waren die Heere sehr klein, sie bestanden nur aus Rittern mit deren Gefolgsleuten. Deshalb konnten sich diese ohne Schwierigkeiten aus dem Lande versorgen. Die Versorgung behinderte deshalb die Manövrierfähigkeit nicht wesentlich, vorausgesetzt man bewegte sich nicht in menschenleeren Gebieten. Im gegnerischen Gebiet wurden in der Regel die Versorgungsleistungen nicht bezahlt, sondern es wurde requiriert. Das hatte politische Folgen für das Verhältnis zur einheimischen Bevölkerung und führte manchmal dazu dass diese einen Guerillakrieg gegen die Eindringlinge führte. Solche Beispiele sind vor allem aus dem 30-jährigen Krieg bekannt.

Als man zu wesentlich größeren stehenden Heeren überging, die vor allem aus Söldnern gebildet wurden, war diese Form der Versorgung nicht mehr möglich. Aus diesem Grund ging man zur Versorgung aus Magazinen über. Delbrück schreibt, dass die Truppen sich nicht mehr als 5 Tagesmärsche von ihrem Magazin entfernen durften, das ergab einen Bewegungsradius von 125 km. Beim Vormarsch auf gegnerisches Gebiet mussten die Magazine folglich ständig nachgeschoben werden. War das aus bestimmten Gründen nicht möglich, konnte die Armee nicht weiter vorrücken. Es gelang aber keiner Armee der damaligen Zeit ihren Bedarf vollständig aus Magazinen zu decken, immer wurde auch auf Requirierungen mit allen negativen Folgen zurückgegriffen. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts änderte sich an diesen Bedingungen nichts. Als die ersten Eisenbahnen aufkamen, befasste man sich deshalb zuerst mit der Möglichkeit diese für Nachschubtransporte zu nutzen.

Die Impulse für die Entwicklung von Eisenbahnlinien gingen um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert von England aus. Die stürmische Entwicklung der Industrie in England verlangte einerseits nach Kohle und Eisen und die

Entwicklung der Eisenproduktion andererseits ermöglichte es eiserne Schienen zu produzieren. Gegen 1767 soll erstmals eine Grubenbahn mit gusseisernen Schienen in England eingesetzt worden sein. Anfangs des 19. Jahrhunderts begann eine stürmische Entwicklung der von Pferden gezogenen Grubenbahnen in England, die sich auch auf dem Kontinent auswirkte. In Frankreich und Österreich wurden Pferdebahnen über längere Strecken gebaut, die bekannteste ist die 1830 in Betrieb genommene Pferdebahn Budweis – Linz. Die Pferdebahnen blieben aber nur eine kurze Episode in der Verkehrsgeschichte und es kam auch zu keiner militärischen Nutzung, denn parallel zur Entwicklung der Pferdebahnen entwickelte George Stephenson in England leistungsfähige Dampflokomotiven als Zugmittel für die Eisenbahn. Mit der Eröffnung der Strecke Liverpool – Manchester mit ausschließlichem Lokomotivbetrieb begann das moderne Eisenbahnzeitalter. In den nächsten Jahren folgten in Belgien, Frankreich, Deutschland und im Habsburger Kaiserreich die ersten Eisenbahnlinien mit Lokomotivbetrieb. In diesem Zeitraum begannen sich auch Eisenbahnpioniere und Offiziere mit der militärischen Nutzung des neuen Verkehrsträgers zu beschäftigen. Die ersten Veröffentlichungen in Deutschland stammen von Ludolf Camphausen (August 1833) und Friedrich Harkort (März 1833). Die erste weit hin beachtete Veröffentlichung stammt aber von dem deutschen Pionier des Eisenbahnbaus Friedrich List. Dieser legte 1834 auf einer Sitzung des Leipzigs – Dresdner Eisenbahnkomitees einen Bericht über die Verhältnisse der Eisenbahn in Kriegszeiten vor. Dieser Bericht wurde von der Allgemeinen Militärzeitschrift (AMZ) in den Heften 82 und 83 veröffentlicht. Friedrich List entwickelt in diesem Bericht Gedanken über ein Eisenbahnnetz in Deutschland und dessen Bedeutung für die Landesverteidigung. Er schreibt, dass ein vollkommenes Eisenbahnnetz die Wirkung eines dreifachen Kranzes von Festungen übertreffe. Würde die Regierung das zur Truppenverlegung benötigte Wagen- und Lokomotivmaterial bereits in Friedenszeiten vorhalten, so würde das nur den 10. Teil einer Festung 1. Ranges kosten. Reserven könnten per Eisenbahn schnell gesammelt und an bedrohte Abschnitte geworfen werden. Außerdem könnte der Nachschub über das Eisenbahnnetz befördert und Verwundete abtransportiert werden. Friedrich List schlug vor, der Staat solle private Gesellschaften für Bau und Betrieb der Eisenbahnen fördern, aber auch Soldaten für den Bau einsetzen. Anfang 1835 reiste Friedrich List nach Berlin, um dem preußischen König eine Gedenkschrift über die Entwicklung des preußischen Eisenbahnnetzes zu überreichen. Die königlichen Minister aber zeigten wenig Interesse an dieser Problematik. Die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels wurde zu diesem Zeitpunkt noch verkannt. In diesem Sinne stellte auch im Jahr 1836 eine militärisch-zivile Kommission fest, dass die Eisenbahnen für den Nachschub zwar gut geeig-

net seien, aber niemals für Truppentransporte. Die Vertreter der Eisenbahn-idee unter den preußischen Militärs mussten aber dennoch nicht lange warten bis die ersten Truppentransporte stattfanden.

Am 28. September 1839 wurde mit Zustimmung des Königs, die Garde in Stärke von 8 000 Mann, aus dem Manöver zurückkehrend, mit der Eisenbahn von Potsdam nach Berlin verlegt. Die Wende für die preußischen Pioniere des Eisenbahnbaus trat im Jahr 1842 ein. Mit einer Kabinettsorder vom 22. November 1842 übernahm der preußische Staat die Zinsbürgschaft für die Anleihen einiger privater Eisenbahngesellschaften. Dafür wurden jährlich 6 Millionen Mark zur Verfügung gestellt.

Bestimmend für die Entwicklung der Eisenbahnen im deutschen Raum waren zu diesem Zeitpunkt keineswegs militärstrategische Erwägungen, sondern handfeste wirtschaftliche Interessen. Wirtschaftskreise erkannten dass die Eisenbahnen eine sichere und wesentlich schnellere Transportverbindung für den Handel bereitstellten als der Straßentransport mit Pferdefuhrwerken. Private Eisenbahngesellschaften errichteten deshalb Bahnlinien in bestimmten Regionen, um die Handelsströme von konkurrierenden Regionen oder Nachbarstaaten abzuziehen. In einigen Staaten wurden auch Staatsbahnen errichtet, um die eigene Wirtschaft zu unterstützen. Waren dann Eisenbahnlinien vorhanden, so befassten sich auch die militärischen Kreise mit deren Nutzung für militärische Zwecke.

In Österreich befasste sich als erster Militär der Oberleutnant der Infanterie Anton Marx mit der militärischen Nutzung der Eisenbahn. Er entwickelte zukunftsweisende Ideen über die Nutzung der Eisenbahn für Truppen- und Militärtransporte. Diese wurden 1835 in zwei Beiträgen in der Österreichischen Militärzeitschrift veröffentlicht. Praktische Schlussfolgerungen für den staatlichen Eisenbahnbau ergaben sich aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht, es fehlten noch praktische Erfahrungen bei der militärischen Nutzung der Eisenbahn. Im Jahr 1840 kam es zum ersten Truppentransport in Sachsen. In Österreich kam es 1841 zum ersten Militärtransport, der interessanterweise auf Antrag der Truppe erfolgte. Das 12. Jägerbataillon beantragte beim Anmarsch zum Manöver von Hradisch nach Brünn über 129 km mit der Eisenbahn verlegen zu dürfen. Für den Transport wurden 17 offene, 7 gedeckte und zwei Stallwagen für die Pferde bereitgestellt. Er dauerte 7, 5 Stunden und verlief ohne Zwischenfälle. Da aber der von der privaten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn geforderte Preis zu hoch war, wurden bis 1846 nur insgesamt drei weitere Truppentransporte durchgeführt. Aus handfesten ökonomischen Gründen begann man aber in Österreich Urlauber, Einberufene und Entlassene mit der Bahn zu befördern. Der österreichische Staat befand sich seit den napoleonischen Kriegen in ständiger Finanznot, deshalb musste auch die Armee sparen wo es nur möglich war. Berechnungen hatten ergeben, dass Eisenbahntransporte eine erhebliche Zeitein-

sparung gegenüber den damals noch üblichen Fußmärschen ergaben und deshalb Lohn- und Übernachtungskosten eingespart werden konnten. Eine entscheidende Wende im Verhältnis des k.u.k. Militärs zur Eisenbahn trat im Jahr 1846 ein. Im Februar 1846 kam es im österreichisch besetzten Polen, früher als Galizien bezeichnet, zu regionalen antiösterreichischen Aufständen. Zur Zusammenstellung eines mobilen Armeekorps für Galizien wurden die Infanterieregimenter „Palombini“, „Graf Latour“ und „Erzherzog Rainer“ von Böhmen nach Olmütz und das „Hoch- und Deutschmeister Infanterieregiment Nr.4“ von Wien nach Leipnik mit der Eisenbahn befördert. Die Regimenter sparten gegenüber einem Fußmarsch zwischen 11 und 16 Tagen ein. Am 7.7.1847 berichtete das Hoch- und Deutschmeisterregiment an das Militär-Generalkommando in Galizien über den Eisenbahntransport, ein interessantes Beispiel für einen Militärtransport in den Anfängen: Am 3. und 4. März 1846 wurden je ein Bataillon transportiert. Am 3. März benötigte man 32 Mannschaftswagen, 5 Wagen für Offiziere und 4 Waggons für die Bagage. Das 2. Bataillon hatte einen Bestand von 1052 Mann und benötigte 35 Mannschaftswagen, 7 für die Offiziere. Hinzu kam ein Train mit insgesamt 18 Waggons. Die Soldaten saßen in umgerüsteten Packwagen zu 32 Mann. Vom Regiment wurde kritisiert, dass die Packwagen eine offene rechte Seite hatten und damit die Soldaten schlecht gegen die Witterung schützten. Für die 208 km wurden 8, bzw. 9 Stunden benötigt. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 bzw. 23 km/h. Hier ist zu bemerken dass über 100 Jahre später der Aufmarsch der Armeen des Warschauer Paktes auf der Eisenbahn ebenfalls mit 25 km/h geplant wurde. Es wurde eingeschätzt, dass der schnelle Aufmarsch des Armeekorps Galizien entscheidend zur raschen Niederschlagung des Aufstandes beitrug. In den folgenden Jahren wurde die Nutzung der Eisenbahnen zum Alltag in der österreichischen Armee. Dazu trug auch bei dass die Eisenbahngesellschaften erkannt hatten, dass man an solchen konzentrierten Transporten auch bei niedrigen Tarifen gut verdienen konnte. Sie senkten deshalb die Tarife so weit, dass die Kosten bei vergleichbaren Beförderungen niedriger waren als bei einem Fußmarsch. Darüber hinaus erkannten die Militärs außer den Faktoren Zeiteinsparung und Kosten noch weitere wichtige Vorteile, das waren die Schonung von Mensch und Material, die Verringerung der Desertionsgefahr und die geringere Belastung der Zivilbevölkerung durch Dienste für die marschierende Truppe. Bis 1848 hatte man allerdings nur Infanterietruppentteile mit der Bahn befördert. Die Beförderung von Artillerie und Kavallerie befand sich noch im Erprobungsstadium.

Die nächste große Bewährungsprobe der Eisenbahn für militärische Zwecke waren die revolutionären Ereignisse in den Jahren 1848/49. Im großen und territorial weit ausgedehnten Habsburger Kaiserreich kam es in zahlreichen Lan-

desteilen zu Erhebungen gegen die österreichische Herrschaft. Die revolutionären Ereignisse begannen am 13. März 1848 in Wien. Der reaktionäre Kanzler Metternich, der Österreich in einen Polizeistaat verwandelt hatte, musste fliehen. Am 15. Mai 1848 erzwangen bürgerliche Kräfte die Einberufung eines Reichstages als verfassungsgebende Versammlung. Gleichzeitig brach in Ungarn zwischen den kaiserlich gesinnten Kroaten und den Ungarn ein Bürgerkrieg aus. In Italien erhoben sich die Stadtstaaten Mailand und Venedig gegen den österreichischen Kaiser und in Prag die Tschechen. Diese Aufstände waren aber nicht koordiniert und konnten somit einzeln niedergeschlagen werden. Im Verlauf der Kriegshandlungen kam es immer wieder zu Transporten in Bataillonsstärke, die in regionale Auseinandersetzungen eingreifen sollten.

Der letzte Anstoß zum offenen Aufstand in Wien war ebenfalls ein Eisenbahntransport. Am 6. Oktober sollte das Grenadierbataillon Richter zur Unterstützung der Truppen des Banus von Kroatien, Feldmarschalleutnant Josef Graf v. Jelacic, der gegen die aufständischen Ungarn operierte, von Wien aus per Eisenbahn in Marsch gesetzt werden. Die Bevölkerung verhinderte den Abmarsch und anschließend kam es beim Versuch den Abtransport mit militärischer Gewalt durchzusetzen, zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen den Garnisonstruppen unter Feldmarschalleutnant Karl Graf v. Auersperg und der aufständischen Nationalgarde. Im Ergebnis der Kämpfe errangen die Aufständischen die Oberhand und der Kaiser floh nach Olmütz.

Jetzt beschloss der kommandierende General in Böhmen, Feldmarschalleutnant Fürst zu Windisch-Grätz die Revolution in Wien und im ganzen Habsburgerreich nieder zu schlagen. Einschlägige Erfahrungen hatte er bereits bei der Niederschlagung des Aufstandes in Prag gesammelt. Er besaß bereits seit Juni geheime Vollmachten des Kaisers. Das ihm unterstehende Militär-General-Kommando in Prag hatte bereits umfangreiche Erfahrungen zu Truppentransporten gesammelt. Auf Befehl Windischgrätzs sicherte es ab Mai die Strecken der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn mit Truppen. Windischgrätz vereinbarte mit Feldmarschall Graf Radetzky zu Radze alle verfügbaren Truppen gegen die Aufständischen in Wien einzusetzen. Windischgrätz wurden außer seinen eigenen Truppen in Böhmen die Armeekorps von Auersperg und Jelacic unterstellt, die sich in exponierter Lage bei Wien konzentrierten, damit entstand die Notwendigkeit weitere Verstärkungen schnell heranzuführen. Bereits am 10. Oktober wurde die Avantgarde unter Generalmajor v. Wyss von Prag aus in Marsch gesetzt. Dessen Truppen sollten die Strecke von Olmütz bis in die Nähe Wiens sichern und für die nachfolgenden Transporte Waggons und Lokomotiven sammeln. Am 12. Oktober sammelten sich im Bereich der Bahnhöfe Gloggnitz und Mürzzuschlag an der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Revolutionäre und Arbeiter aus Steyern, um die Aufständischen in Wien zu verstärken. Die Truppen

der Avantgarde zerstörten daraufhin die Gleisverbindung zwischen Atzgersdorf und Altmannsdorf und besetzten die Bahnhöfe Baden und Wiener Neustadt. Damit bestand für die Aufständigen keine Möglichkeit mehr Verstärkungen mit der Eisenbahn nach Wien zu führen. Die Heranführung der Hauptkräfte der Regierungstruppen verzögerte sich aber aus Mangel an Transportraum und wegen des passiven Widerstandes zahlreicher Eisenbahner. Deshalb musste ein Teil der Truppen wie bisher im Marsch herangeführt werden. Trotzdem wurden im Laufe des Oktobers Teile von 13 Bataillonen Infanterie, 18 Schwadronen Kavallerie, 9 Batterien und 4 Komplekte Kriegsbrücken auf der Eisenbahn verlegt. Am 23. Oktober schloss Windischgrätz Wien ein und begann mit der Beschießung der Stadt durch seine Artillerie. Ein ungarisches Armeekorps rückte auf Wien vor um den Aufständischen zu helfen wurde aber am 29. Oktober bei Schwechat vom verstärkten Armeekorps Jelacics geschlagen. Das schwächte die Kampfmoral der Aufständischen erheblich und bis zum 1. November gelang es den Truppen Windischgrätzs Wien zu besetzen. Die Eisenbahn aber hatte endgültig ihre Bedeutung als neues Transportmittel für operative Aufmärsche bewiesen. Noch größere Bedeutung sollten aber die Truppenaufmärsche der russischen Armee im Mai 1849 erlangen. In Ungarn wogte der Krieg hin und her, in einigen Schlachten siegten die kaiserlichen Truppen und in anderen die ungarischen Aufständischen. Im April 1849 aber ging die Initiative an die Ungarn über. Am 14. April erklärte das ungarische Parlament die Inthronisation der Habsburger und die Unabhängigkeit des ungarischen Königreichs. Am 19. April errangen die reorganisierten ungarischen Truppen einen Sieg über die österreichischen Truppen unter Windischgrätz, die Ungarn räumen mussten. Daraufhin führten ab Anfang Mai der Chef des russischen Generalstabes, österreichische Generale und der österreichische Ministerpräsident Fürst Felix zu Schwarzenberg Gespräche über das weitere Vorgehen. Der russische Zar Nikolaus I. hatte nach Verhandlungen mit dem österreichischen Kaiser Franz Joseph I. der Entsendung eines 140 000 Mann starken russischen Expeditionskorps nach Ungarn zugestimmt. Das Gros der russischen Truppen rückte von Galizien aus über den Duklapass in die ungarische Tiefebene vor, um die bedrohte Ostflanke der Österreicher zu entlasten. Außerdem beantragte der kommandierende General der österreichischen Hauptarmee in Ungarn, Feldzeugmeister Ludwig Frhr. zu Welden ein russisches Hilfskorps nach Göding zu seiner Unterstützung zu entsenden. Dieses sollte im Eisenbahntransport verlegt werden. Am 9. Mai 1849 begann der Marsch einer kombinierten Division unter Generalleutnant Nikolaus v. Panjutin mittels der Eisenbahn. Die Truppentransporte verlegten von Krakau auf der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn bis Myslowitz und dann von Kosel bis Oderberg auf der K.Preußischen-Oberschlesischen Wilhelmsbahn. Dann wurden die Transporte von Ostrau bis Ungarisch Hradisch auf der

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn weitergeführt. Parallel dazu wurden Verstärkungen und Nachschub auf der Kaiserlich Russischen Warschauer Bahn verlegt. Eine Genehmigung zur Nutzung der Bahnstrecken auf preußischem Territorium hatte die preußische Regierung bereits im Sommer 1848 erteilt. Die Truppen Panjutins bestanden aus 189 Offizieren, 13 749 Mannschaften, 977 Pferden, 48 Geschützen, 167 Munitions- und Bagagewagen und 88 Ochsen. Sie wurden zwischen dem 10. und dem 15. Mai transportiert. Erstmals in der Militärgeschichte wurden die Transportbewegung von einem zentralen zivilmilitärischem Führungsstab (Militär-Führungs-Kommission) geleitet. Die Führungskommission stand unter Leitung des k.u.k. Oberst v. Mayern aus dem Generalquartiermeisterstab und dem Generalsekretär der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Heinrich Sichrowsky sowie Generalstabsoffizieren. Die Generalstabsoffiziere wurden auf den Bahnhöfen zur Aufrechterhaltung der Ordnung eingesetzt. Die gesamte Strecke sicherten Truppen. Auch die zivilen Kreishauptleute wurden angewiesen die Truppenkommandanten bei der Abwehr von Angriffen auf die Strecke zu unterstützen. Die Transporte bewiesen, dass es möglich war bei Truppentransporten das Zusammenwirken zwischen verschiedenen Eisenbahngesellschaften, auch verschiedener Länder, zu organisieren. Es zeigte sich, dass die Organisation derartiger Truppenbewegungen Generalstabsarbeit ist. Die bestehenden Eisenbahnverbindungen und deren Betriebsmittel gestatteten noch nicht den strategischen Aufmarsch ganzer Armeen, aber geschlossene Verlegungen von Divisionen oder Armeekorps waren bereits möglich. Auch die preußische Armee führte während der Revolution 1848/49 in Deutschland Truppenverlegungen mit der Eisenbahn durch. Anfang März 1848 wurden sechs Bataillone des IV. Armeekorps innerhalb von drei Tagen von Magdeburg nach Köln befördert. Ende März wurden zwei Brigaden von Berlin nach Rendsburg verlegt um die dortige deutsche Bevölkerung im Kampf gegen Dänemark zu unterstützen. Ende 1850 kam es zu einer Kraftprobe zwischen Preußen und Österreich, die beide um die Vorherrschaft im deutschen Bund rangen. Im Zuge dieser Ereignisse ordnete der preußische König am 6. November 1850 die Generalmobilmachung der preußischen Armee an. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich große Teile der preußischen Linientruppen noch außerhalb der Landesgrenzen, wo sie sich an der Niederschlagung der Revolution beteiligt hatten. Zur Zusammenführung der Truppen mit ihren Mobilmachungskontingenten und Vorräten sollten auch die Eisenbahnen genutzt werden. Diese waren aber auf diese Aufgabe nicht vorbereitet und deshalb hoffnungslos überfordert. Die Leitung der Transporte lag in den Händen des Handelsministeriums. Die Militärtransporte wurden in den normalen Fahrplan eingeschoben und bewegten sich langsam von Station zu Station, Stauungen waren

unvermeidlich. Durch die Mängel in der Mobilmachungsplanung dauerte die Mobilmachung zwei Monate.

Österreich hatte die Mobilmachung am 30. Oktober 1850 ausgelöst, aber bereits am 20. Oktober mit der Verlegung von fünf Armeekorps aus Italien begonnen. Der österreichische Kriegsplan sah vor, dass die bayerischen Truppen im Raum Hof – Bayreuth den linken Flügel bilden sollten und die österreichischen Truppen aus Böhmen über Dresden Richtung Berlin angreifen sollten. Für beide Flügel wurden Verstärkungen benötigt. Auf Grund der Erfahrungen von 1848/49 wollte man die Truppen so weit wie möglich mit der Eisenbahn nach vorn bringen. Die italienischen Truppen wurden im kombinierten Transport verlegt, von Venedig nach Triest per Schiff, dann zu Fuß bis Laibach und von dort bis Wien mit der Eisenbahn. In Wien marschierten die Truppen vom Süd- zum Nordbahnhof und dann wiederum mit der Bahn nach Böhmen und Mähren. Im Gegensatz zu den Transporten 1849 existierte aber kein zentraler Transportplan. Hauptursache war das es auch noch keinen zentralen Operationsplan gab, zum einen eskalierte die Lage nur langsam und zum anderen wollte Österreich nur seine Macht demonstrieren und nicht wirklich Krieg führen. Deshalb wurden die Transporte jeden Tag neu disponiert. Besonders hemmend auf den Ablauf der Transporte wirkte sich der Mangel an Wagenmaterial aus. Nachdem das Chaos immer größer wurde, setzte man schließlich Mitte Dezember den Generalstabshauptmann Michael v. Thom zur zentralen Koordinierung aller Truppentransporte ein. Damit besserte sich die Lage allmählich. Trotz aller Probleme war der Aufmarsch der 5 Armeekorps aus Italien mit der Eisenbahn Anfang Dezember beendet. Der preußische König und seine Berater erkannten, dass die preußische Armee in diesem Zustand keinen erfolgreichen Krieg führen konnte und schlossen bereits am 29. November mit Österreich das Abkommen von Olmütz, das die Anerkennung der Vorherrschaft Österreichs in Deutschland bedeutete.

Am 29. November hatte die nördliche Staatseisenbahn einen Rekord aufgestellt, sie beförderte an einem Tag 7837 Soldaten, 555 Pferde, 178 Geschütze mit dazugehörigen Fuhrwerken und 6170 Zentner Nachschubgüter.

In Auswertung der bei der Kampagne in Preußen aufgetretenen Mängel einigten sich Kriegsministerium und Handelsministerium eine zentrale zivil-militärische Verkehrsleitstelle einzurichten. Die Leitung wurde Hauptmann v. Thom übertragen. Künftig mussten alle militärischen Eisenbahntransporte 48 Stunden vorher bei diesem „Central-Organ“ angemeldet werden. Im so genannten Marschbüro des Generalquartiermeisterstabes wurde eine Fachabteilung für den Eisenbahntransport, die „Eisenbahnabteilung“ gebildet.

Die österreichische Armee hatte nachgewiesen dass es möglich war den operativen Aufmarsch ganzer Armeen mit der Eisenbahn durchzuführen. Damit war sie

zu diesem Zeitpunkt allen anderen europäischen Armeen weit voraus. Gleichzeitig zeigten sich die Mängel, die zum damaligen Zeitpunkt noch alle europäischen Eisenbahnen aufwiesen: fehlen eines 2. Gleises auf den Hauptstrecken, zu kurze Auszuggleise auf den Bahnhöfen, fehlende Rampen und Telegraphenstationen. Die preußischen staatlichen Behörden werteten nach 1850 die Erfahrungen der missglückten Mobilmachung aus. Man begann sich intensiv mit der Nutzung der Eisenbahn zur Beschleunigung der Mobilmachung zu beschäftigen. Die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen kam dem entgegen. Im Jahr 1854 schlossen sich die in den deutschen Staaten vorhandenen Eisenbahnen zu einem deutschen Eisenbahnnetz zusammen. Dieses erreichte 1855 eine Gesamtlänge von 8287 km. Die Militärkommission des Deutschen Bundes stellte fest, dass die bereits vorhandenen Lokomotiven und Waggons ausreichten um an einem Tag 170 000 Mann und 56 000 Pferde zu befördern. Der preußische Große Generalstab hatte bereits 1848 begonnen die vorhandenen Eisenbahnstrecken zu erfassen und deren militärischen Nutzungsparameter zu analysieren. Daraus wurden allerdings noch keine organisatorischen Schlussfolgerungen gezogen. Das änderte sich erst als im Oktober 1857 Generalmajor Helmut v. Moltke neuer Chef des Großen Generalstabes wurde. Vom 18. – 20. September 1858 ließ das preußische Kriegsministeriums erstmals eine Eisenbahntransportübung durchführen. Das V. und VI. Armeekorps in Stärke von 16 000 Mann und 666 Pferden wurden aus der Manövergegend um Liegnitz in ihre Garnisonen zurückbefördert.

Im Mai 1859 einigten sich Beauftragte von Kriegs-, Handels- und Innenministerium sowie Großer Generalstab, die die „Central-Commission“ bildeten, auf die Einrichtung von Strukturorganen zur Organisation und Leitung von Eisenbahnmilitärtransporten. Der Central-Commission unterstand fortan eine Executiv-Commission aus dem Vertreter des Großen Generalstabes und des Handelsministeriums. Für die wichtigsten Eisenbahnlinien über Minden und Kassel an den Rhein, nach Königsberg in Ostpreußen und nach Myslowitz in Oberschlesien wurden Linienkommissionen gebildet. Auf diesen Linien sollten beim Aufmarsch über drei Wochen täglich 10 Militärtransporte verlegt werden. An Eisenbahnmaterial fehlte es nicht. Für die wichtigsten Be- und Entladebahnhöfe wurden „Etappen-Commissionen“ eingerichtet. Diese setzten sich aus einem Stabsoffizier, einem Eisenbahnbeamten, einem Intendanten und einem Staatsbeamten zusammen. Damit war ein Modell für die zivil-militärische Zusammenarbeit gefunden worden, welches so ähnlich bis zum Ende des Kalten Krieges in deutschen Armeen verwendet werden sollte. Mit dem Erlass der Dienstvorschrift „Organisation des Transportes großer Truppenmassen auf Eisenbahnen“ im Jahr 1861 nahm die Eisenbahn endgültig einen festen Platz für Mobilmachung und operativen Aufmarsch der preußischen Armee ein. Es gelang die

Mobilmachung der preußischen Armee auf drei Wochen zu verkürzen. Im Verlaufe des Jahres 1863 bahnte sich ein Konflikt zwischen den Staaten des Deutschen Bundes, vor allem Preußen und Österreich auf der einen Seite und dem Königreich Dänemark auf der anderen Seite an. Ursache waren die Bestrebungen Dänemarks sich das Herzogtum Schleswig einzuverleiben. Die preußische Führung entschloss sich ein verstärktes Armeekorps in Kriegsbereitschaft zu versetzen. Im Verlauf der Mobilmachung wurde zum Jahreswechsel 1863/64 die 13. Division mit 42 Zügen und 2282 Waggonen von Minden nach Hannover verlegt. Innerhalb von 5 Tagen wurden 517 Offiziere, 15 058 Mann, 4583 Pferde und 379 Fahrzeuge befördert. Die Transporte verliefen glatt und reibungslos. Im Februar 1864 wurden die Kampfhandlungen eröffnet, die an Zahl und moderner Ausrüstung hoffnungslos unterlegenen dänischen Truppen kapitulierten nach einigen Kampfhandlungen.

### **Die Eisenbahnen im Bürgerkrieg der USA**

Auch jenseits des Ozeans, in den USA, hatten die Militärs bereits die Eisenbahn für sich entdeckt. Der amerikanische Bürgerkrieg von 1861 – 65 wird von manchen Historikern als der erste Eisenbahnkrieg in der Geschichte bezeichnet, weil die Eisenbahn nicht nur für einzelne Truppenverlegungen, sondern bei jeder sich anbietenden Gelegenheit, genutzt wurde. Das Eisenbahnnetz der USA war zu diesem Zeitpunkt bereits gut entwickelt und die Feldzüge wurden über große Entfernungen geführt. Besonders die Armeen der Nordstaaten versorgten sich aus ihren Lagern in den industriellen Ballungsgebieten und nutzten für den Nachschub die Eisenbahnlinien. Die Nordstaaten verfügten über ein Eisenbahnnetz von 36 000 km. Die wesentlich ärmeren Südstaaten hingegen versorgten sich häufig noch aus dem Land, sowohl auf eigenen, als auch auf dem Territorium der Nordstaaten. Die Südstaaten verfügten über ein Eisenbahnnetz von 14 000 km. Die Südstaaten versuchten von Anfang des Krieges an die gegnerischen Nachschublinien zu unterbrechen. Dazu setzten sie ihre vorzügliche, mit gutem Pferdmaterial ausgestattete Kavallerie ein. Diese unternahm tiefe Raids im Hinterland der Unionsarmeen und zerstörte Bahnstrecken und Eisenbahnknotenpunkte. Das machte man sehr gründlich, indem die Schwellen verbrannt und mit Hilfe des Feuers die Schienen ausgeglüht und verbogen wurden. Außerdem wurde natürlich das rollende Material zerstört. Die Nordstaaten reagierten dagegen, indem sie ein Feldeisenbahnkorps zur Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnstrecken bildeten. Damit existierte erstmalig eine militärische Formation zur Wiederherstellung der Eisenbahnlinien. Diese gliederten sich in Betriebskorps aus Eisenbahnbeamten zur Leitung des Eisenbahnbetriebes und Materialbeschaffung, sowie „Konstruktionskorps“ aus Eisenbahntechnikern, sowie starken Arbeitskolonnen zur Wiederherstellung zerstörter

Strecken. Dieses setzte Bauzüge, so genannte „wreck trains“ ein, die auf den gefährdeten Strecken patrouillierten und Zerstörungen sofort beseitigten. Bald erreichte das Eisenbahnkorps eine derartige Präzision der Wiederherstellungsarbeiten, dass man bestimmte Streckenabschnitte, besonders aber Brücken, nach dem passieren des Zuges ausbaute und bis zur nächsten Verwendung abtransportierte. Als besonderes Hindernis für die militärische Nutzung der Eisenbahnen erwies sich das diese insgesamt 113 privaten Gesellschaften gehörten. In den Nordstaaten wurden deshalb alle Eisenbahnen dem Befehlshaber des Eisenbahnwesens, General Mac Callum, unterstellt. Da ihm auch alle Lokomotiv- und Waggonfabriken unterstellt wurden, verfügte das Eisenbahnkorps bald auch über rollendes Material im Bestand von 419 Lokomotiven und 6330 Wagen. Insgesamt wurden im Krieg 1042 km Gleis wiederhergestellt. Eine neue Erscheinung im Bürgerkrieg der USA war, dass die Eisenbahn nicht nur für operative, sondern auch für taktische Manöver von beiden Kriegsparteien genutzt wurde. Dazu einige Episoden: Im April 1862 befanden sich die Südstaaten in der Krise. Die Unionstruppen hatten die größte Stadt des Südens, New Orleans, besetzt. Die Südstaaten mussten dringend einen Gegenschlag führen. Diesen sollte der Befehlshaber im Westen, Albert Sidney Johnston, führen. Er wollte die Truppen des Nordstaaten-Generals Ulysses S. Grant angreifen. Dabei entwickelte sich eine Parallele zur Schlacht bei Waterloo. Grant lagerte mit 42 000 Mann bei Pittsburg Landing, er wartete auf Verstärkungen durch die Ohio-Armee (20 000 Mann) unter Don Carlos Buell. Johnston konzentrierte 40 000 Mann nahe Corinth (Mississippi). Gleichzeitig befahl er die Heranführung der Truppen unter Earl Van Dorn. Sein Plan bestand darin mit beiden Verbänden Grant anzugreifen, bevor Buell heran war. Es gelang Johnston auch überraschend Grant anzugreifen, aber Van Dorn fehlte es an Eisenbahntransportraum und er traf erst nach der Schlacht ein. Grant gelang es nach anfänglicher Verwirrung seine Truppen zur Verteidigung zu ordnen. Als am Abend Buell eintraf gingen die Unionstruppen am nächsten Tag zum Angriff über und schlugen die Konföderierten.

Im August wendete sich das Blatt zu Gunsten der jetzt von dem begabten Feldherrn General Robert E. Lee geführten konföderierten Truppen. In einer Feldschlacht vor den Toren Washingtons schlug er die Unionstruppen vernichtend. Daraufhin marschierte er in dem zur Union gehörenden Maryland ein. Er wollte dort mindestens drei Monate bleiben um den Süden zu entlasten. Der Präsident der Südstaaten Jefferson Davis wollte jetzt die Gelegenheit nutzen und mit seinen beiden Feldarmeen an einer 1900 km langen Front eine Gegenoffensive organisieren. Dazu wurde die 30 000 Mann starke Mississippi – Armee unter Braxton Bragg von Tupelo (Mississippi) über Mobile und Atlanta nach Chattanooga (Tennessee) auf sechs verschiedenen Eisenbahnlinien über 1250 km verlegt. Damit konnte er die Unionstruppen in der Flanke angreifen. Mitte September wurde ein weiteres

Armeekorps der Konföderierten unter General Longstreet zur Verstärkung von Bragg nach Tennessee verlegt. Am 20. September traf er bei Chattanooga auf die Truppen des Unionsgenerals Rosecrans. Die Konföderierten errangen einen großen Sieg, verschenkten diesen aber auf Grund von Streitigkeiten unter Braggs Generälen. Dann wurde Grant nach Chattanooga gesandt um den Oberbefehl über alle im Westen stehenden Unionsstreitkräfte zu übernehmen. Zwei Armeekorps der Potomacarmee wurden zu seiner Unterstützung per Bahn verlegt. Zur Versorgung der 75 000 Mann starken Unionsstreitkräfte bei Chattanooga richtete General Mac Callum eine Versorgungslinie per Eisenbahn ein. Diese führte über weite Strecken durch das Gebiet der Südstaaten und deren Streitkräfte versuchten alles Erdenkliche um die Verbindung zu stören. Dazu wurden Gleise demontiert und die hölzernen Konstruktionen der Brücken durchgesägt. Die auf diese Weise zerstörte Chattahoocheebrücke von 235 m Länge und 27 m Höhe wurde vom Feldeisenbahnkorps in nur vier Tagen wiederhergestellt.

Im US-Bürgerkrieg zeigte sich das die zur Versorgung benötigten Eisenbahnlinien auch operative Ziele darstellten und entsprechend geschützt werden mussten. Im Frühjahr 1864 rückten die Unionstruppen in das Kernland der Konföderierten ein und schickten sich an deren Hauptstadt Richmond anzugreifen. Grant erhielt die Aufgabe den südlich Richmond gelegenen Eisenbahnknoten Petersburg anzugreifen. Dort trafen sich die Southside-Eisenbahn, die Weldon-Petersburg-Eisenbahn, die Norfolk-Petersburg-Eisenbahn und die Eisenbahn Petersburg-City Point. Die Stadt wurde von der Nordvirginia-Armee unter Lee verteidigt. Grant schloß Petersburg ein und beraubte damit Lee aller Bahnverbindungen, mit Ausnahme einer Linie von Richmond zum letzten feindfreien Hafen des Südens Wilmington. Gleichzeitig ermöglichte dies das ungehinderte vordringen der Armeen von General Sherman. Dieser rückte mit 100 000 Mann von Norden auf Atlanta vor. Zur Versorgung seiner Truppen verfügte er nur über eine Eisenbahnlinie, die er ständig sichern musste. Gleichzeitig setzte er eine seiner Armeen zu einem Umfassungsangriff ein um seinen Gegner, General Johnston, dessen Eisenbahnlinien abzuschneiden. Shermans Verbindungslinie war inzwischen auf 480 km ausgedehnt und Johnston entsandte seinen Kavallerieführer Nathan Bedford Forrest die Eisenbahnlinie in Shermans Hinterland anzugreifen, um dessen Logistik zu stören. Dieser vernichtete die zur Deckung der Eisenbahn eingesetzten Truppen und Sherman musste Verstärkungen einsetzen, die Forrest am 14. Juli 1864 bei Tupelo (Mississippi) besiegten. Trotzdem gingen die Streifzüge weiter und Sherman musste eine Garnison zur Deckung der Eisenbahnlinie einsetzen. Sherman war es gewöhnt stets offensiv zu handeln, der Kampf um seine Eisenbahnlinie zwang ihm eine Defensivstrategie auf und schwächte seine Frontstärke. Der Kampf um die Eisenbahnlinie kostete Sherman 1000 Mann monatlich. Dennoch mussten die Konföderierten am 1. September 1864 Atlanta räumen. Dieser Sieg hatte große

politische und militärische Bedeutung, er sicherte Lincoln die Wiederwahl als Präsident. Die Südstaaten verloren einen weiteren wichtigen Eisenbahnknoten. Anfang 1865 besetzten die Unionstruppen in einem amphibischen Unternehmen den Hafen Wilmington, damit war Lee von allen Verbindungen abgeschnitten und die endgültige Niederlage der Konföderation nur noch eine Frage von einigen Monaten. Die größte Leistung des Eisenbahnkorps zum Ende des Krieges war die Versorgung der 100 000 Mann und 60 000 Zugtiere starken Tennesseearmee über 580 km.

## **Der preußisch-österreichische Krieg 1866**

Der Krieg gegen Dänemark hatte für einige Zeit die Gegensätze zwischen Preußen und Österreich überdeckt, aber bereits ab dem Winter 1865/66 bereiteten die preußische Regierung und der Große Generalstab den Krieg gegen Österreich und seine Verbündeten intensiv vor. Die strategische Planung des Generalstabes sah vor den Hauptschlag gegen die österreichische Armee zu führen. Gegen Österreichs Verbündete in Nord- und Mitteldeutschland plante Moltke nur den Einsatz kleinerer Verbände. Die Kriegsplanung basierte auf der Überzeugung von der Überlegenheit des preußischen Mobilmachungssystems. Moltke rechnete mit einer Mobilmachungszeit der preußischen Armee von 25 Tagen, gegenüber 45 Tagen für die österreichische Armee. Moltke wollte deshalb nach Beendigung des Eisenbahnaufmarsches sofort losschlagen. Aus politischen Gründen stimmte der preußische König dem nicht zu. Am 5. Mai 1866 löste Wilhelm I. für 5 Armeekorps die Mobilmachung aus und am 12. Mai für die gesamte Armee. Die Mobilmachung verlief schnell und reibungslos. Einen wesentlichen Anteil daran hatten die preußischen Eisenbahnen, die erstmals in großem Umfang Mobilmachungstransporte durchführten. Diese wurden in vier Etappen durchgeführt: in der ersten überführten die Eisenbahnen Ergänzungsmannschaften und Pferde zu den Truppenteilen, außerdem beförderten sie Ausrüstungen und Vorräte für die Festungen, Standorte und Armeemagazine und transportierten die zur Besetzung der Festungen vorgesehenen Landwehrebataillone. In der zweiten und dritten Etappe wurden die Truppen in ihre Aufmarschräume transportiert. Es wurden 197 000 Mann, 55 000 Pferde und 5300 Fahrzeuge über Entfernungen von 225 bis 675 km zu den festgelegten Entladebahnhöfen transportiert. Insgesamt wurden siebeneinhalb preußische Armeekorps in ihre Aufmarschräume in Sachsen, der Lausitz und Schlesien verlegt. Auf dem Höhepunkt der Transporte waren täglich 40 Truppenzüge mit ca. 20 000 Mann und 5.500 Pferden unterwegs. Jeder Zug bestand aus 40 Waggons und konnte entweder ein Bataillon zu 1 000 Mann, eine Kavallerieschwadron oder eine Artilleriebatterie zu sechs Geschützen befördern. In der vierten Etappe wurde die Eisenbahn genutzt um das aus Landwehrtruppen verschiedener Provinzen zu-

sammengesetzte I. Reservekorps bei Berlin zu konzentrieren. Die gesamte Transportbewegung wurde durch die zentrale Eisenbahnexekutivkommission mit den ihr unterstellten Linienkommissionen geleitet.

Wie weit im Großen Generalstab die Eisenbahn bereits in operative Erwägungen einbezogen wurde zeigt ein Plan Moltkes für einen Handstreich gegen die mit Österreich verbündete sächsische Armee, der dann allerdings nicht zur Ausführung kam. Nach Moltke sollte der erste Tag der Mobilmachung auch der Tag der Kriegserklärung sein. Unmittelbar danach wollte er mit Truppen in Friedensstärke in Sachsen eindringen und die sächsische Armee in ihren Heimatgarnisonen angreifen. Zur Verstärkung der Truppen an der sächsisch-preußischen Grenze wollte er vor der allgemeinen Mobilmachung einige Regimenter des II. Armeekorps, unter dem Vorwand eines neuen Konfliktes mit Dänemark, mobilmachen. Sechs pommersche Bataillone sollten zur Verlegung nach dem Norden vorbereitet und das benötigte Transportmaterial von der Stettiner und der Hamburger Bahn vorbereitet werden. In Wirklichkeit wollte Moltke aber die Bataillone auf dem Anhalter Bahnhof verladen und Richtung Sachsen verlegen. Die Eisenbahn sollte also für ein operatives Täuschungsmanöver eingesetzt werden.

Zur Gewährleistung des Eisenbahnbetriebes im Krieg wurden erstmals Eisenbahnabteilungen aufgestellt. Dies bestanden aus Beamten des Handelsministeriums und der Eisenbahnverwaltungen, technischem Eisenbahnpersonal, einem 100 Mann starken Pionierdetachment und Hilfskräften aus zivilen Eisenbahnarbeitern, sowie nach Bedarf zugeteilten Truppen. Insgesamt wurden drei Feldeisenbahnabteilungen aufgestellt. Die 1. und 3. Feldeisenbahnabteilung wurde auf den nach Böhmen führenden Bahnen eingesetzt, die 2. der Mainarmee unterstellt. Bereits seit Jahren wurden in Preußen höhere Verwaltungsstellen im Staatsapparat fast ausschließlich mit ausgeschiedenen aktiven Offizieren oder Landwehroffizieren besetzt, In zunehmendem Maße kamen aber auch ausgediente Unteroffiziere in Stellen der mittleren Beamtenlaufbahn. Damit erreichte die zivil-militärische Zusammenarbeit eine neue Qualität.

Auf der österreichischen Seite wurden während des Aufmarsches vom 20. Mai bis zum 9. Juni mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in 458 Zügen 191 000 Mann mit 28 600 Pferden und 4 300 Fahrzeuge in die Aufmarschräume in Mähren befördert. Anschließend zerstörte man viele Anlagen der Nordbahn um den preußischen Aufmarsch zu behindern. Die Südbahn über den Semmering-Graz-Laibach-Triest beförderte vom 1. bis 19. Mai 1866 180 000 Mann, 7400 Pferde, 920 Geschütze und 25 000 t Nachschub nach Italien. In Sachsen, das mit Österreich verbündet war, zerstörte die Armee die damals größte Eisenbahnbrücke in Riesa über die Elbe. Deshalb begann die preußische Feldeisenbahnabteilung Nr. 2 ihre Arbeit an dieser Brücke.

Die Truppenaufmärsche beider Seiten beider Seiten zeigten, dass die Eisenbahn zu einem strategischen Faktor geworden war, der große Vorsprung den sich die preußische Armee auf dem Gebiet der Mobilmachung durch eine gut organisierte Eisenbahnsicherstellung erarbeitet hatte kam aber nicht zur Geltung, weil diplomatische Manöver die preußische Mobilmachung verzögerten.

Nachdem die preußischen Truppen am 23. Juni die Grenze überschritten hatten spielten die Eisenbahnen keine Rolle mehr. Das hing mit der Strategie der Führungen und dem Verlauf des Krieges zusammen. Beide Seiten mussten einen Zweifrontenkrieg führen. Preußen hatte die in Böhmen konzentrierten österreichischen Hauptkräfte und die Kontingente der österreichischen Verbündeten, in erster Linie Bayern und Hannover gegen sich, Österreich musste gegen Preußen und Italien kämpfen. Entscheidend für den Verlauf der Kämpfe waren aber die Qualitäten der Feldherren und deren Stäbe. Dem preußischen Generalstabschef Moltke stand mit dem österreichischen Gegenspieler Feldzeugmeister Benedek ein völlig unfähiger Gegner gegenüber. Moltke setzte gegen die schlecht ausgebildeten und unentschlossenen Truppen der österreichischen Bundesgenossen nur einen kleinen Teil seiner Kräfte in Form der Mainarmee ein. Als sich die Notwendigkeit ergab führte er Verstärkungskräfte schnell mit der Eisenbahn heran und erzwang die Kapitulation der bayerischen und hannoveranischen Truppen. Zuvor hatte die hannoversche Armee versucht den preußischen Vormarsch durch Abbruch der Bahnlinie Hannover – Göttingen aufzuhalten. Moltke aber ließ eine Brigade mit fünf Bataillonen in einer weiten Umgehung nach Eisenach transportieren. Damit wollte er die Vereinigung der hannoveranischen Truppen mit der bayrischen Armee verhindern. Diese Absicht gelang und Hannover kapitulierte. Benedek hingegen vergab seine größte Chance den Krieg zu gewinnen tatenlos. Die Österreicher hatten in der dritten Juniwoche die italienische Armee bei Custozza geschlagen. Hätte Benedek sofort Truppen über die ihm zur Verfügung stehenden Eisenbahnlinien zur Verstärkung seiner Kräfte in Böhmen herangezogen, so wäre die preußische Armee in eine schwierige Situation geraten. Er versäumte dies aber und erlitt deshalb am 2. und 3. Juli 1866 bei Königgrätz eine vernichtende Niederlage gegen die überlegen operierende preußische Armee, die den Krieg siegreich beendete.

Im Ergebnis des Sieges errang Preußen die Vorherrschaft in Deutschland. 1867 vereinigte sich die Mehrzahl der deutschen Staaten unter preußischer Führung zum Norddeutschen Bund, die verbleibenden süddeutschen Staaten schlossen Bündnisverträge mit dem Norddeutschen Bund ab. Der preußische Generalstab begann sofort mit der Übertragung des preußischen Mobilmachungssystems auf den Norddeutschen Bund. Moltke rechnete zum damaligen Zeitpunkt mit der Möglichkeit eines Dreifrontenkrieges gegen Frankreich, Österreich und Dänemark. Deshalb sollte die operierende Feldarmee so stark wie möglich aufgestellt werden. Mit 10 Armeekorpsen sollte eine Offensive gegen Frankreich vorgetragen werden,

3 Armeekorps sollten die Grenze gegen Österreich verteidigen, zur Beobachtung Dänemarks waren eine Infanteriedivision und Landwehrverbände vorgesehen. Die strategische Idee Moltkes bestand darin die Mobilmachung weiter zu beschleunigen, sofort nach Abschluss der Mobilmachung in Frankreich einzufallen und die französische Armee in einer Generalschlacht zu vernichten. Anschließend sollte sich die Armee gegen das in der Mobilmachung viel langsamere Österreich wenden. Dazu wurde vom preußischen Generalstab eine neue Mobilmachungsplanung ausgearbeitet. Diese bestand aus dem Mobilmachungsplan, den Mobilmachungsinstruktionen der Generalkommandos und den Bestimmungen für die Mobilmachungen. Letztere wurden jährlich neu präzisiert. Bestandteil der Mobilmachungsplanung waren erstmalig Fahrpläne für alle Züge, die im Verlaufe der Mobilmachung und des Aufmarsches benötigt wurden. Die Fahrpläne für alle Züge die die Grenzen der Korpsbezirke überschritten, wurden von der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes erarbeitet, die Fahrpläne für innerbezirkliche Transporte von den Generalstabschefs der Armeekorps. Dabei wurde eng mit den Eisenbahnbehörden zusammengearbeitet. Die Fahrpläne bildeten die Grundlage für die Erarbeitung der Übersichten über die Mobilmachungszeiten aller Verbände und Truppenteile. Neu eingeführt wurde der Begriff „Kriegsbereitschaft“. Unter diesem Begriff wurden streng geheime vorgezogene Mobilmachungsmaßnahmen in den Mobilmachungsplan einbezogen. Damit wurde die Mobilmachung faktisch in zwei Stufen eingeteilt. Im Mobilmachungsplan wurde auch die Bereitstellung von Eisenbahnbeamten und technischem Personal der Eisenbahnen für die Organe zur Leitung der Transporte und die Bauabteilungen geregelt. Die ständige Erweiterung des Eisenbahnnetzes im Norddeutschen Bund kam dabei den Planungen des Generalstabes sehr entgegen. So stellte der Chef der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes fest: „Es liegt also in der Eröffnung jeder neuen Eisenbahnlinie die Beschleunigung des strategischen Aufmarsches der Armee um ein Armeekorps pro Woche, eine recht wesentliche Vorbedingung des Erfolgs“. Speziell für die Führung der Mobilmachungstransporte bildete der Große Generalstab 3 Linienkommissionen, in Berlin, Hannover und Kassel. Diese bestanden bereits im Frieden. Für den operativen Aufmarsch wurden 13 Linienkommissionen geplant. Parallel zur Entwicklung der Eisenbahn beschleunigte auch die Entwicklung des Telegrafensystems im Norddeutschen Bund Mobilmachung und Aufmarsch. Im Jahr 1870 bestand im Norddeutschen Bund ein staatliches Telegrafennetz mit 3100 Morseapparaten und 115 Worttelegrafengeräten. Dieses System wurde von 3 000 Mann bedient, fast ausschließlich ehemalige Angehörige der Armee. Durch diese Maßnahmen gelang es von 1866 bis 1870 die Mobilmachung der Armee des Norddeutschen Bundes um 5 – 6 Tage zu verkürzen.

## Der deutsch – französische Krieg 1870 – 71

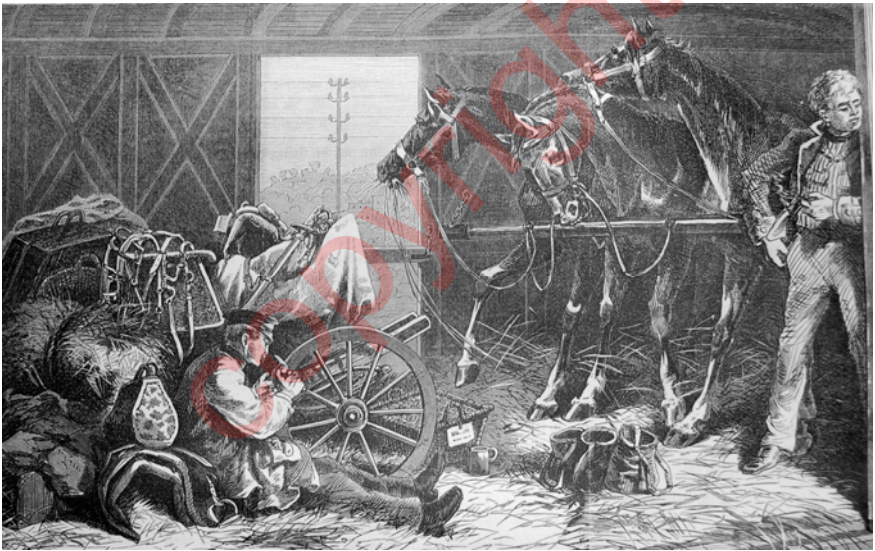
Im Sommer 1870 spitzten sich die Gegensätze zwischen dem französischen Kaiserreich und dem Norddeutschen Bund weiter zu. Frankreich war ein Gegner der deutschen Einigung. Nach einer diplomatischen Krise erklärte Frankreich am 19. Juli 1870 dem Norddeutschen Bund den Krieg. Bereits am 15. Juli hatte die Mobilmachung des gesamten norddeutschen Bundesheeres begonnen. Die süddeutschen Bundestruppen hatten ebenfalls das preußische Mobilmachungssystem übernommen. Insgesamt waren fast 800 000 Mann einzuberufen. Durch die exakte Vorbereitung war die Mobilmachung bereits am 24. Juli 1870 abgeschlossen. Der Eisenbahnaufmarsch begann am 23. Juli 1870. Dem Großen Generalstab gelang es beide Elemente der strategischen Überraschung, Schnelligkeit und Geheimhaltung, zu kombinieren.



Deutsch- französischer Krieg – Sanitätsbahnhof

Für die Mobilmachungs- und Aufmarschtransporte auf der Eisenbahn galten neue Festlegungen, die der preußische Generalstab auf der Grundlage der Erfahrungen von 1866 ausgearbeitet hatte. So wurde erstmals der Militärfahrplan in vollem Umfang eingeführt und der zivile Personen- und Güterverkehr eingestellt, Eisenbahnbeamte, die zur Einberufung vorgesehen waren, wurden erst nach Abschluss des Aufmarsches eingezogen, der Abtransport der Truppen be-

gann erst nach vollständigem Abschluss der Mobilmachung der jeweiligen Truppe, zuerst wurden die Kampfeinheiten transportiert, dann die rückwärtigen Dienste.. Der Generalstab hatte die Aufmarschtransporte so geplant dass in der Regel die Regimenter eines Armeekorps auf einer Eisenbahnlinie transportiert wurden, die Eisenbahnlinien wurden nicht in regionale Bereiche eingeteilt, sondern es wurden von Ost nach West durchgehende Linien festgelegt, die Transporte wurden ausschließlich von der Eisenbahnabteilung des Generalstabes geplant und den Generalkommandos erst unmittelbar vor Beginn des Aufmarschs mitgeteilt, in die laufenden Transporte durften nur der Generalstab und seine Linienkommissionen eingreifen. Insgesamt wurden sechs norddeutsche, (A bis F) und drei süddeutsche Linien festgelegt. Verladebahnhöfe waren unter anderen Münster, Berlin, Posen (Poznan), Dresden, Schwandorf, München und Kempten. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Versorgung der Truppen während des Aufmarsches gewidmet.



Aufmarsch des deutschen Heeres zum deutsch-französischen Krieg –  
Pferdetransport

Insgesamt wurden sechs norddeutsche, (A bis F) und drei süddeutsche Linien festgelegt. Verladebahnhöfe waren unter anderen Münster, Berlin, Posen (Poznan), Dresden, Schwandorf, München und Kempten. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Versorgung der Truppen während des Aufmarsches gewidmet, dazu wurden

bestimmte Trainformationen, vor allem Bäckereikolonnen, geplant, die beschleunigt mobil gemacht wurden, diese richteten im Aufmarschgebiet Proviantlager und auf den Transportstrecken Verpflegungsstationen ein.

Die sorgfältige Vorbereitung des Militärfahrplanes trug wesentlich zu einem flüssigen Verlauf der Mobilmachung und des Aufmarsches bei, obwohl dieser mit 51 selbständigen Direktionen von 15 Staats- und 36 Privatbahnen abgestimmt werden musste. Das verspätete Eintreffen einiger Regimenter und der Verlust von 16 000 t Nachschubgüter während des Transportes können den guten Gesamteindruck nicht beeinträchtigen.

Für die Truppentransporte wurde eine niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,5 km/h festgelegt, um Stockungen leichter ausgleichen zu können. Da aber der Zivilverkehr eingestellt war, konnten auf zweigleisigen Strecken täglich 18 Züge in einer Richtung abgefertigt werden, auf eingleisigen Strecken 12 Züge. Insgesamt wurden von Mitte Juli bis zum 3. August 575 000 Mann, 162 000 Pferde, 17 000 Geschütze und Fahrzeuge mit der Eisenbahn transportiert. Am 3. August standen drei Armeen gefechtsbereit an der französischen Grenze.

Das französische Verwaltungssystem war in dieser Periode überzentralisiert und von Korruption zerfressen. Es gab kein territoriales Auffüllungssystem. Die Regimenter wurden aus Ersatzdepots ergänzt, die sich an anderen Orten befanden. Als am 15. Juli 1870 die Mobilmachung der Reservisten begann, bewegten sich große Truppenmassen durch das Land, aber die Truppenteile wurden nicht vollzählig. Da die Eisenbahntransporte für Mobilmachung und Aufmarsch schlecht organisiert waren, konnten die französischen Bahnen bis zum Kriegsbeginn nur 300 000 Mann, 65 000 Pferde und 6600 Geschütze und Fahrzeuge nach vorn bringen.

Der französische strategische Plan baute aber gerade auf einer raschen Kräftekonzentration zur Blitzoffensive über den Rhein zwischen den Festungen Germersheim und Rastatt. Der französische Hauptschlag sollte auf die Naht zwischen den Verbündeten, dem Norddeutschen Bund unter preußischer Führung und den süddeutschen Staaten erfolgen. Zuerst sollten die schwächeren süddeutschen Kontingente abgedrängt und dann das Bundesheer des Norddeutschen Bundes geschlagen werden, ehe dessen Konzentration abgeschlossen war. Die starke französische Flotte mit dem Marineinfanteriekorps sollte die preußische Küste bedrohen und die dort stationierten Truppen binden. Die französische Politik hielt diesen Plan für so sicher und gut, dass der König gedrängt wurde Deutschland so schnell wie möglich den Krieg zu erklären. Dies sollte sich als verhängnisvoller Fehler erweisen.

In dieser Zeit herrschte der dritte Napoleon wie ein absoluter Herrscher, die Folge war ein überzentralisierter Verwaltungsapparat. Die Leitung des gesamten militärischen Apparates lag direkt in den Händen des Kriegsministers, es gab keine Zwischeninstanzen, d.h. Divisions- und Korpsverbände mussten bei Auslösung der Mobilmachung erst gebildet werden. Bei Auslösung der Mobilmachung am 15. Juli sand-

te deshalb der Kriegsminister die notwendigen Weisungen direkt an die zahllosen Truppenbefehlshaber. Obwohl man mit der Vorbereitung bereits am 8. Juli begonnen hatte, brach ein ungeheures Chaos aus, denn das Mobilmachungssystem basierte auf einem Depotsystem, d.h. die Einberufen und die Stammtruppenteile mussten sich in einem Depot melden, in welchem die Mobilmachungsvorräte eingelagert waren. Infolge dessen bewegten sich die Einberufenen in den Eisenbahnzügen quer durch Frankreich. Am 19. Juli trafen Transportschiffe aus Algerien in Toulon ein, die Artilleriematerial und Munition brachten. Keine militärische Institution koordinierte die Transporte. Als man im französischen Kriegsministerium erkannte, dass man den geplanten Termin für den Aufmarsch nicht halten konnte, erteilte man den Befehl die aktiven Truppenteile sollten ohne auf ihre Ergänzungen und Vorräte zu warten bereits an die Grenze vorrücken, das vergrößerte das Chaos noch mehr. Ende Juli waren sechs Armeekorps mit 175 000 Mann beiderseits der Mosel und im Festungsraum Straßburg – Belfort konzentriert, hinzu kamen noch 35 000 Mann allgemeine Reserve. Erst nach und nach wurde die volle Stärke von 300 000 Mann erreicht, womit man aber der deutschen Armee immer noch weit unterlegen war.



Deutsch-französischer Krieg –  
zerstörte Eisenbahnbrücke über die Marne bei Trieport

General Moltke machte dennoch nicht den Fehler die Franzosen zu unterschätzen und konzentrierte seine Armeekorps in der südlichen Rheinprovinz und der bayrischen Pfalz in einem Gebiet von 150 km Frontbreite und 80 km Tiefe, um aus diesem Raum einen strategischen Überfall der Franzosen abwehren zu können. Molt-

ke bildete aus seinen 10 Armeekorpsen drei Operationsarmeen, die drei ostpreußischen Armeekorpsen bildeten die strategische Reserve. Sie sollten nachgeführt werden, wenn Österreich nicht auf Seiten Frankreichs in den Krieg eintreten würde und wenn die Eisenbahnlinien wieder frei sein würden. Anfang August war die Konzentration der deutschen Truppen zur Offensive abgeschlossen. Die französische Armee war hingegen noch nicht konzentriert, täglich trafen bei der Armee nachgeschickte Urlauber und Truppen ein. Am 1. August lagerten die fünf Armeekorps der Hauptmacht noch weit auseinander gezogen an der Eisenbahnstrecke Saarlois – Saargemünd.

Damit konnte die deutsche Armee mit großer zahlenmäßiger Überlegenheit angreifen, es standen 484 000 Mann gegen 300 000 Mann. Die ersten beiden Schlachten fanden im Elsaß, bei Wörth und Spichern statt. Sie verliefen für die deutschen Truppen erfolgreich und diese konnten die französischen Grenzpositionen durchstoßen. Erst zu diesem Zeitpunkt erkannte die französische Führung, dass ihre Strategie gescheitert war und die Deutschen viel mehr Truppen mobilisiert und an die Front gebracht hatten, als man angenommen hatte. Im kaiserlichen Hauptquartier machte sich Mutlosigkeit breit. Die französische Armee wich, von der deutschen Armee unter Moltke energisch verfolgt, ins Landesinnere zurück. In der Schlacht von Gravelotte und Saint Privat errangen die Franzosen einige taktische Erfolge, konnten diese aber durch Moltkes überlegene Strategie nicht ausnützen. Moltke schwenkte die Masse der deutschen Armee nach Norden um die französische Armee von ihren Nachschublinien und Paris abzudrängen und schloss diese in der Festung Sedan ein. Dabei zeigte sich wie sehr der Nachschub inzwischen von der Eisenbahn abhängig geworden war. Weil die französische Festung Toul die Eisenbahnlinien noch blockierte kam es zu erheblichen Versorgungsproblemen auf deutscher Seite. Auf der französischen Seite aber funktionierte der Nachschub überhaupt nicht, die Truppen hungerten, was die Soldaten weiter demoralisierte. Am 2. September 1870 kapitulierte die französische Armee, bei der sich auch Napoleon III. befand. Die Deutschen machten 104 000 Gefangene.

In der französischen Bevölkerung löste diese als nationale Schmach empfundene Kapitulation einen politischen Erdbeben aus. Der Kaiser wurde gestürzt und die Republik ausgerufen. General Trochu übernahm die Führung einer neu gebildeten provisorischen Regierung. Damit begann die zweite Phase des Krieges. Die deutschen Truppen rückten auf Paris vor, das sie am 19. September 1870 einschlossen.

Der Charakter des Krieges wandelte sich gründlich. Die republikanische französische Regierung stellte nicht nur aus den Resten der alten Armee, Neueinberufungen und der Nationalgarde eine Streitmacht von 1 700 000 Mann auf, sondern rief einen Volkskrieg gegen die deutschen Truppen aus. Das führte zur