

4. Innovation und Wandel in der Mobilität des bayerischen Militärs

In der Frühen Neuzeit war die Mobilität der Truppen stets relativ begrenzt. Die Feldherren mussten darauf bedacht sein, die eigene Armee möglichst nah an den Versorgungsmöglichkeiten des Landes zu halten. Schließlich mussten bereits im Mittelalter manche Feldzüge auf Grund von Hungersnöten der Truppe abgebrochen werden.²⁰⁵ Um den Nachschub während des Feldzuges einigermaßen sicherzustellen, führte der Feldherr Albrecht Wallenstein (1583–1634) während des 30-jährigen Krieges (1618–1648) das Kontributionssystem ein.²⁰⁶ Ursprünglich erhielten die Soldaten ihren Sold, um für ihren eigenen Unterhalt im besetzten Gebiet zu sorgen. Blieb dieser jedoch aus, waren die Kommandierenden dazu befugt, Städte oder Landesteile mit Kontributionen zu belegen. Nicht selten waren Plünderungen und Requisitionen ein probates Mittel, um dies zu gewährleisten.²⁰⁷ Mangelnder Nachschub konnte zu empfindlichen Verzögerungen oder gar Einschränkungen in der Feldzugeröffnung führen. Falls der Feind die Landstriche bereits verwüstet hatte, stellte die Aufbringung von Lebensmitteln ein großes Problem dar. Unüberschaubare Beutezüge oder gar Fahnenflucht waren die Folge. Um diese Herausforderung kontrollierbarer zu machen, wurde nach Alternativen gesucht. Ein System aus Magazinen oder Depots wurde angelegt, um die nötigsten Versorgungsmittel wie Getreide oder eben auch Munition und Waffen vorrätig zu haben.²⁰⁸ Zwar hemmte die Rücksichtnahme auf diese Einrichtungen auch noch die Feldzugstrategie, jedoch verbesserten sie die Situation der Armee maßgeblich.²⁰⁹

Mit der aufkommenden Periode der Aufklärung widerstrebte das Bild eines raubenden und mordenden Soldaten mehr und mehr den „Grundtendenzen der Zeit.“²¹⁰ Die Disziplin rückte in den Fokus der noch verhältnismäßig kleinen Heere, da sie im „Staatsleben eine Ordnungsfunktion“ zu erfüllen hatten: Der Dienstleistende wurde mit Hilfe von disziplinarer

²⁰⁵ Zeller, Alfred: *Waffen des Abendlandes*, Stuttgart, 1972, 109.

²⁰⁶ Rebitsch, Robert: *Wallenstein. Biographie eines Machtmenschen*, Wien u. a., 2010, 127–142; Kampmann, Christoph: *Albrecht von Wallenstein, Regensburg*, 2010; Mortimer, Geoff: *Wallenstein. Rätselhaftes Genie des Dreißigjährigen Krieges*, Darmstadt, 2012, 97–104.

²⁰⁷ Regling, Volkmar: *Grundzüge der militärischen Kriegführung*, München, 1979, 17; Van Creveld, Martin: *Supplying war*, Cambridge, 1977, 5–17.

²⁰⁸ Vgl.: Kroener, Bernhard: *Les routes et les étapes. Die Versorgung der französischen Armeen in Nordostfrankreich (1635-1661)*, Münster, 1977, 12 ff.; Van Creveld, *Supplying war*, 17–25.

²⁰⁹ Vgl.: Regling, *Grundzüge*, 17: Nur eine gut versorgte Truppe stellte auch eine disziplinierte Truppe dar.

²¹⁰ Ebd., 18.

Zwangsmitteln nun zu einem tapferen und braven Soldaten erzogen, so dass die Verwüstungen ganzer Landstriche also wieder abnahmen.²¹¹

Jedenfalls löste Napoleon Bonaparte das nach wie vor bestehende Problem der eingeschränkten Mobilität zunächst recht pragmatisch und sprengte das Prinzip der stationären Versorgungszentren erneut: Seine Truppen sollten sich direkt aus den Gegebenheiten vor Ort ernähren und versuchen, die Ressourcen des Landes „nach Maßgabe der Zeit restlos auszuschöpfen.“²¹² Dieses Requisitionssystem setzte einen erfolgreichen Feldzug voraus. Ebenso war es notwendig, dass der Feind seine Gebiete nicht bereits verwüstet hatte. Da der Armeekörper nur das Allernotwendigste mitführte, getrennt marschierte und sich direkt aus den eroberten Gebieten ernährte, erfuhr er einen bisher ungeahnten Aktionsradius. Somit erreichte Napoleon eine viel höhere Unabhängigkeit in seiner Strategie. Er folgte hierbei seiner einfachen Devise: „La force d’une armée [...] s’évalue par la masse multiplié par la vitesse.“²¹³ Feinde konnten dazu gebracht werden, auf den von ihm gewählten Schlachtfeldern die Herausforderung anzunehmen, da die französische Streitmacht stets eine höhere Mobilität aufwies und den Gegner zum Reagieren zwang.²¹⁴ Der Vorteil der erhöhten Bewegungsfreiheit ohne Einschränkungen hatte jedoch nur auf kurze Sicht Erfolg, und so entschloss sich der französische Feldherr ab 1805, wie seine Gegner auf Trainbataillone zu setzen, um die Truppen mit Nahrungsmitteln und Material zu versorgen.²¹⁵ Im Feldzug von 1812 marschierte das französische Heer in Russland ein.²¹⁶ Dort traf es auf einen Feind, der permanent auswich, nie eine offene Schlacht wagte, gezielte Attacken aus dem Hinterhalt wagte und auf dem Rückzug das eigene Land derart verwüstete, dass die fehlende Versorgung der französischen Truppen enorme Probleme und Verluste verursachte. Die Trainbataillone waren – dem Einbruch des Winters, der schlecht ausgebauten Infrastruktur und den vereinzelt Angriffen der russischen Reiterei geschuldet – nicht in ausreichendem Maße dazu in der Lage, die ständig marschierende Armee zufriedenstellend

²¹¹ Regling, Grundzüge, 19.

²¹² Kutz, Martin: Deutsche Soldaten, Darmstadt, 2006, 21.

²¹³ Zitiert nach: Stavenhagen, Nachrichten-Mittel, I: „Die Stärke einer Armee verhält sich wie die Masse multipliziert zur Geschwindigkeit“.

²¹⁴ Lefebvre, Georges: Napoleon, Stuttgart³, 2004, 188–203.

²¹⁵ Poten, Bernhard von: Handwörterbuch der gesamten Militärwissenschaften, 9: Sievershausen bis Zymotische Krankheiten, Bielefeld u. a., 2004 (Nachdruck): Stichwort: Train: von franz: train: „Wagenzug“. Friedrich II. (Preußen) führte den Begriff in die deutsche Militärsprache ein.

²¹⁶ Zamoyski, Adam: 1812. Napoleons Feldzug in Russland, München, 2012: erwähnenswerte Publikation, die den Feldzug erstmals aus russischer Sicht beleuchtet.

zu verpflegen.²¹⁷ Das gesamte Etappenwesen war nahezu zum Stillstand gekommen. Dessen Ausrichtung war es eigentlich, den Feldherrn ständig mit neuen Streitkräften und Heeresbedürfnissen zu versorgen. Dazu zählten auch Ergänzungstransporte von Munition, Bekleidung und Sanitätsmaterial.²¹⁸ Gleichmaßen war der Abtransport von Verwundeten, Toten, Kriegsmaterial oder Gefangenen eine wichtige Aufgabe. Damit kann ein Grund für das Scheitern des Russlandfeldzuges bekannterweise bei der mangelnden Versorgung der Truppe gesucht werden.

Diese Problematik der Versorgung war innerhalb Frankreichs wesentlich geringer, da Napoleon selbst die Chausseen des Landes im großen Maßstab ausbauen ließ, um die Marschleistungen seiner Truppen noch mehr zu fördern wie auch den Transport zu erleichtern. Mittels hoher Mobilität konnte auf die vielfältigen Bedrohungen an den Grenzen des Reiches schneller reagiert werden. Mit den Transportgeschwindigkeiten der nahezu überall in Europa aufkommenden Eisenbahn entstanden nun ungeahnte Möglichkeiten wie auch Gefahren für das Militär. Inwiefern Bayern hierauf reagierte, soll im folgenden Kapitel behandelt werden.

²¹⁷ Vgl.: Walter, Hans: Napoleons Feldzug nach Rußland 1812, Bielefeld u. a., 1912.

²¹⁸ Thurn, Hugo: Die Verkehrs- und Nachrichtenmittel im Kriege, Leipzig, 1911, 18.

4.1 Streckennetze in Bayern bis 1866

In Bayern hatte das Eisenbahnwesen zu Beginn der 1820er Jahre keinen leichten Stand. In vielen Kreisen überwog große Skepsis gegenüber dieser Innovation und es herrschte die Dominanz des zu favorisierenden Kanalgedankens vor.²¹⁹ Die Idee, die zwei wichtigen Flüsse Donau und Main durch einen Wasserkanal miteinander zu verbinden, um somit die Handelsströme von Südosteuropa zur Nordsee und umgekehrt durch das Königreich zu leiten, existierte bereits unter dem ersten bayerischen König Max I. Joseph.²²⁰ Joseph von Baader (1763–1835), Ingenieur in Diensten der bayerischen Krone, forderte im Jahr 1822 eine Verbindung beider Gewässer mittels Eisenbahnen.²²¹ Durch den Tod des Königs (1825) blieb diese Forderung zunächst unerhört, so dass der Thronerbe, Ludwig I., im Jahre 1826 per Anweisung noch prüfen lassen wollte, ob die Nutzung eines Wasserkanals oder der Eisenbahn vorteilhafter sei.²²² Der Vorstoß Baaders stieß auf viel Kritik und die Fachwelt zog den Kanalbau der noch unausgereiften Eisenbahntechnik vor.²²³ Mehr positive Resonanz erhielt der kritische Abschlussbericht von Baur auf die Fragestellung des Königs. Dort wurde der hohe finanzielle Faktor von Transporten auf Eisenbahnen hervorgehoben. Am Ende des Berichts fügte der König eine Schlussnotiz an, dass auf Grund der „finanziellen Berücksichtigungen [...] die Eisenbahnen nach Westen nicht“ zulässig seien und dementsprechend „der Rhein mit Donau verbindende Kanal nicht ungeheuer leiden“ dürfe.²²⁴ Der Konsens der verschiedenen Ministerien sprach sich daraufhin auch recht deutlich für die Wasserstraße aus. Fortan lag der Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals von Bamberg nach Kelheim im dezidierten Fokus des Monarchen.²²⁵ Die Bauarbeiten hierzu begannen 1836 und Ludwig I. versuchte noch während der Bauphase durch erschwertes Erlangen von Konzessionen oder gar völlige Ablehnung den Eisenbahnbau in der Nähe der beiden Flüsse

²¹⁹ Löwenstein, Theodor: Die bayerische Eisenbahnbaupolitik bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft 1825 bis 1890, Berlin, 1927, 6 ff.: zur Ablehnung: siehe folgende Seiten.

²²⁰ Vgl.: Baader, Joseph von: Ueber die Verbindung der Donau mit dem Mayn und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben, Sulzbach, 1822, 51: Diese Idee bestand zwar schon seit der Schaffensphase Karls des Großen (747/748-1814), jedoch setzte sich König Max I. Joseph intensiv mit dem Projekt auseinander.

²²¹ Vgl.: ebd., 51.

²²² Eisenbahnarchiv Nürnberg: EA VMN 4001: Autograph Ludwigs I. vom 7. November 1826.

²²³ Vgl.: Schäfer, Entstehung, 62 ff.

²²⁴ Meinke, Bernhard: Beiträge zur frühesten Geschichte des Militäreisenbahnwesens, Berlin, 1938, 302 f.

²²⁵ Vgl.: Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 6; dazu: Baader, Verbindung, 51: Sein Vorgänger, König Maximilian I. Joseph, hatte bereits ein vergleichbares Projekt in den 1820er Jahren angedacht.

abzuschwächen.²²⁶ Das Kanalprojekt konnte 1846 fertiggestellt werden, wobei sich die Rentabilität der Wasserstraße gegenüber dem immer mehr florierenden Eisenbahnnetzwerk auf Dauer als nicht mehr konkurrenzfähig erweisen sollte.²²⁷

Bereits seit 1830 existierte die erfolgreiche und allem voran lukrative Dampfeisenbahnstrecke zwischen Liverpool und Manchester. Es benötigte noch einige Jahre, ehe die erste Verbindung auf deutschem Boden realisiert werden konnte.²²⁸ Gegen vielerlei Widerstände konnte 1834 eine durch private Investoren angeregte Eisenbahnaktiengesellschaft für die Strecke Nürnberg-Fürth gegründet werden. Vornehmlich der Nürnberger Bürgermeister Jakob Binder (1787–1856) war einer der Initiatoren und großer Befürworter dieses Unternehmens.²²⁹ König Ludwig I. selbst beteiligte sich stellvertretend für den Staat Bayern, erwarb über die Kreisregierung in Ansbach aber lediglich zwei Aktien und ließ beim Ankauf verlauten, dass „die lebhafteste Teilnahme der Staatsregierung an dem wichtigen Unternehmen zu bewähren“ sei.²³⁰ Eine wohl eindeutige Geste der Geringschätzung dieses Unterfangens. Dennoch stimmte der Souverän zu, dass das Vorhaben fortan seinen Namen führen sollte. Für die Verbindung der beiden Städte Nürnberg und Fürth bestanden hervorragende Voraussetzungen. Beide Zentren waren recht bevölkerungs- und betriebsreich und standen bereits im starken Verkehr miteinander.²³¹ Diese sechs Kilometer lange Strecke, die nun als „Ludwigseisenbahn“ Berühmtheit erlangte, war ein voller Erfolg. Die Wirtschaftlichkeit steigerte sich von Jahr zu Jahr.²³² Sowohl Waren als auch Personen konnten mit dem neuen Transportmittel schnell und kostengünstig bewegt werden. Der Siegeszug der Dampflokomotiven hatte nun auch in Deutschland begonnen.

Es sollte beachtet werden, dass die Distanz der Strecke außerordentlich gering war. Keinerlei komplizierte Brückenbauten, Tunnel oder Umgehungen waren notwendig gewesen und somit konnte die direkte Interaktion wesentlich störungsfreier ablaufen, als es bei einer Fernstrecke

²²⁶ Fremdling, Rainer; Federspiel, Ruth; Kunz, Andreas (Hrsg.): Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835–1989, St. Katharinen, 1995, 52; Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 49 f.: Die Kritik an Ludwigs Entscheidung für den Kanal und gegen die Eisenbahn sollte jedoch auch unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass der Kanalbau in England oder Frankreich recht weit vorangeschritten war und viele Ressourcen nur mittels dieser Wasserstraßen auf längere Distanzen transportiert werden konnten.

²²⁷ Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 28: 1852 stempelte der Landtag den Kanal als ein "total verunglücktes Unternehmen" ab.

²²⁸ Weber, Max: Die Schule des Eisenbahnwesens, Leipzig, 1857, 12: Die erste patentierte Strecke Englands wurde bereits 1805 errichtet.

²²⁹ Kimmel, Karl: Einige Beiträge zur Eisenbahngeographie Bayerns, 1913, 296.

²³⁰ Klee, Wolfgang: Kleine bayerische Eisenbahngeschichte, Paderborn, 2006, 12.

²³¹ Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 7.

²³² Bosl, Industrialisierung, 25: Die Geldgeber erkannten schnell, dass im Eisenbahnwesen wesentlich höhere Renditen zu erzielen waren und zogen die Gelder vom Kanalbau ab.

möglich gewesen wäre. Gleichmaßen musste der Staat hierbei keinerlei Kosten tragen und die schnellen Gewinne kreierte eine Kapitalakkumulation, die immer mehr Investoren anzog.²³³ Die Bedrohung bestehender Handelszweige war zugleich verhältnismäßig gering. Der wirtschaftliche Erfolg der Privatbahn veranlasste die Regierung in München am 28. September 1836 „Fundamentalbestimmungen“ für den Bau weiterer Strecken innerhalb Bayerns zu klassifizieren. Gleich zu Beginn wurde klargestellt, dass die „genehmigten Eisenbahnen“ in Zukunft „sich des besonderen Schutzes des Staates erfreuen“ könnten.²³⁴ Zwar herrschte noch die Präferenz des Kanalbaus vor, jedoch wollte die Regierung von Beginn an gewisse rechtliche Kontrollreglements für künftige Bauten erlassen haben, um einen gewissen Rahmen bieten zu können wie auch Überprüfungen zu ermöglichen.

Von Anfang an herrschten aber in Bayern wie auch anderswo die vergleichbaren kritischen Stimmen zu diesem Streckenbau. Das bayerische Obermedizinalkollegium in München hatte konstatiert, dass die Fahrgäste wie auch Beobachter infolge der schnellen Bewegungen geirritiert werden würden.²³⁵ Vielerorts folgten Bemühungen, die Bahnhöfe nach Möglichkeit weit entfernt von Siedlungen erbauen zu lassen.²³⁶ Die Angst vor „der Ansteckung durch ausländische Ideen“ war zugegen.²³⁷ Einzelne Interessensgruppen, deren Gewerbe auf den Straßenhandel fokussiert war, fürchteten gleichermaßen um die eigene Existenz und arbeiteten gezielt gegen die Etablierung des neuen Verkehrsmittels.²³⁸

Dennoch war die Initialzündung für eine ganze Bewegung auf deutschem Boden gegeben. Für manche war diese Durchführung eine Art nationales Ereignis. Wenige Männer hatten tatkräftig etwas vollbracht, was bisher nie da gewesen war und sich gegen jeden Zweifel durchgesetzt hatte. Und es war kein staatlich geführtes Prestigeprojekt, sondern das Werk des Unternehmertums, welches die Idee gegen jegliche Skepsis erfolgreich umsetzte. Dies beunruhigte die Regierung ob der aufkommenden Möglichkeiten der Aktiengesellschaften, da diese frei über Geldinvestitionen verfügen konnten, während die finanzielle Handlungsfreiheit

²³³ Schremmer, Die Wirtschaft Bayerns, 683: Bei der Kapitalakkumulation ist die Bereitstellung des Geldes wie auch die Bereitschaft, dieses Geld zu investieren, Voraussetzung.

²³⁴ Klee, Eisenbahngeschichte, 20.

²³⁵ Klomfass, Herman: Die Entwicklung des Staatsbahnsystems in Preußen, Hamburg, 1901, XXII; eine Aussage, die heute zumindest angezweifelt wird. Dazu: Sieferle, Fortschrittsfeinde?, 87–90.

²³⁶ Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 5.

²³⁷ Bosl, Industrialisierung, 22.

²³⁸ Zu nennen sind hier die Post, das Speditionsgewerbe und sämtliche am Verkehr bisher beteiligten Interessensgruppen. Auch die Schiffer fürchteten um Einsatzbußen.

der Ministerien durch das Wohlwollen der Landstände beschränkt war.²³⁹ Jedenfalls schien dieses Ereignis eine gewisse Signalwirkung auf die anderen deutschen Staaten gehabt zu haben und ein Wettstreit um die profitabelsten Strecken war eröffnet worden. Nach und nach erkannten die Nachbarn des bayerischen Königreiches wie auch die Landesregierung in München selbst, welch großes Potenzial in dieser Erfindung lag.²⁴⁰ Nicht nur, dass die Eisenbahn als der entscheidende Motor für die Industrielle Revolution stand und den Fortschritt symbolisierte.²⁴¹ Die seit Jahrhunderten bestehenden räumlichen Grenzen der Mobilität konnten nun allmählich in immer kürzeren Zeitabschnitten überwunden werden. Diese Entwicklung beeinflusste das gesamte logistische System nachhaltig. Der wirtschaftliche Aufschwung mancher Regionen hing direkt oder indirekt mit dem Zugang zum Eisenbahnnetz zusammen.

Durch den Erfolg der Ludwigsbahn und die Spekulation auf hohe Gewinne zusätzlich motiviert, forcierten die Städte Augsburg und München die Durchführung der seit längerem geplanten Verbindung. Bereits im Jahr 1835 hatte sich ein Verein aus Kaufleuten beider Städte gebildet, welcher die Planungen nun konkretisieren wollte. Nach der Gründung einer Gesellschaft (1837) begann der Bau im Jahr 1838. Hier spielten abermals private Geldgeber die wichtigste Rolle, da der Staat wiederum keine Bereitschaft signalisierte, das Ansinnen finanziell zu unterstützen. Von Anfang an ergaben sich bei der Realisierung des Projektes Probleme. Die staatliche Bürokratie forderte beim Bau strenge Reglementierungen.²⁴² Einflussreiche Geschäftsleute zogen sich noch vor Fertigstellung aus dem Projekt zurück, da erhoffte Gewinne zunächst ausbleiben schienen. Streitigkeiten zwischen der Münchner und Augsburger Direktion verzögerten die Fortschritte zusätzlich.²⁴³ Schließlich konnte die 62 Kilometer lange Strecke am 4. Oktober 1840 eröffnet werden.²⁴⁴ Diese Verbindung hatte im Vergleich zu der mittelfränkischen Linie komplett unterschiedliche wirtschaftliche Voraussetzungen. Die Baukosten waren höher als veranschlagt und die Rentabilität blieb zunächst hinter den Erwartungen zurück.²⁴⁵ Die Begeisterung der privaten Aktionäre sackte

²³⁹ Liebl, *Privateisenbahn*, 102: Dies trug zusätzlich dazu bei, dass die Regierung in München neuen Privataktiengesellschaften für Eisenbahnbauprojekte distanzierter gegenüberstand.

²⁴⁰ Vgl.: Dollhofer, *Feuerross und Flügelrad*, 34.

²⁴¹ Wehler, Hans-Ulrich: *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, Frankfurt, 1987, 67–75.

²⁴² Liebl, *Privateisenbahn*, 52: Ein weiteres Indiz dafür, wie die Regierung den Kanalbau gegenüber der Eisenbahn präferierte.

²⁴³ Ebd., 121–131.

²⁴⁴ Ücker, Bernhard: *Die bayerische Eisenbahn*, München, 1985, 20.

²⁴⁵ Ücker, *Eisenbahn*, 21 f.: Das Heranschaffen von Material und die Trockenlegung von Mooren erschwerte den Bau zusätzlich.

mit der Zeit immer mehr ab, da die Rendite für diese Strecke allein im ersten Jahr bei nur 2,5 Prozent lag.²⁴⁶ Zwar konnte sich diese Gesellschaft noch ein paar Jahre halten, musste dann jedoch durch den Staat aufgekauft werden (1844). Ab dem Jahr 1853 sollte die Strecke nach einem Dekret durch König Max II. den Namen ‚Maximiliansbahn‘ tragen.²⁴⁷ Einige weitere bayerische Gesellschaften ereilte dasselbe Schicksal wie die Verbindung von München nach Augsburg und sie brachen ohne die nötigen Gelder und die Subvention der Regierung bald zusammen.²⁴⁸

Ohne staatlich gelenkte politische Unterstützung bei der Ratifizierung von Verträgen mit Nachbarländern oder Sicherung des Kapitals gingen die Aktionäre große Risiken ein.²⁴⁹ Nachdem viele privat angestoßene Vorhaben scheiterten und zusätzlich die erfolgreicherer Vorgänge in den benachbarten Staaten in München realisiert wurden, sah sich die Landesdirektion genötigt, Autorität über alle kommenden Bauvorhaben zu übernehmen. In den angrenzenden Territorien zeichnete sich die Wirtschaftlichkeit dieses Transportmittels vermehrt ab. Zu verlockend schien die Möglichkeit jeder einzelnen Regierung, „die Handelsströme von Nachbarstaaten auf das eigene Gebiet umzulenken.“²⁵⁰ Die Steuerung der Gewerbeflüsse bestimmte die bayerische Politik sehr.²⁵¹ Darin inbegriffen war natürlich auch die omnipräsente Gefahr, selbst in Isolation zu geraten. Zunächst bestanden Befürchtungen, dass Württemberg den Handel und Verkehr auf sein Gebiet lenken könnte. Die bereits 1835 dort geplante Verbindung der Donau mit dem Neckar mit Hilfe der Eisenbahn erregte die Gemüter in München. Gleichmaßen könnte Österreich durch eine Verbindung von Moldau und Donau das bayerische Königreich isolieren.²⁵² Aus diesen Befürchtungen heraus wurde anfangs sogar versucht, Württemberg durch eine frühere Übernahme der Handelswege selbst zu isolieren.²⁵³ Der Anstoß ging hier wohl von König Ludwig I. aus, welcher erkannt hatte, dass die künstlichen Wasserstraßen auf Dauer nicht ausreichend waren und sich seither vermehrt der Eisenbahn zuwandte.²⁵⁴

²⁴⁶ Klee, Eisenbahngeschichte, 24.

²⁴⁷ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 8076: Gleichmaßen erhielt die Linie in der Pfalz von Neustadt über Landau bis an die Landesgrenze die Bezeichnung "Pfälzische Maximiliansbahn".

²⁴⁸ Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 8.

²⁴⁹ Fremdling et al., Statistik der Eisenbahnen, 52.

²⁵⁰ Fremdling, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879, Dortmund², 1985, 109.

²⁵¹ Köster, Burkard: Militär und Eisenbahn in der Habsburgmonarchie 1825-1859, München, 1999, 51.

²⁵² Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 6 bzw. 9.

²⁵³ Deutinger, Stephan: Bayerns Weg zur Eisenbahn, München, 1997, 103 f.; Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 49.

²⁵⁴ Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 50.

Eine zentrale Organisation durch die Regierung musste also erfolgen, und so ging Bayern im Jahr 1843 zum Staatsbahnprinzip über. Dieses Vorgehen unterstrich Innenminister Karl Abel (1788–1859) im Jahr 1845 mit sehr deutlichen Worten, als er über den noch in Planung befindlichen Abschnitt zwischen Bamberg und Würzburg kundtat: „Nie, meine Herren, wird die Regierung diese Bahnen in Privathände geben, nie und unter keiner Bedingung.“²⁵⁵ Nach wie vor sah sich Bayern als „Mittelpunkt Deutschlands“ dazu berufen, im „Wettkampf aller Regierungen“ die „Hauptverbindungen“ zu vermitteln und dabei „nicht zurückbleiben“ zu können.²⁵⁶ Die Gefahr, dass der für die bayerische Wirtschaft wichtigen Transitverkehr ohne ausreichende Infrastruktur zukünftig das Staatsgebiet meiden würden, bewegte die Landesregierung zu diesem Schritt.²⁵⁷

Bereits 1843 hatte München diverse Projekte angestoßen, um eine Verbindung von Süd nach Nord durch bayerisches Kernland zu realisieren und die Handelsströme aus Südeuropa gen Norden zu kontrollieren. Von Augsburg ausgehend sollte nun über Nürnberg eine Verbindung mit Sachsen entstehen. Bamberg und Hof wurden hierbei eingeplant. Die sächsische Industrie zählte schon um die Jahrhundertmitte zu den leistungsstärksten Zentren des Deutschen Bundes, so dass das Königreich Bayern großes Interesse hegen musste, an diesen Kapitalfluss Anschluss zu erhalten. Die Leitung übernahm das Königliche Ministerium des Inneren. Die dazu gegründete Kommission beschloss, dass der „Transport mit Pferdekraft, insoweit selber ohne Beeinträchtigung der Fahrten mit Lokomotiven stattfinden kann, auf allen Bahnstrecken vorbehalten“ sei.²⁵⁸ Dies geschah aus finanzieller Rücksicht. Nach wie vor war der Kohletransport aus Sachsen oder Böhmen recht kostspielig, so dass zunächst nur gewisse Stoßzeiten mit Dampflokomotiven betrieben wurden.

In den Jahren 1844 bis 1853 folgte der Ausbau von Lindau über Kempten bis Augsburg. Interessanterweise bestand die Regierung darauf, dass die Bahnlinie bei Lindau nur auf bayerischem Terrain gebaut werden sollte. Dieses Bauvorhaben war etwas aufwendiger und teurer, jedoch sollte die Stadt als Handelsplatz gestärkt und der Transitverkehr aus Italien und der Schweiz auf bayerisches Gebiet geleitet werden.²⁵⁹ Somit war eine Verbindung von

²⁵⁵ Scheingraber, Günther: Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, Stuttgart, 1975, 7.

²⁵⁶ Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 11.

²⁵⁷ Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 51.

²⁵⁸ BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwigs Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852.

²⁵⁹ Ksoll-Marcon, Margit: Grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen, München, 2001, 274: Diese Strecke sollte eine direkte Konkurrenz zur württembergischen Linie vom Bodensee bis nach Heilbronn bieten.

Südwesten bis Nordosten hergestellt: die ‚Ludwig-Süd-Nord-Bahn‘. Diesem Projekt folgte die Strecke von Bamberg über Würzburg bis Aschaffenburg: die Ludwig-West-Bahn (1852–54). Einer der Hauptbeweggründe für diese Streckenlegung war, die Handelsströme zwischen Sachsen, Frankfurt und dem Rhein auf bayerischen Boden zu lenken.²⁶⁰ Speziell Franken sollte von diesem möglichen Transitverkehr profitieren. Schließlich sei eine Verbindung zwischen Nürnberg und Leipzig „sowohl für die kommerziellen Beziehungen [...] als für die Belegung des größeren Verkehrs zwischen Sachsen und Bayern im Inneren von Teutschland überhaupt“ zu gewährleisten.²⁶¹ Die bayerische Maximilians-Bahn (1853–60) verband Ulm via Augsburg mit München und Kufstein bzw. Salzburg.

In den 1850er Jahren zwang die finanziell angespannte Lage des Staates die Regierung immer mehr, neue Konzessionen für private Aktiengesellschaften ausschreiben und zu erteilen. Ein Beispiel für die in dieser Zeit abnehmende Investitionsbereitschaft des bayerischen Staates findet sich bei der Verbindung zwischen Bayern und Kurhessen (Schweinfurt über Fulda) aus dem Jahr 1856. Die Durchführung musste einer privaten Aktiengesellschaft überlassen werden.²⁶² Die projektierte Verbindung von Würzburg nach Nürnberg (1858) wurde ebenfalls privaten Investoren überlassen, wohingegen die Anbindung von Würzburg nach Ansbach (1858) durch staatliche Mittel umgesetzt werden sollte.²⁶³ Die Erschließung Ostbayerns wurde nach dem Landtagsbeschluss vom 19. März 1856 wieder in Privathände übergeben.²⁶⁴ Die im selben Jahr gegründete Ostbahngesellschaft sollte mittels staatlichen Zinszuschusses unterstützt werden.²⁶⁵ Erst nach diesem Schritt konnten die Gebiete Stück für Stück erschlossen werden. Aktiengesellschaften sollten von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, von dort an die Landesgrenze gegen Pilsen bzw. bei Passau und von München über Landshut an die Donau Konzessionen erhalten.²⁶⁶

Bis 1865 erlangten somit Regensburg, Bayreuth und Passau Zugang zum Netz.

Im 19. Jahrhundert beinhaltete das Staatsgebiet Bayerns noch die linksrheinische Pfalz. Der dortige Ausbau wurde komplett durch Privataktionäre finanziert und vorangetrieben.²⁶⁷

²⁶⁰ Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 11.

²⁶¹ Ksoll-Marcon, Grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen, 274.

²⁶² BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 9756: Koeniglich Allerhoechste Concessions-Urkunde der Rhoen-Eisenbahn-Gesellschaft.

²⁶³ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 6512.

²⁶⁴ Vgl.: Scheingraber, Staatseisenbahnen, 7.

²⁶⁵ Fremdling et al., Statistik der Eisenbahnen, 53.

²⁶⁶ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 3868, Abschrift.

²⁶⁷ Dazu: Fremdling et al., Statistik der Eisenbahnen, 54-55.

Die wichtigste, da auch rentabelste Verbindung stellte die Strecke von Ludwigshafen über Kaiserslautern bis Saarbrücken dar.²⁶⁸ Ab 1853 sollte die Strecke von Neustadt (an der Weinstraße) bis zur Landesgrenze per Dekret den Namen ‚Pfälzische Maximiliansbahn‘ erhalten.²⁶⁹ Damit folgte sie auf die bereits 1844 gegründete ‚Pfälzische Ludwigsbahn‘ (Ludwigshafen bis Bexbach).

Der Fokus lag immer auf einer möglichst erfolgreichen Vollendung einer Strecke, ohne allgemeine Gesamtzusammenhänge zu sehen oder gar in Betracht zu ziehen. Dieses Problem einer eher kurzen, rentablen Verbindung spiegelte sich im gesamten frühen deutschen Eisenbahnnetz wider. Es wurde auf keinen größer gedachten Maßstab Rücksicht genommen, die zentrale, übergeordnete Planungsautorität, welche die Prozesse konsequent steuerte, fehlte. Zwar konnten bis 1867 alle größeren Städte in das bayerische Eisenbahnnetz einbezogen werden, dennoch entstand das gesamte Konzept ohne „innigen Zusammenhang.“²⁷⁰

Insgesamt hatte die Landesregierung zunächst also Privatinitiativen den Vorrang gegeben, um eigene Projekte wie den Ludwig-Donau-Main-Kanal zu vollenden. Wie auch in anderen deutschen Mitgliedsstaaten wurde das Potenzial des Eisenbahnverkehrs für die eigene Wirtschaft nicht direkt erkannt. Erst als der Ausbau der Verbindungen im Umland voranschritt, realisierten die Regierungen schließlich die Gefahr, den wirtschaftlichen Anschluss zu verlieren und isoliert zu werden. Durch den Ausbau der eigenen Netze setzten die Staaten die Nachbarländer unter Druck, auch selbständig Fortschritte voranzutreiben. Umgekehrt forcierten ausländische Linien die Bereitschaft der Regierung in München, weitere Schritte einzuleiten. Die knappen Staatsmittel in den 1850er Jahren zwangen die bayerische Regierung zu einer Abkehr vom Staatsbahnprinzip. Das linksrheinische Netz wie nahezu die gesamte Region in Ostbayern sollten privaten Aktiengesellschaften überlassen werden. Das wirtschaftliche Krisenjahr 1857 verschärfte die Situation zunehmend. Eine „plötzliche europäische Wirtschaftskrise“ nahm die „verfügbaren Kapitalien in Anspruch.“²⁷¹ Der Eisenbahnbau schien in diesem Jahr in Bayern in Stillstand geraten zu sein. Dennoch traf dieser Notstand das Königreich lange nicht so stark wie andere, mehr auf Industrie basierende

²⁶⁸ Vgl.: BayHStA, IV: GenStab 423, Staatseisenbahnen, "Pfälzer Netz". Pfälzer Bahnen. 2, Betriebsmittel, 1857-1895.

²⁶⁹ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 8076.

²⁷⁰ Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 75.

²⁷¹ Schäfer, Otto: Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik 1833 bis 1890, Frankfurt, 1923, 110.

Regionen des Deutschen Bundes. Nach und nach stieg die Prosperität des Landes wieder, und daran hatten auch die Staatsbahnen einen entscheidenden Anteil.²⁷²

²⁷² Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 48.

4.2 Rezeption durch das Militär in Bayern

In der bayerischen Armeeführung existierten gleich zu Beginn vereinzelt Fürsprecher der Eisenbahn. Scheinbar waren die bayerischen Militärs die „ersten im Deutschen Bund [...], die den Zusammenhang zwischen Landesverteidigung und Eisenbahnnetz sahen.“²⁷³ Bereits im Jahr 1835 veröffentlichte ein anonymisierter Militäringenieur einen Beitrag zu dieser Thematik.²⁷⁴ Darin gibt der Autor bereits zu bedenken, dass die Adaption von Dampfeisenbahnen einen unglaublichen Zeitgewinn für Truppen-, Geschütz- wie auch Materialtransporte bieten würde. Von offizieller Stelle trat der damalige Major Jakob von Hartmann (1795–1873)²⁷⁵ im Jahr 1836 mit diesem Gegenstand an die Öffentlichkeit. Er publizierte zwei Denkschriften zur Nutzung jener technischen Innovation für die Armee.²⁷⁶ Seiner Ansicht nach müssten die neuen Strecken nach kommerziellen, also staatswirtschaftlichen Interessen angelegt werden. Die bereits bestehenden Handelslinien seien im Regelfall auch die Operationslinien der Heere. Auf Grund der technischen Möglichkeiten seien noch die bequemen und nicht die kürzesten Streckenbauten wahrscheinlich. Dies bedeute, dass sich die Bauten stets den natürlichen Gegebenheiten vor Ort anpassen müssten. Direkte, geradlinige Verbindungen zwischen zwei Punkten seien also wesentlich schwerer zu realisieren. Kunststraßen seien nicht mehr die maßgebliche Richtung. Nach der Einschätzung Hartmanns könnten 20.000 bis 30.000 Mann samt Kavallerie und Artillerie an einem Tag dieselbe Strecke per Bahn zurücklegen, für die momentan noch über eine Woche Fußmarsch gebraucht wurde.²⁷⁷

Ein wichtiger Gedanke war die Möglichkeit der Landesverteidigung. Sowohl von Westen aus Frankreich als auch von Osten aus Österreich drohe Gefahr. Da Bayerns Verteidigungsschwerpunkt auf dem Dreieck Donauwörth-Ingolstadt-Augsburg läge, müsse die Festung Ingolstadt sowohl von einer Nord-Süd- als auch einer Ost-West-Verbindung

²⁷³ Braun, *Armee*, 202.

²⁷⁴ BayHStA, IV: MKr 9708, Eisenbahnbauprojekte. Konzessionserteilungen; Grundabtretungen und Geldzuschüsse zur Durchführung von Bahnlinien, 1836-1841, Unterakt 22: Betrachtungen ueber die sich immer mehr ausdehnenden Eisenbahnen mit besonderer Beziehung auf die Landes-Vertheidigung.

²⁷⁵ Landmann, Karl von: Hartmann, Jakob Freiherr von, in: *Allgemeine Deutsche Biographie* 10, 1879, 684.

²⁷⁶ Hartmann, Jakob von: *Betrachtungen über die Anlagen von Eisenbahnen in Bayern*, München, 1836; Hartmann, Jakob: *Einige Betrachtungen über den Einfluß der Eisenbahnen auf die Verteidigungsfähigkeit in Bayern*, München, 1836.

²⁷⁷ Schmidt, Hans: *Eine Soldatenkarriere im 19. Jahrhundert. Der bayerische General Jakob Freiherr von Hartmann*, München, 1999, 146.

erreichbar sein.²⁷⁸ Auffallend war bei den Denkschriften, dass Hartmann in Preußen keine Gefahr sah und auch keinen Hinweis auf eine Verteidigungsoption gen Nordwesten auflistete. Gegen einen Einmarsch Frankreichs sei Würzburg als Sammelpunkt geeignet: „Der große Vorteil, den alsdann die von Ingolstadt nach Würzburg führende Eisenbahn gewähren würde, ist augenfällig und bedarf wohl keiner weiteren Beleuchtung.“²⁷⁹ Gegen einen Einfall Österreichs aus Böhmen sei eine Fortführung der Strecke von Würzburg nach Nürnberg empfehlenswert. Hartmann riet von einer Erweiterung des Netzes nach Süden ab, da dies eine Invasion für den Feind erleichtern könne. Dabei spielte wohl noch seine persönliche Prägung aus seiner Zeit beim französischen Militär gegenüber der Regierung Wiens eine Rolle. Eine zeitlich relevante Gefahrenquelle aus Österreich existierte während der Erstellung des Berichtes jedenfalls nicht. Um die Verteidigungsfähigkeit im Süden zu verstärken, könne eine Strecke von München nach Augsburg mehr Sicherheit gewähren. Für das linksrheinische Bayern forderte er eine Verbindung vom badischen Mannheim über Ludwigshafen zum preußischen Saarbrücken. Diese Strecke würde auch den kommerziellen Zwecken dienen. Mit diesen Gedankengängen bot Hartmann schon eine weise Voraussicht, und obwohl er seiner Zeit weit voraus war, sollten einige seiner Planungen letztendlich Realität werden.²⁸⁰ Interessanterweise finden sich in der AMZ zwei anonymisierte Artikel aus dem Jahr 1836, die auffallend viele Parallelen zu der Denkschrift des bayerischen Offiziers enthalten.²⁸¹ Womöglich versuchte Hartmann hierdurch mehr positive Aufmerksamkeit für die Materie der Eisenbahn zu erlangen. Mit dem Titel „Über Eisenbahnen in Beziehung auf den Krieg“ gibt der ungenannte Verfasser dieselbe Zahl an transportablen Truppen an, wie sie Hartmann in seinem offiziellen Bericht erwähnt hatte. Überraschend wirken die Vorschläge der offensiven Nutzungsmöglichkeiten der Bahn, welche in dieser Zeit noch recht selten aufzufinden sind. Allgemein stand der defensive Charakter der Bahnen vermehrt im Fokus der Militärs. Die Armeeführung konnte die Chancen von Eisenbahntransporten sicherlich noch nicht richtig einschätzen, da praktische Beispiele noch fehlten. Es war zwar keine durchgängige Ablehnung gegeben, jedoch war der bayerischen Militärführung bewusst, dass Theorie allein noch keinen

²⁷⁸ Ingolstadt hatte den Vorteil der zentralen Lage wie auch der Anbindung an die Donau. München hatte ob seiner südlichen Lage weniger militärischen Wert.

²⁷⁹ Schmidt, Soldatenkarriere, 147.

²⁸⁰ Siehe dazu voriges wie auch folgendes Kapitel.

²⁸¹ AMZ / 10: No. 14, 17. Februar 1836, Sp. 108-110; AMZ / 10: No. 18, 2. März 1836, Sp. 139-142.

praxisnahen Erfolg verbuchen würde.²⁸² Und so wollte sich sogar der Souverän Bayerns über die Möglichkeiten und Gefahren des neuen Verkehrsmittels informieren. Im Jahr 1836 erließ König Ludwig I. folgenden Auftrag: „Mein werther Kriegsminister, lassen Sie, aber ganz geheim behandelnd, im Generalquartiermeisterstab die Arbeit vornehmen, wie nämlich die Eisenwege in Teutschland in einander zu greifen hätten, damit, wenn von Westen ihm ein Angriff drohe, die Heere am schnellsten zusammengezogen werden können.“²⁸³ Nahezu zeitgleich wurden in Bayern seit April desselben Jahres Vertreter des Kriegsministeriums zu neuen und wichtigen Streckenanlegungen hinzugezogen, um „vom militärischen Standpunkt aus“ ihre Beurteilungen und Sichtweisen mitzuteilen.²⁸⁴ Tatsächlich empfanden die deutschen Staaten die seit der Julirevolution (1830) stark liberal geprägte Republik Frankreich als größte Bedrohung für den Frieden. Zwar bestanden zu dem Zeitpunkt der Aussage Ludwigs I. keine konkreten Anzeichen einer Invasion, jedoch sollte wohl die Gefährdung aus Westen nicht unterbewertet werden. Dass der König bei seiner Aussage nicht bloß Bayern, sondern die gesamten deutschen Lande als notwendig erachtete, um dem Feind aus dem Westen entgegentreten zu können, unterstreicht dies zusätzlich. Gleichermaßen erkannte der Monarch im Sinne der aktuellen Meinung, dass eine schnelle Konzentration der Kräfte eine höhere Erfolgchance für die Verteidigung gewährleisten konnte.

Der Generalquartiermeister von Baur stellte wenige Monate später sein 80-seitiges Ergebnis vor.²⁸⁵ Zunächst folgte eine Abhandlung über die technischen Konstruktionen und die Nutzungsmöglichkeiten. Der Fokus lag hierbei auf dem Transport von Materialien, weniger auf dem der Truppen. Daraufhin folgten strategische Überlegungen. Er entwickelte eine potenzielle Verbindung zum Rhein und schlug verschiedene weitere Strecken vor. Seine Forderung, die Festung Ingolstadt in das Streckennetz einzubinden, blieb zunächst unerfüllt. Die wohl wirkungsvollste Aussage von Baur war, dass sich Militärtransporte höchstens für die Zufuhr von „Kriegsbedürfnissen“ eignen würden und andere Anliegen schlichtweg unrentabel seien. König Ludwig I. notierte dazu, dass sich für „Truppensendungen im Großen die Eisenbahnen nach dieser Abhandlung nicht eignen.“²⁸⁶ Dieser Grundgedanke sollte für die

²⁸² Vgl.: Meinke, Bernhard: Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen, 1, Berlin, 1919, 45–74.

²⁸³ BayHStA, IV: MKr 9708, Eisenbahnbauprojekte. Konzessionserteilungen; Grundabtretungen und Geldzuschüsse zur Durchführung von Bahnlinien, 1836-1841, 15.3.1836.

²⁸⁴ Braun, Armee, 202.

²⁸⁵ Vgl.: Hetzer, Gerhard: Militär und Eisenbahn, München, 2001, 99.

²⁸⁶ Zitiert nach: Meinke, Beiträge, 302 f.: Eine Annahme, welche zumindest für die damaligen technischen Voraussetzungen durchaus verständlich war.

kommenden Jahre auch die Einstellung der höheren bayerischen Militärs bleiben. Diese Einschätzung war in dieser Phase durchaus zutreffend, da weder das Material vorhanden war noch die technischen Voraussetzungen für größere Truppentransporte ausreichend schienen. Ein erneuter Gedankenstoß folgte ein Jahr später aus Frankreich. Der französische General Marie-Théodore Rumigny (1789–1860) benannte 1841 sowohl die Möglichkeiten als auch Gefahren des neuen Transportmittels. Er konstatierte, „daß durch diese bis jetzt unbekanntem Bewegungsmittel die Angriffe und Invasionen pünktlicher, [...] schneller, plötzlicher und folglich gefährlicher werden müssen, als sie sonst sein konnten.“²⁸⁷ Eine Erkenntnis, auf welche Hartmann wie auch von Baur schon früh aufmerksam gemacht hatten: die Möglichkeiten der Eisenbahn für den Aufmarsch. Und all das in einer Zeit, als die meisten Regierungen noch weit entfernt davon waren, den Ausbau des Eisenbahnnetzes energisch voranzutreiben. Zu groß waren noch die Scheu als auch Abneigung der deutschen Regierungen, diese Innovation durchweg zu fördern. Sie war recht kostspielig und der Nutzen noch ungewiss. Die Rentabilität sollte sich erst im Verlauf der Jahre beweisen und erste Skeptiker verstummen lassen.

Beim Militär selbst herrschte insgesamt gesehen mehr eine Abneigung gegen diese Neuerung. Dies lässt sich beispielhaft an einer anonymen Veröffentlichung erkennen, worin gar von einer Gefahr für die Heimat gesprochen wurde. Schließlich sei mit der Anlegung neuer Strecken eine ganze Verflechtung von Berufszweigen, welche bisher auf den Binnenhandel angewiesen seien, gefährdet. Doch das Hauptproblem sah der Verfasser in der Verdrängung der Pferde aus dem Transportwesen. Jene müssten beim Ausbruch von Feindseligkeiten teuer aus dem Ausland angekauft werden: „Man denke sich die schreckliche Gefahr für den deutschen Staatenbund, wenn fremde Kriegsheere uns mit ungeheuren und überlegenen Reiterschwärmen bekriegen sollten.“²⁸⁸ Zusätzlich war dem Offizierskorps der Gedanke zuwider, mit dem gewöhnlichen Fußsoldaten dasselbe Fortbewegungsmittel zu nutzen. An diesen Beispielen lässt sich erkennen, wie mit welcher fragwürdigen Argumenten gegen die Annahme der Eisenbahn vorgegangen wurde.

²⁸⁷ AMZ, Jg. 1841 / 16, No. 564.

²⁸⁸ N. N.: Ideen über die Eisenbahnen in Bayern und deren Gefahren für das bayerische Vaterland und für ganz Teutschland, Erlangen, 1836, 6.

Seit den 1840er Jahren setzte sich die Idee eines militärischen Truppentransportes aber immer mehr durch. Das Königreich Sachsen testete einen solchen erstmals am 31. März 1840.²⁸⁹ Hierauf aufbauend betitelte der sächsische Militärschriftsteller Karl Eduard Poenitz (1795–1858) im Jahr 1842 die Eisenbahnen als „wichtigstes Beförderungsmittel der Kultur seit Erfindung der Buchdruckerkunst.“²⁹⁰ Er argumentierte, dass die Bahnen sowohl einen taktischen Wert auf kürzeste Distanz als auch einen strategischen Wert auf große Entfernungen besäßen. Die richtige Nutzung würde durchaus Vorteile für den Agitator hervorbringen. Ebenso könnten sowohl Offensive als auch Defensive effektiver werden.²⁹¹ Natürlich gab es in dieser Phase noch wenig praktische Möglichkeiten, um seine Annahmen auch empirisch beweisen zu können. Und so fand dieses Werk in militärischen Kreisen zunächst recht wenig Beachtung. Sogar hämische Anfechtungen von einem preußischen Generalstabsoffizier, welcher von „Nebelbildern der Phantasie“ sprach, folgten.²⁹² Während der politischen Unruhen der Jahre 1848/49 stellte sich jedoch heraus, dass gerade die preußischen Militärs des Öfteren eine numerische Unterlegenheit mittels schneller Eisenbahntransporte erfolgreich ausglich.²⁹³

Nach der Niederschlagung der letzten revolutionären Aufstände ging es um die Neuordnung der politischen Lage in Deutschland. Während Österreich und die meisten deutschen Staaten eine Wiederherstellung des Bundes befürworteten, zeigte Preußen klare Tendenzen auf, eine norddeutsche Union zu bilden. Die politische Lage spitzte sich im Verlauf des Jahres immer mehr zu. Bayern sah sich gezwungen, im Mai 1849 von der erhöhten Mobilität der Eisenbahn Gebrauch zu machen und verschob drei Bataillone von Bayreuth nach Kitzingen als „Sicherheits-Commando“.²⁹⁴ München befürchtete bei einem Kriegsausbruch einen preußischen Einfall in Franken, so dass diese Grenze verstärkt wurde. Die politische Krise wurde auf Einlenken Preußens abgewendet, jedoch konnte das bayerische Militär erfolgreich auf den Transport kleinerer Verbände zurückblicken. Nach dem Ende der Krise bescheinigte

²⁸⁹ Braun, *Armee*, 204; weiterführend: Helmert, *Militärsystem und Streitkräfte*, 186 f.: Im Jahr 1861 konstatierte der sächsische Kriegsminister, dass in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch mit 25 bis 26 Tagen Fußmarsch gerechnet wurde, um Süddeutschland zu erreichen. Dank der Eisenbahnen wäre dies nun in fünf bis sechs Tagen möglich.

²⁹⁰ Poenitz, Karl Eduard: Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert, Adorf, 1842, 21.

²⁹¹ Ebd., 7 ff.

²⁹² AMZ / 25: No. 153, 21. Dezember 1850, Sp. 1221-1224, 1222.

²⁹³ Vgl.: Bremm, *Chaussee*, 146 ff.

²⁹⁴ BayHStA, IV: D VI, 14, Administration. Benützung v. Eisenbahnen bei Militär-Transporten 1853-1859, No. 5384: Nach der Ablehnung der Kaiserkrone durch den preußischen König (28. April 1849) kam es zum Teil zu bürgerkriegsähnlichen Zuständen, welche von den Militärs in vielen Gebieten niedergeschlagen wurden.

schließlich auch die AMZ (1850) den Eisenbahnen einen gewissen Wert und erkannte diese als militärische Operationslinien an.²⁹⁵ Poenitz veröffentlichte schließlich ein Folgewerk (1853), in welchem er argumentierte, dass, „wer die vorhandenen, künstlichen Beschleunigungsmittel zuerst und in einem grossen Maßstabe anwende, ganz unbestreitbare Vortheile über seinen minder thätigen Gegner erringen werde.“²⁹⁶ Dabei hob er gerade die nicht zu missachtende Verteidigungsfähigkeit schneller Truppenverschiebungen hervor.

Selbst der bayerische König sprach sich Ende der 1850er Jahre dafür aus, dass seine Truppen per Eisenbahntransport verschoben werden sollten, statt beschwerliche Fußmärsche auf sich nehmen zu müssen.²⁹⁷ Die allgemeine Erkenntnis der Militärs wie auch der Regierungen, welch großes Potenzial in dieser Mobilität steckte, nahm zu.²⁹⁸ Ein wichtiges Indiz hierfür könnten die ersten größeren praktischen Erfahrungen aus dem Jahr 1859 gewesen sein. Österreich verschob sein 1. Armeekorps aus Böhmen über Hof und München nach Oberitalien.²⁹⁹ Zwar setzte dieses Vorgehen die bayerischen „Süd-Nord-Verbindungen für zwei Wochen nahezu lahm.“³⁰⁰ Dennoch konnte ein eindrucksvolles Bild von den Möglichkeiten dieses Transportmittels entstehen.

Ein ungewöhnlicher Beitrag lässt sich noch im Kriegsarchiv München auffinden, welcher sich gleichermaßen mit „Erfindungen [...] der Kriegskunst“ auseinandersetzt. Im Jahr 1832 wurde eine Schrift veröffentlicht, welche die Nutzung der Dampfmaschine in Verbindung mit Fortbewegung auf eine völlig neue und wohl bis dahin unbekannte Weise vorsah.³⁰¹ Der ungenannte Autor berichtet hier von einem gepanzerten Kriegswagen, welcher, durch Dampf angetrieben, den eigenen Truppen Schutz beim Vorrücken bietet und gleichzeitig den Feind dazu zwingt, zurückzuweichen. Mittig müsste ein Turm mit vier Kanonen angebracht werden, um den Widersacher beschießen zu können. Schießlöcher böten der Besatzung zusätzliche Möglichkeiten, das Feuer mit Gewehren zu eröffnen. Die eigene Kavallerie könne dieser Konstruktion folgen und fliehende Feinde mit Leichtigkeit niederstrecken. Falls Kanonen gegen das Gefährt eingesetzt werden sollten, sei es selbst mit genug Feuerkraft ausgestattet,

²⁹⁵ AMZ / 25: No. 153, 21. Dezember 1850, Sp. 1221-1224.

²⁹⁶ Poenitz, Eisenbahnen, 34 f.

²⁹⁷ Braun, Rainer: Der König und die Armee, Rosenheim, 1988, 168.

²⁹⁸ Siehe: Kapitel 4.3.

²⁹⁹ Westphalen, Hugo: Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen, 1868, Leipzig, 13.

³⁰⁰ Hetzer, Eisenbahn, 97.

³⁰¹ BayHStA, IV: B 708, Militär. Hilfe für Griechenland. Geworbenes Truppenkorps. 1832-1835, Nebenakt E: Eine Trias neuer Erfindungen im Gebiete der Kriegskunst.

um dieser Bedrohung entsprechend zu begegnen. Auch wenn dieser Artikel wohl wenig wissenschaftliche Anerkennung gefunden haben mag, so ist er definitiv schon ein Indiz für eine gewisse Weitsicht in der Adaption der künftigen Kriegsführung.

Das Konzept schwer gepanzerter Fahrzeuge, welche mit Verbrennungsmotoren angetrieben wurden und Schutzschilde für die eigene Infanterie bildeten, sollte die Schlachtfelder Europas erst während des Jahres 1916 erreichen. Sicherlich war zu der Zeit der Auflage des Artikels an eine technische Umsetzung jener Vorgaben kaum zu denken, doch allein die Tatsache, diese Idee für das Gefecht zu erstellen, ist sicherlich erwähnenswert. Gleichmaßen widersprach das Vorgehen eines gepanzerten Gefährts wohl auch dem bestehenden Codex, die Entscheidungen der Schlachten dem Kampf von Angesicht zu Angesicht zu überlassen. Mit seiner letzten These, dass schlussendlich jedes Heer in Zukunft ähnliche Maschinen besitzen sollte, lag der Autor aber recht nah an der Wahrheit.

4.3 Rezeption durch das Militär in Österreich, Preußen und im Deutschen Bund

Um das Verständnis der Möglichkeiten wie auch der Versäumnisse Bayerns herauszuarbeiten, sollen hier die beiden deutschen Großmächte Österreich und Preußen bewusst zum Vergleich herangezogen werden.³⁰²

4.3.1 Österreich

In Hinsicht der militärischen Nutzung der Eisenbahnen gab es im Kaiserreich Österreich ebenfalls schon früh Vordenker. Im Jahr 1835 veröffentlichte die ÖMZ einen Artikel, in welchem die Vorzüge eines Verschiebens mittels dieser Innovation hervorgehoben wurden. Nach der Ansicht des Verfassers dürften „in Bezug auf das Kriegswesen ihre [der Eisenbahnen, Anm. d. Verf.] ausgedehntere Anwendung und Vervollkommnung sehr einflußreiche Folgen“ aufweisen.³⁰³ Der Transport würde an Schnelligkeit gewinnen und größere Mengen könnten abgefertigt werden. Dadurch könnten die Eisenbahnen eine „hohe militärische Wichtigkeit“ erlangen.³⁰⁴ Ähnlich anderen Ideengebern jener Zeit stellte der Verfasser den enormen Vorteil für eine Landesverteidigung heraus, woraus resultieren würde, dass es kaum noch Angriffskriege in Zukunft geben werde. Doch eine derartige offene Meinung stellte zu jenem Zeitpunkt mehr eine Ausnahme dar. Gleichermaßen gab es auch kritische Stimmen gegen eine Einführung.³⁰⁵ Das hohe Investitions- und Spekulationsfieber gefährde die Finanzen des Einzelnen wie auch des Staates. Ein Autor sah die Eisenbahnen nicht als Mittel der Zivilisation an und gab zu bedenken, dass diese Innovation „glücklicherweise [...] nicht so geschwind

³⁰² Es sollen einige Beispiele genannt werden, jedoch ist kein vertiefter Blick vorgesehen, da dies nicht der Ausrichtung dieser Studie entsprechen würde. Der Fokus soll auf diese beiden Mächte gebracht werden, da sie bereits in den Auseinandersetzungen zuvor (1859 Österreich und 1864 sowohl Österreich wie auch Preußen) Erfahrungen gesammelt hatten und die schlagkräftigsten Armeeteile der Bundesarmee stellten. Vertieft zu Österreichs Eisenbahngeschichte: Köster, Militär und Eisenbahn; zur preußischen Geschichte: Bremm, Chaussee. Die Königreiche Hannover und Sachsen waren ebenfalls bedeutende Mittelstaaten, jedoch fand in Hannover kein größerer, operativer Truppenaufmarsch mittels Eisenbahn statt und Sachsen verlagerte die eigenen Mannschaften recht schnell ins Ausland nach Böhmen; Württemberg und Baden vollführten ihre Mobilisierung recht schleppend und unkoordiniert.

³⁰³ ÖMZ 1835: Band 4, 113-118, Marx, Anton: Bemerkungen über den Einfluß der Eisenbahnen auf Kriegsoperationen, 113. Marx war zu jener Zeit Oberlieutenant vom 53. Linieninfanterieregiment Erzherzog Leopold.

³⁰⁴ Ebd., 114.

³⁰⁵ ÖMZ 1849: Band 2, 249-272, Werklein, Joseph von: Ueber Eisenbahnen in militärischer und national-ökonomischer Beziehung; ÖMZ 1849: Band 3, 48-57, Werklein, Joseph von: Ueber Eisenbahnen in militärischer und national-ökonomischer Beziehung.

gebaut“ sei, um dem „menschlichen Wünsche“ nach schneller Expansion folgen zu können.³⁰⁶ Die Frage würde sich stellen, ob eine Beschleunigung des Transportes denn zwingend notwendig sei. Bisher seien auch keine Klagen aufgetaucht, weil eine Ware nicht rechtzeitig an ihrem Bestimmungsort vorgefunden worden sei. Die zu erwartenden Einnahmen durch den Personenverkehr würden die Investitions- und Betriebskosten nicht rechtfertigen.³⁰⁷ Nichtsdestotrotz begann auch das österreichische Militär sich vermehrt mit der Materie auseinanderzusetzen. Der erste kleinere Versuchstransport fand am 31. August 1841 statt. Ein rund 700 Mann starkes Jägerbataillon sollte von Wien nach Brünn verschoben werden. Die Abteilung selbst hatte darum gebeten, zu dem jährlichen Manöver per Eisenbahntransport gebracht zu werden. Der Antrag wurde auch deshalb angenommen, um Beobachtungen und Erfahrungen aus diesem Vorhaben zu machen. Die Fahrt sollte als „durchaus anstandslos vollführt“ gemeldet werden.³⁰⁸ Eine wirklich ausschlaggebende militärische Erkenntnis konnte in diesem Maßstab sicherlich nicht gemacht werden.³⁰⁹ Einer der ersten größeren militärischen Eisenbahntransporte der europäischen Geschichte fand 1850 ebenfalls in Österreich statt. Die Auseinandersetzung zwischen der Donaumonarchie und Preußen um die Führungsrolle in den deutschen Gebieten spitzte sich in der Herbstkrise dieses Jahres zu. Berlin wollte die Herstellung „eines kleindeutschen Bundes unter preußischer Führung“ realisieren, wobei dies „in einem völkerrechtlichen Verhältnis zum österreichischen Gesamtstaate stehen sollte.“³¹⁰ Dies konnte und wollte Wien nicht akzeptieren, vielmehr sollte der Deutsche Bund unter Vorsitz Habsburgs wiederhergestellt werden. So beschloss die österreichische Regierung, Kontingente an die preußische Grenze zu verlagern, um den politischen Druck zu verstärken. Zuvor waren bereits Bündnisse mit den süddeutschen Staaten geschlossen worden, um sich im Falle eines Krieges abzusichern.³¹¹ Innerhalb von 26 Tagen wurden insgesamt 75.000 Mann, 8.000 Pferde und 1.800 Fuhrwerke von Wien und Ungarn aus über Brünn und Olmütz an die böhmische Nordgrenze transportiert. Hierdurch konnte die

³⁰⁶ ÖMZ 1849: Band 2, 249-272, Werklein, Joseph von: Ueber Eisenbahnen in militärischer und national-ökonomischer Beziehung, 249.

³⁰⁷ ÖMZ 1849: Band 2, 249-272, Werklein, Joseph von: Ueber Eisenbahnen in militärischer und national-ökonomischer Beziehung, 250 ff.

³⁰⁸ Zitiert nach: Bremm, Chaussee, 102.

³⁰⁹ Köster, Militär und Eisenbahn, 102: Eine interessante Randnotiz war, dass die Eisenbahndirektion den vollen Tarif für den Transport verlangte. Dadurch befahl das Generalkommando, den Rückmarsch zu Fuß durchzuführen.

³¹⁰ Bußmann, Walter: Vom Hl. Römischen Reich deutscher Nation zur Gründung des Deutschen Reiches, Stuttgart, 1981, 513.

³¹¹ Angelow, Königgrätz, 155 f.

Tauglichkeit der Bahnstrecke für Truppenzusammenziehungen getestet werden.³¹² Dieses Ziel wurde prinzipiell erreicht, da die Streitmacht aus Oberitalien in einem „Zuge nach Böhmen“ verlegt werden konnte.³¹³

Preußen knickte politisch schließlich ein, so dass dieses Unternehmen als Erfolg für Habsburg gewertet werden konnte.³¹⁴ Trotz dieses außenpolitischen Prestigeerfolgs für Österreich blieb seiner Armeeführung nicht verborgen, dass es immer wieder zu Reibungen während der Transporte gekommen war. Der nahtlose Übergang an Bahnstationen war nicht immer vollkommen geregelt gewesen und Anschlusszüge waren nicht immer in entsprechender Anzahl vorhanden. Derartige Stockungen verlangsamten die Abläufe immer wieder. Durch diese noch nicht behobenen Nachteile und die damit in Verbindung gebrachten Verzögerungen wurde zunächst konstatiert, dass hierdurch „keine Beschleunigung des Aufmarsches gegenüber Fußmarschbewegungen“ festzustellen sei.³¹⁵ Diese Kritik sollte aber immer unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, dass die Planungen und Vorkehrungen noch nicht ausgereift waren und wertvolle Erfahrungen aus den Vorgängen mitgenommen werden konnten. Die Witterungs- wie auch Geländeunabhängigkeit der Eisenbahn wurde hervorgehoben. Für den Rücktransport sollte nun ein zentrales Organ errichtet werden, welches sämtliche Kompetenzen besitzen sollte und die Planungen somit besser umsetzen konnte. Während des Aufmarsches herrschte zu oft Unkenntnis über den Stand der Züge und die diversen Transportrichtungen. Mittels dieses ‚Central-Organ‘ verliefen die Rücktransporte dann auch weitestgehend geordnet und mit weitaus weniger Komplikationen.³¹⁶

Der Vorsitzende dieses Organs betonte, dass „bisher in keinem Lande ähnliche Resultate in Bezug auf militärische Benützung der Eisenbahnen erzielt wurden“ und nun aus der „praktischen Anwendung ersichtlich“ werde, welche Möglichkeiten entstünden.³¹⁷ Erstmals in der Geschichte Europas konnten statt einzelner Einheiten ganze Armeeteile nachweislich mit dem neuen Transportmittel verlegt werden.³¹⁸ Die Einstellung der österreichischen

³¹² Westphalen, Kriegführung, 8.

³¹³ Köster, Militär und Eisenbahn, 180.

³¹⁴ Bußmann, Gründung, 517: Preußen stand außenpolitisch isoliert da und wich vor einer Konfrontation noch zurück; Van Creveld, Supplying war, 83: Der schlecht organisierte Transport preußischer Truppen mit der Bahn erzeugte zusätzliches und unnötiges Chaos vor Ort; Köster, Militär und Eisenbahn, 182: Österreich wollte wohl mehr seine Macht demonstrieren und nicht zwangsweise Krieg führen.

³¹⁵ Zitiert nach: Kövess von Kövessháza: Aufmarsch in Böhmen, 48, in: Köster, Militär und Eisenbahn, 188.

³¹⁶ Köster, Militär und Eisenbahn, 187–189.

³¹⁷ Zitiert nach: ebd., 189: Der Vorsitzende dieses Organs war ein Hauptmann namens Thom.

³¹⁸ Köster, Militär und Eisenbahn, 189.

Militärs sollte sich in Bezug auf Eisenbahnen in den kommenden Jahren immer positiver entwickeln. Die ÖMZ veröffentlichte im Jahr 1861 einen Artikel, in welchem theoretische Gedanken über die Nutzung wie auch der Bau der Strecken aufgeführt wurden.³¹⁹ Zwingend notwendig sei genügend geschultes Personal wie auch Material. Der Verkehr müsse möglichst einheitlich geleitet sein und ein eigener Militärfahrplan sei zu empfehlen. Dazu sollte ein möglichst einfaches optisches Signalisierungssystem die Informationsübermittlung übernehmen.

Die Wahrnehmung der Eisenbahn hatte sich bis in die 1860er Jahre also wesentlich positiver gestaltet. In der „Vorschrift für den Militärtransport auf österreichischen Eisenbahnen“ wird die Anwendung dieser Innovation als ein „Factor der Überlegenheit und damit eine Grundlage des Sieges“ angesehen.³²⁰ Einen ausschlaggebenden Einfluss hierfür lieferte die Mobilmachung der französischen Armee im Jahr 1859. Innerhalb von drei Monaten konnte mittels der Eisenbahn eine Heeresstärke von 230.000 Mann und 40.000 Pferden an die italienische Grenze gebracht werden.³²¹ Insgesamt wurden sogar an die 600.000 Mann und 130.000 Pferde auf französischen Eisenbahnen verschoben.³²² Gesamt gesehen konnten die Armeeteile im Schnitt mit einer rund sechsfachen Geschwindigkeit im Vergleich zum Fußmarsch an ihre Destinationen gebracht werden,³²³ wohingegen Österreich immerhin mit vierfacher Beschleunigung die Fußmärsche übertreffen konnte.³²⁴ Frankreich hatte eindrucksvoll ausgeführt, wozu eine Nation mit entsprechender Vorplanung im Stande war. Diese Abwicklung stellte die österreichische Teilmobilmachung von 1850 weit in den Schatten. Dabei sollte jedoch bedacht werden, dass die Voraussetzungen und das vorhandene Netz in Frankreich bzw. Österreich wesentliche Unterschiede aufwiesen.³²⁵ Jedenfalls musste eine

³¹⁹ ÖMZ 1861: Band 4, 26-38, Demarteau, Email: Ideen über die rasche Erbauung neuer und die Benützung bestehender Eisenbahnen zu militärischen Zwecken.

³²⁰ ÖMZ 1863: Band 1, 57-58, Recensionen: Vorschrift über den Militärtransport auf österreichischen Eisenbahnen, 57.

³²¹ Showalter, Denis: Railroads and rifles, Hamden, 1975, 36 f.; Westphalen, Kriegführung, 9.

³²² Van Creveld, Supplying war, 82.

³²³ Pratt, Edwin: The rise of rail-power in war and conquest 1833-1914, London, 1915, 10 f.

³²⁴ Junkelmann, Marcus: Die Eisenbahn im Krieg, Berlin, 1985, 235.

³²⁵ BayHStA, IV: A XXI, 68, Deutscher Bund. Bundes-Versammlung Protokolle, Frankfurt, 1863: So hatte Frankreich das eigene Netz zentral um Paris ausgebaut und besaß 1863 schon 62 Prozent doppelgleisiger Linien, wohingegen der gesamte Bund nur 25 Prozent nachweisen konnte. Frankreich erweiterte das Streckennetz intensiv, während Österreich noch die Kernstrecken ausbaute. Dazu: Bremm, Chaussee, 101 f.: Die Französische Republik nahm nach dem Ende der Koalitionskriege zunächst eine defensive militärische Haltung ein und versuchte fortan, stets die innere Linie für sich zu beanspruchen. Hierfür diente die Eisenbahn als probates Mittel, um Kräfte schneller gegen die Feinde konzentrieren zu können. Zwar war auch hier das Militär nicht wortführend, setzte sich ab den 1840er Jahren aber vehement für einen sinnvollen Ausbau der Linien ein.

Zusammenziehung derart großer Truppenmassen in einer verhältnismäßig überschaubaren Zeitspanne die deutschen Regierungen alarmieren. Möglicherweise bestärkte diese Transportleistung die wiederkehrende Befürchtung Bayerns wie auch des Bundes, dass die militärische Zersplitterung Deutschlands eine Option für Frankreich wäre, in die Rheinlande einzufallen.³²⁶

In Bezug auf den Ausbau des österreichischen Netzes lassen sich viele Parallelen zur bayerischen Eisenbahnpolitik feststellen. Auch hier ging die Armeeführung davon aus, dass diejenigen Eisenbahnen, welche auch Handelsinteressen vertraten, für das Militär nutzbar seien, da hier keine zusätzlichen Kosten für den Unterhalt entstünden. Allgemein hielt sich die Armeeführung bei Streckenneubauten zurück, da wohl „jahrhundertealte Denkmuster in Bezug auf Marschbewegungen“ eine gewisse Rolle spielten und „eventuell abzuleitende Forderungen“ an die Linienführung störten; Ausnahmen bildeten Annäherungen von Linien an Festungen, da hier zum Teil vehement auf militärische Einflussnahme gepocht wurde.³²⁷ Erst nach den Wirren der Revolutionsjahre 1848/49, in welchen eine Zerreißprobe überstanden werden konnte, wurde die zurückhaltende Einstellung abgelegt und fortan setzte sich Österreich „vorübergehend sogar an die Spitze der europäischen Entwicklung.“³²⁸ Gen Norden konnten nun bis Ende der 1850er Jahre endlich Verbindungen mit Bayern realisiert werden, wobei die Strecke über Hof nach Eger eine der wichtigsten Verbindungen für den Aufmarsch 1866 in Böhmen darstellen sollte.³²⁹ Auf preußischen Druck hin stimmte König Ludwig II. zu, dass der österreichischen Streitmacht die Nutzung der Linie Regensburg-Pilsen-Prag verwehrt bleiben sollte.

³²⁶ Vgl.: BayHStA, IV: A XXI., 33.

³²⁷ Köster, Militär und Eisenbahn, 294 ff.

³²⁸ Bremm, Chaussee, 101; zu den Problemen Österreichs während der Unruhen: Köster, Militär und Eisenbahn, 134.

³²⁹ Die Verbindungen nach Norditalien sollen hierbei keine Rolle spielen, da der Fokus dieser Studie auf das bayerische Kernland gelegt wurde. Zur einzig nutzbaren Strecke Österreichs gen Norden: Junkelmann, Eisenbahn, 237: Moltke hatte bereits berechnet, dass Österreich mindestens 45 Tage Aufmarschzeit nach Böhmen benötigen würde.

4.3.2 Preußen

Die Eisenbahn fand in Preußen zunächst wenig Anklang bei den Militärs.³³⁰ Obwohl das Land durch seine geographisch weit getrennten Gebiete aus einem schnellen und gut ausgebauten Verkehrssystem sicherlich seine Vorteile gezogen hätte, reagierte die Armeeführung „alles andere als enthusiastisch.“³³¹ Der Chef des preußischen Generalstabes, Johann von Krauseneck (1774–1850), verlangte, dass die Chausseen ihre Wichtigkeit behielten. Nur sie wären „die einzigen zu allen Tages- und Jahreszeiten und für alle Waffen brauchbaren Kommunikationen“ und würden „für kriegerische Operationen unstreitig die meiste Sicherheit“ gewähren.³³² Jener Generalstab war im Oktober 1836 noch fest überzeugt, dass die Eisenbahnen weder für „eine rasche feindliche Invasion, noch zur Selbstvertheidigung“ dienen könnten.³³³ In Preußen war noch die Vorstellung Friedrichs II. allgegenwärtig: Zu gut ausgebaute Verbindungen würden gleichermaßen dem Feind eine rasche Invasion ermöglichen und seien somit zu verhindern.³³⁴ Die Verschwendung von Staatsmitteln schien zusätzlich ein allgemeiner Hinderungsgrund für den Generalstab gewesen zu sein.³³⁵ Auch Generallieutenant Johann von Lilienstern (1780–1847), welcher als Direktor der Allgemeinen Kriegsschule in Berlin tätig war, konstatierte (1835), dass „Operationen, die auf Bahnen basierten, eher mißlingen als gelingen“ würden.³³⁶ Der Major der Artillerie, Albert du Vignau (1795–1885)³³⁷, argumentierte, dass zwar durch die Nutzbarmachung dieser Innovation auf größeren Strecken durchaus Vorteile für die Mannschaft entstehen könnten, jedoch würden auch die für die Schlacht notwendigen Vorbereitungen während des Marsches wegefallen. Dankenswerterweise könnten die Truppen erholt an ihrer Destination ankommen, es resultiere hieraus aber kaum die Möglichkeit, diese Korps direkt gefechtsbereit einzusetzen. Das Material könnte außerdem beim Transport leiden und die Versorgung der Truppe eine Herausforderung darstellen. Positiv sei, dass der Bahntransport nur ein Sechstel der

³³⁰ Van Creveld, *Supplying war*, 82: "[...] the idea that railways might be useful for military purposes at first met with nothing but opposition".

³³¹ Showalter, *Railroads*, 27.

³³² Heubes, *Max: Ehrenbuch der Feldeisenbahner*, Traunstein, 1930, 2.

³³³ BayHStA, IV: MKr 9708, Eisenbahnbauprojekte. Konzessionserteilungen; Grundabtretungen und Geldzuschüsse zur Durchführung von Bahnlinien, 1836-1841, Unterakt vom 6.10.1836.

³³⁴ Van Creveld, *Supplying war*, 82.

³³⁵ Bremm, *Chaussee*, 50.

³³⁶ Heubes, *Ehrenbuch der Feldeisenbahner*, 2.

³³⁷ Albert du Vignau (*7. April 1795 in Magdeburg, †30. April 1885) war ein technisch versierter Soldat, welcher 1814 als Sekondelieutenant in preußische Dienste eintrat und schließlich zum Generalmajor avancierte. Zusätzlich war er als Militärschriftsteller tätig.

bisherigen Zeit eines Fußmarsches in Anspruch nehmen würde. Allgemein schien er die Euphorie wie auch die Abneigung um dieses Transportmittel eindämmen bzw. ausgleichen zu wollen. In seiner Studie finden sich sachliche Berechnungen, wenngleich auch vielerlei Kritikpunkte um die praktische Umsetzbarkeit auftauchen.³³⁸

Einem geplanten Bau zwischen Wuppertal und Düsseldorf (1829) widersetzte sich das Militär erfolgreich, da die Strecke zwischen den Festungen Köln und Wesel verlaufen wäre und bisher noch nicht abzuschätzen war, welche Auswirkung eine Streckenführung auf befestigte Punkte haben würde.³³⁹ Der Fokus lag zunächst darauf, neue Strecken von den bestehenden Festungen fernzuhalten. In Preußen tat sich wie in anderen Staaten das Problem auf, dass praktische Erfahrungsmöglichkeiten wie auch die zunächst nötigen Betriebsmittel und Streckennetze fehlten. Dementsprechend war eine aussagekräftige Analyse noch nicht denkbar. Dennoch blieb zumindest das Interesse der preußischen Offiziere an dieser Technologie hoch. Ständig wurden Versuche unternommen, sich „laufend über die Entwicklungen des Eisenbahnwesens“ aus dem Ausland berichten zu lassen.³⁴⁰ In speziellen Fällen sollten die im Ausland aktiven Organe Informationen zukommen lassen.³⁴¹ Die militärische Brauchbarkeit der Bahnen sollte zunächst festgestellt werden. Eine Kommission aus Militär- und Zivilpersonen unter Vorsitz des Generals von Krauseneck nahm sich dieser Aufgabe an und veröffentlichte am 4. Juli 1836 einen Bericht.³⁴² Primär erkannte die Sitzung an, dass nur Eisenbahnen mit Dampflokomotiven für einen militärischen Zweck nutzbar seien. Pferdebahnen würden unter zu geringer Leistungsfähigkeit leiden. Da die Bahnen sich niemals weit von den wirtschaftlichen Zentren entfernen würden, wäre ein Erhalt militärischer Strecken, welche sich abseits davon befinden, kaum zu rechtfertigen. Nur bei Verschiebungen über längere Distanzen würde sich der Transport per Bahn lohnen.³⁴³ Dabei spielte die Kombination einer aus allen Waffengattungen zusammengesetzten Truppe bereits eine wichtige Rolle.³⁴⁴ Konkret sei der Nutzen des Transportes bei der Beförderung von

³³⁸ Vgl.: Du Vignau, Albert: Über die Anwendbarkeit der Eisenbahnen mit Lokomotivmaschinen zu militärischen Zwecken, 1837, 36 ff.; 69 ff.

³³⁹ Vgl.: Bremm, Chaussee, 45.

³⁴⁰ Paul, Helmut: Die preußische Eisenbahnpolitik von 1835-1838. Ein Beitrag zur Geschichte der Restauration und Reaktion in Preußen, Rostock, 1938, 285.

³⁴¹ Bremm, Chaussee, 50: Botschafter dienten - wie auch in anderen Staaten - als wichtige Informationsquelle.

³⁴² N. N.: Ueber die militairische Benutzung der Eisenbahnen, Berlin, 1836: Dieser Bericht wurde veröffentlicht und war somit jedem zugänglich.

³⁴³ Durch das oftmalige Umsteigen an verschiedenen Kernpunkten würde auf kurzen Strecken zu viel Zeit verloren gehen.

³⁴⁴ Die Kombination aller Waffengattungen ermöglichte den Erhalt von Abteilungen, statt nur jeweils Infanterie, Kavallerie oder Artillerie bzw. Trains in bestimmten Zügen zu transportieren.

Versorgungsgütern und totem Material (z. B. Kanonen) noch um ein Vielfaches höher. Das Resümee fiel recht positiv aus, wobei die noch herrschenden technischen Mängel der existierenden Betriebsmittel angekreidet wurden. Trotzdem müsse nun „in militärischer Beziehung alle Beachtung“ für die kommenden Planungen neuer Strecken gegeben sein.³⁴⁵ Insgesamt folgte in der Armee ein positiver Meinungswandel in Folge des Berichtes.³⁴⁶ Der erste militärische Eisenbahntransport auf deutschem Boden fand am 28. September 1839 zwischen Berlin und Potsdam statt.³⁴⁷ Nach einem Manöver beschloss der preußische König Friedrich Wilhelm III. (1770–1840), seine 8.000 Mann Gardeinfanterieeinheiten mit dem Zug nach Berlin zurücktransportieren zu lassen und dafür sogar die Kosten zu übernehmen.³⁴⁸ Die AMZ berichtete gar in höchsten Tönen davon, dass „wie ein Zauber ein völlig bewaffnetes Armeecorps von einem Orte nach dem anderen versetzt“ worden ist.³⁴⁹ Bei der Bewertung sollte beachtet werden, dass die dafür eingesetzten zehn Züge immerhin einen ganzen Tag benötigten, um die gesamte Truppe wieder in die Hauptstadt zu bringen. Insgesamt kann hier allerdings von einem ersten erfolgreichen Versuch gesprochen werden, Truppen zu verschieben. Die positive Tendenz drückte sich gleichermaßen auch in der Ausrichtung gen Deutschem Bund aus. Preußen forderte seit 1838 ein militärisch nutzbares Netz in Deutschland ein.³⁵⁰ Durch den Ausbau des Netzes hätte die preußische Armeeführung einen weiteren Vorteil erlangt, da die territoriale Zersplitterung des Herrschaftsbereiches zukünftig eine Nutzung der Eisenbahn erforderte, um Truppen schneller an bedrohte Punkte bringen zu können.³⁵¹ Nicht zuletzt dank des ständigen Nachdrucks Berlins konnte im Jahr 1848 der ‚Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen‘ gegründet werden.³⁵² Sinn und Zweck sollte eine einheitliche Gliederung der Verbände, gleichmäßige Konstruktionen und allen voran ein gesamtdeutsches Verkehrsnetz sein. Der Verein erweiterte schlussendlich seine Kompetenzen sogar auf eine europäische Ebene. Diese Kooperation widersprach dem sonst partikularen

³⁴⁵ Meinke, Die ältesten Stimmen, 51.

³⁴⁶ Bremm, Chaussee, 57 ff.

³⁴⁷ Braun, Armee, 204.

³⁴⁸ AMZ / 14: No. 82, 12. Oktober 1839, Sp. 650-653.

³⁴⁹ Ebd.

³⁵⁰ Vgl.: Bremm, Chaussee, 128–153. Zu den Erfolgen dieser Bemühungen: Siehe folgende Seiten.

³⁵¹ Vgl.: ebd., 145 ff.: Allzu oft scheiterten die Vorschläge Preußens zunächst an den Eigeninteressen der Mitgliedsstaaten, die das eigene Prosperieren nicht unter einen gemeinnützigen Gesamtgedanken unterordnen wollten. Die preußische Idee eines einheitlichen deutschen Eisenbahnnetzes war nicht nur dem „Gemeinwohl“ gewidmet, denn der Vorschlag hätte natürlich auch für das preußische Militär notwendige Verbindungslinien und allgemeingültige Standards eingebracht.

³⁵² HStAD: 10036, Loc 37420, Rep 57: Denkschrift über die Herbeischaffung der Materialien zur Entwerfung eines deutschen Eisenbahnnetzes, 1 f.: Im Laufe der Zeit traten alle deutschen Eisenbahngesellschaften bei.

Interesse der Einzelstaaten, jedoch war der Wunsch nach der Rentabilität eines gemeinsamen Handelsbereiches stärker.³⁵³ Dank dieser Koordinationsmöglichkeit konnte das deutsche Eisenbahnnetz immer weiter ausgebaut werden.³⁵⁴

Doch zurück zum preußischen Herrschaftsgebiet: Ein einschneidendes Ereignis fand sich ironischerweise während der revolutionären Unruhen der Jahre 1848/49, welche nachweislich die Brauchbarkeit der Eisenbahnen für schnelle Truppentransporte belegten. Preußische Einheiten sollten schnell verlegt werden und die Aufständischen besiegen.³⁵⁵ Die größtenteils reaktionär eingestellten Kräfte aus dem Militärapparat bedienten sich ausgiebig und ohne Zurückhaltung der Eisenbahn.³⁵⁶ Um „seine politische Position nachhaltig“ zu festigen, sammelte Preußen „mehrere zehntausend Mann auf den verschiedensten Linien“ an bedrohten Abschnitten.³⁵⁷ Der Erfolg dieser Vorgehensweise stärkte die Einstellung der Befürworter der strategischen Nutzung dieser Innovation. Das preußische Militär freundete sich folglich „im selben Rhythmus mit dem Dampfross an, wie dessen praktische Leistungsfähigkeit zunahm.“³⁵⁸ Während der Herbstkrise (1850) kam es jedoch zu Unzulänglichkeiten in der Mobilisierung mittels Eisenbahnen, welche dem Ansehen der Militärmacht öffentlich schaden. ³⁵⁹ Preußen stand vor einem offenen Konflikt mit Habsburg, konnte auf Grund einiger Probleme den Aufmarsch nicht in einem zufriedenstellenden Maß durchführen, musste demzufolge sogar politisch nachgeben und knickte vor Habsburg ein. Dieses Ereignis führte dazu, dass der Fokus des Kriegsministeriums fortan bereits während der Friedenszeit mehr auf den Planungen und der Organisation lag.³⁶⁰ Hierauf bemühten sich führende Militärs bei Mobilmachungsvorbereitungen intensiver um die Einbindung von Eisenbahnen.³⁶¹

³⁵³ Bereits 1835 waren – bis auf Österreich – nahezu alle deutschen Staaten dem Zollverein beigetreten. Dieser wirtschaftliche Zusammenschluss unter Vorsitz Preußens förderte die Eisenbahn umso mehr. Dazu: Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 76 f.

³⁵⁴ Vgl.: Siefert, Fortschrittsfeinde?, 93: Im Jahr 1849 besaß der Deutsche Bund (5.443 Kilometer) schon doppelt so viel Eisenbahnlinien wie Frankreich (2.467 Kilometer). Im Jahr 1875 sollte das Deutsche Reich sogar Großbritannien in der Streckennetzlänge überholen.

³⁵⁵ Bremm, Chaussee, 146 ff.: Passenderweise bezeichnet Bremm dieses Kapitel als den "Sieg der Reaktion mit revolutionärer Technik".

³⁵⁶ Vgl.: ebd., 149 ff.: Dasselbe galt gerade für Österreich, welches zur Niederschlagung der vielen Aufstände gezwungen war, die Eisenbahnen ausgiebig und intensiv zu nutzen.

³⁵⁷ Ebd., 149.

³⁵⁸ Walter, Preußische Heeresreform, 579.

³⁵⁹ Junkelmann, Eisenbahn, 234: Teilweise herrschte Chaos auf Grund der fehlenden Absprachen und Vorbereitungen.

³⁶⁰ Pierson, Kurt: Die Königl. Preußische Militär-Eisenbahn, Stuttgart, 1979, 9.

³⁶¹ Vgl.: Walter, Preußische Heeresreform, 579 f.

In Bezug auf die Streckenbauten bewies Preußen zunächst Zurückhaltung. Mit der Eröffnung der Strecke Nürnberg-Fürth und den rentablen, hieraus resultierenden Geschäften gingen zahlreiche Anträge auf die Gründung von Eisenbahngesellschaften in Berlin ein. Der preußische Gesandte in München kritisierte die Tatsache, dass Bayern in diesem Punkt Preußen die Vorreiterrolle abgenommen hatte.³⁶² Tatsächlich sah sich die deutsche Großmacht in einer führenden Position im Bund und konnte somit in dieser Thematik nicht mehr weiter zaghaft bleiben. Scheinbar hatte „Bayern überhaupt“ die preußische Regierung auf die „hervorragende Wichtigkeit der Eisenbahn in militärischer Beziehung“ aufmerksam gemacht.³⁶³ Die erste Strecke zwischen Berlin und Potsdam (1838) konnte nach langen Diskussionen schließlich eröffnet werden.³⁶⁴ König Friedrich Wilhelm III. konnte sich bei der Eröffnungsrede noch keinen Vorteil davon versprechen, „ein paar Stunden früher von Berlin in Potsdam zu sein.“³⁶⁵ Diese Einstellung vermag ein allgemeines Bild der preußischen Regierung zu dieser Thematik zu verdeutlichen. Unter teilweise heftigem Widerstand von Seiten des Staates folgten ab 1838 einige Privatbahnen.³⁶⁶

Ähnlich wie im Königreich Bayern konnte das Militär zwar Einwände bei Neuanlegungen einbringen, jedoch war eine Intervention nur mit gleichzeitigem Veto bzw. Einklang der anderen Ministerien möglich.³⁶⁷ Der Generalstabschef konnte bei Neuanlegungen ebenfalls befragt werden.³⁶⁸ Der preußische Staat förderte zunächst kein Staatsbahnprinzip, hatte aber bei Neubauten stets ein wachendes Auge gezeigt bzw. Einfluss auf die Planungen genommen. Die Streckenbauten lagen bis zu den Unruhen 1848 größtenteils in Privathänden, da sich die Regierung auf Grund finanzieller Engpässe zusätzlich wenig engagieren wollte. Bis 1842 konnte Preußen lediglich 587 Kilometer Eisenbahn vorweisen. Obwohl Berlin langsam realisierte, dass zur Hebung der Prosperität und der Konkurrenzfähigkeit mit anderen Staaten ein zuverlässiges Eisenbahnnetz zuträglich war, fanden sich zunächst wenige Finanziere. Mit der Ernennung Augusts von der Heydth (1801–1874) zum Handelsminister im Dezember 1848

³⁶² Vgl.: Bremm, Chaussee, 55: Er kritisierte, dass Bayern das Wagnis einer dampfgetriebenen Eisenbahnstrecke eingegangen war und Preußen hierbei noch hinterherhinkte.

³⁶³ Meinke, Die ältesten Stimmen, 932.

³⁶⁴ Vgl.: Reichsverkehrsministerium (Hrsg.): Deutsche Verkehrsgeschichte, Leipzig, 1939, 9 ff.: Erst eine private Aktiengesellschaft, welche den Bau auf eigene Kosten regelte und unter staatlicher Aufsicht sein sollte, überzeugte führende Minister.

³⁶⁵ Eylert, Friedrich: Charakter-Züge und historische Fragmente aus dem Leben des Königs von Preußen Friedrich Wilhelm III., Magdeburg, 1842-1864, Band 3, 205.

³⁶⁶ Fremdling, Eisenbahnen, 91.

³⁶⁷ Bremm, Chaussee, 108.

³⁶⁸ Walter, Preußische Heeresreform, 580.

trat ein „entschiedener und überzeugter Anhänger des Staatsbahnsystems“ hervor.³⁶⁹ Ertrieb den Ankauf von wirtschaftlich angeschlagenen Privatbahnen voran und unter seiner Federführung wuchs das preußische Bahnnetz stetig weiter, wobei sich im Laufe der Zeit das Prinzip der Privatbahnen vermehrt durchsetzen sollte.

4.3.3 Deutscher Bund

Die Militärkommission des Deutschen Bundes unternahm im Jahr 1846 einen Vorstoß, die Wehrtauglichkeit Deutschlands zu untersuchen.³⁷⁰ Sie wurde beauftragt, „für die militärisch strategischen Verhältnisse des teutschen Landes“ in Bezug auf die beweglichen Kräfte wie auch auf die Festungen ein Gutachten zu erstellen.³⁷¹ In einer Abschrift berichtete das bayerische Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren über dieses Ansinnen.³⁷² Das Gremium in Frankfurt kam zu dem Schluss, dass der Einfluss der Eisenbahnen auf die Kriegsführung sowohl „in Beziehung auf ihre Rüstung, als auch ihre Beschaffenheit“ zunehmen werde. Da der Zweck des Bundes doch sei, die Erhaltung der inneren wie äußeren Sicherheit zu gewährleisten, müsse gerade hierbei die Eisenbahn in Erwägung gezogen werden. Dementsprechend sei bei zukünftig projektierten Linien die militärische Komponente zu beachten. Der bayerische Generalquartiermeisterstab reagierte am 23. Mai 1848 auf diese Abschrift und bezog die Vorgaben auf das Königreich. Er hob hervor, dass die „Vortheile weit größer sind als die einer gewöhnlichen Staatsstraße.“³⁷³ Sinngemäß sollte eine strategische Anlegung künftiger Bahnen ins Auge gefasst werden.

Möglicherweise sorgten die Wirren der Jahre 1848/49 dafür, dass erst im Jahr 1852 wieder auf diese Niederschriften Bezug genommen wurde.³⁷⁴ Der Bundestag stellte in einer Sitzung

³⁶⁹ Röll, Victor: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Berlin u. Wien, 1917, 116.

³⁷⁰ Die Militärkommission war dem Bundesrat unterstellt und hatte mehr eine beratende Funktion. Die Mitgliedsstaaten stellten Vertreter, welche insgesamt auch nur eine Beraterfunktion innehatten. Sie waren stets auf das Zutun der wichtigsten Mitgliedsstaaten angewiesen.

³⁷¹ BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, Auszug aus dem Berichte der Koeniglich. Bundestags-Gesandtschaft in Frankfurt, 22.-24. April 1846.

³⁷² BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, Abschrift No. 8163.

³⁷³ BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, No. 676.

³⁷⁴ BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, Abschrift No. 461.

fest, dass bei der Anlegung neuer Abschnitte „die militärischen Interessen [...] wenig Berücksichtigung gefunden haben.“ Dies sei bedauerlich, da durch die nun gemachten Erfahrungen eindeutig bewiesen worden war, wie wertvoll sich Eisenbahnen auf „die künftige Kriegsführung ausüben werden.“ Sammelpunkte könnten durch ausgeführte Bahnen „die höchste strategische Wichtigkeit“ erlangen. Es sei sehr tragisch, dass jenes „für künftige Kriege höchst wichtige Beförderungsmittel“ in den Bundesstaaten nur zu einem Zwecke ausgebildet wurde: Der Verkehr des eigenen Landes solle nicht abgeschnitten werden. Natürlich könne der Bund nicht den Wohlstandsgedanken der Mitglieder in Frage stellen, bedauere es aber nochmals, dass die wohlüberlegten Streckenanlegungen bisher so sehr ignoriert worden wären. Der Bericht führte weiter noch aus, was zur Anlegung von strategischen Bahnen alles nötig sei. Speziell der Gedanke einer offensiven Nutzbarkeit stand erstmals im Vordergrund. Schnelle Verschiebungen von Truppen und Material würden die Entscheidungsfreiheit auf die Seite des Angreifers bringen. Neben der Bewertung einzelner Strecken wurden auch die fehlenden Verbindungen einzelner Festungen mit dem Netz beanstandet, speziell Ingolstadt werde „an strategischem Werthe verlieren“, falls nicht eine baldige Anbindung erfolgen würde.³⁷⁵

Die ersten wesentlichen Anreize für die enorme militärische Wertigkeit der Eisenbahnen und für die vielfältige offensive Nutzbarmachung lieferte der amerikanische Sezessionskrieg (1861–1865). Ständig wurden gewaltige Anstrengungen unternommen, Truppenverschiebungen auf den riesigen Landflächen vorzunehmen. Speziell die Nordstaaten nutzten diese Option immer wieder, um strategisch ungünstige Situationen zu egalisieren.³⁷⁶ Einen wesentlichen Schritt zur adaptiven Kriegsführung bildeten militärisch organisierte Eisenbahnkorps. Die Nordstaaten erschufen – zunächst in improvisiertem Charakter – diese Einheiten, deren Aufgabe es war, zerstörte Schienenbereiche möglichst schnell wiederherzustellen. Diese aus erfahrenen Zivilingenieuren und Arbeitern bestehenden Truppen wuchsen schließlich auf 25.000 Mann an. Die Abteilung agierte so erfolgreich und effizient, dass selbst eine beschädigte Brücke innerhalb von nur zwei Tagen wieder errichtet werden konnte: „The Yankees can build bridges quicker than the Rebs can burn them down.“³⁷⁷ Die Möglichkeit, dank genormter Ersatzteile schneller arbeiten zu können, verschaffte den Nordstaaten zudem wesentliche Vorteile. Während die Südstaaten Jahre

³⁷⁵ Eine Annahme, welche die bayerischen Militärs beschäftigen sollte; siehe: folgendes Kapitel.

³⁷⁶ Vgl.: Oliver, John: Geschichte der amerikanischen Technik, Düsseldorf, 1959, 283-301.

³⁷⁷ Pratt, The rise of rail-power, 31.

benötigten, um neue Verbindungen zu errichten, gelang es den Unionstruppen, sabotierte Abschnitte innerhalb weniger Tage wieder betriebsbereit zu machen.³⁷⁸ Damit waren sie ein Vorbild für die europäischen Großmächte.³⁷⁹ Viele europäische Beobachter nahmen während dieser Auseinandersetzung wichtige Kenntnisse über die technische Leistungsfähigkeit verschiedener Innovationen wieder mit zurück in ihre Heimatländer. Preußen selbst stellte im Krieg von 1866 versuchsweise drei Feldeisenbahnabteilungen auf.³⁸⁰ Die meisten europäischen Großmächte führten erst im 20. Jahrhundert eine derartige Truppe in ihre Armeen ein.

Doch zurück zum europäischen Schauplatz. Nach dem Sieg Frankreichs im Sardinischen Krieg nahm das Zusammenwirken der deutschen Armeeführungen merklich zu. Der Deutsche Bund setzte im Jahr 1861 eine militärische Spezialkommission ein, welche „die wichtigsten Bahnlinien des ganzen Deutschen Bundesgebietes zu bereisen und über deren Leistungsfähigkeit für militärische Zwecke möglichst genaue Erhebungen anzustellen“ habe. Bayern entsandte den Hauptmann Franz Hartmann vom Generalquartiermeisterstab zu den Rekognoszierungen.³⁸¹ Das Kriegsministerium in München entschloss sich hierauf, die Ergebnisse zu verwerten. Es entstand ein Gutachten, welches 1864 durch den Beitrag „Operationen des Transportes größerer Truppenkörper auf Eisenbahnen“ erweitert wurde.³⁸² Doch scheinbar zog die oberste bayerische Armeeeinstanz nicht die entsprechenden Schlüsse hieraus. Die fehlenden Vorbereitungen für den Krieg von 1866 sollen im Verlauf der Arbeit dann nochmals aufgegriffen werden.

Während des Konflikts um die Herzogtümer Schleswig und Holstein (1864) nutzten sowohl Österreich wie auch Preußen größtenteils die Bahn für ihren Aufmarsch.³⁸³ Bayern setzte hier Beobachter ein, um die Geschehnisse festzuhalten.³⁸⁴ Für den Unterhalt der Mannschaften wurden täglich zwei Züge eingesetzt. Insgesamt verlief die Versorgung der Einheiten recht zufriedenstellend.³⁸⁵ Doch die wichtigste Erkenntnis wurde beim Entladen der Züge erlangt.

³⁷⁸ Oliver, Technik, 293 f.

³⁷⁹ Vgl.: Franz-Willing, Georg: Der weltgeschichtliche Aufstieg der Vereinigten Staaten von Amerika, Osnabrück, 1979, 55 f.

³⁸⁰ Ebd., 56: Diese Abteilungen hatten jedoch keine Auswirkung auf den Ausgang des Krieges, da Österreich in der ersten Entscheidungsschlacht von Königgrätz direkt besiegt werden konnte.

³⁸¹ BayHStA, IV: HS 979, Göringer, Generalquartiermeisterstab II, 42.

³⁸² Ebd., 50.

³⁸³ Der Deutsch-Dänische Krieg 1864, herausgegeben vom Großen Generalstabe, Berlin, 1887, 758-761.

³⁸⁴ BayHStA, IV: HS 979, Göringer, Generalquartiermeisterstab II, 56 f.

³⁸⁵ Vgl.: Schäffer, Eduard: Der Kriegstrain des deutschen Heeres in seiner Gegenwärtigen Organisation, Berlin, 1897, 70.

Hierbei waren noch wenig Vorbereitungen getroffen worden, so dass dies zu einem Kernpunkt künftiger Planungen werden sollte.³⁸⁶ Die Auseinandersetzung mit Dänemark hatte sich bereits seit Längerem angedeutet. Da vereinte Bundestruppen zum Einsatz kamen, sollte kein partizipierendes Mitglied eine Generalmobilmachung vornehmen. Kein deutscher Staat konnte somit hieraus allgemeingültige Anhaltspunkte gewinnen, inwieweit, wie stark und wie schnell die gesamte Armee mobilgemacht werden konnte.³⁸⁷ Dennoch beeindruckte die militärischen Beobachter, wie beispielsweise innerhalb von fünf Tagen rund 15.000 Mann, 4.500 Pferde und 380 Fahrzeuge von Hannover nach Hamburg verlegt worden waren.³⁸⁸ Auch die militärische Führung in Preußen beobachtete und analysierte die Vorgänge genau. Ein Generalstabsoffizier veröffentlichte im Folgejahr (1865) ein Werk, in welchem er darauf hinwies, dass „Truppenmassen und Kriegsmaterial aller Art [...] in ununterbrochener Folge“ befördert wurden, und stellte dabei heraus, dass die „Erfahrungen“ zu Transporten dieses Ausmaßes bisher gefehlt hatten.³⁸⁹ Die preußische Militärführung konstatierte, dass es einen „sehr erfreulichen und bemerkenswerten Gegensatz zu früheren Mobilmachungen“ gegeben habe.³⁹⁰

³⁸⁶ Van Creveld, *Supplying war*, 83.

³⁸⁷ Vgl.: Rahne, Hermann: *Mobilmachung*, Berlin, 1983, 42. Hier am Beispiel Preußens: 43: 65.000 preußische Soldaten, also 10 Prozent des Gesamtaufgebotes, wurden nur eingesetzt.

³⁸⁸ Moltke, Siegfried: *Die deutsche Eisenbahn im Kriege*, Berlin, 1916, 17.

³⁸⁹ Waldersee, Gustav von: *Der Krieg gegen Dänemark im Jahre 1864*, Berlin, 1865, 13.

³⁹⁰ Roon, Albrecht von: *Denkwürdigkeiten*, Breslau, 1897, 175.

4.4 Adaption durch das bayerische Militär

Das bayerische Militär erkannte die Nutzbarkeit der Eisenbahnen durchaus zeitnah an, war sich jedoch auch bewusst, dass diese Verwendung noch keinen operativen Charakter haben konnte. Dessen ungeachtet erlangten die Bahnhöfe in Garnisonsstädten als Sammelpunkte der Truppen eine gewisse Bedeutung. Die Ankunft der neuen Konskriptionsjahrgänge bzw. das Ausscheiden der Altgedienten waren elementare Ereignisse in diesen Städten.³⁹¹ Während Manövern stellten die Bahnhöfe gleichermaßen für den Abmarsch und die Rückkehr wichtige Anlaufpunkte dar. Im Jahr 1840, also nur ein Jahr nach dem zufriedenstellenden Versuch einer Truppenbeförderung bei Berlin, erfolgte der erste militärische Eisenbahntransport auf bayerischem Boden. Eine kleine Artillerieeinheit wurde zu Übungszwecken von München nach Augsburg verlegt. Dies war wohl ein ausschlaggebendes Ereignis, so dass das „Verständnis für die Umwälzung, die dieses Beförderungsmittel auch für das militärische Leben brachte“, zunahm.³⁹² Diese Durchführung bestätigte dennoch nahezu alle Befürworter darin, dass Truppen wesentlich schneller ihre Destinationen erreichen konnten und ausgeruht für den Einsatz bereitstanden. Eventuell basierte diese Einstellung auf dem ersten englischen Truppentransport zwischen Liverpool und Manchester vom 15. September 1830. Die Distanz von rund 57 Kilometern konnte das 700 Mann starke Jägerbataillon innerhalb von zwei Stunden überwinden, wohingegen ein Fußmarsch rund zwei Tage gedauert hätte.³⁹³ Dieser Transport sollte wohl auch nur zur Anschaulichkeit durchgeführt werden. Zunächst wurden also nur kleinere Abteilungen zu Testzwecken verschoben, wobei die militärische Anwendbarkeit der ersten Beförderungen vergleichsweise unbedeutend war.³⁹⁴ Die Truppenteile wurden auf recht geringen Distanzen ohne geplante Vorkehrungen verlegt, so dass nicht immer eine ausschlaggebende Zeitersparnis erreicht wurde. Dies bestätigte Kritiker in ihren theoretischen Berechnungen zur Brauchbarkeit der Bahnen. Sie schrieben dem Schienentransport wenig praktische Vorteile zu. Vielmehr schien zunächst eine Prestigesteigerung in den Vordergrund gerückt zu sein, wie ein Beispiel aus Österreich veranschaulicht. Die AMZ berichtete von der Ankunft eines Grenadierbataillons in Wien im Juni 1842, welches aus Brünn mit der Eisenbahn transportiert worden war. Rund 20.000

³⁹¹ Dollhofer, Feuerross und Flügelrad, 231.

³⁹² Bezzel, Geschichte [7], 116.

³⁹³ Pratt, The rise of rail-power, 2 f.

³⁹⁴ Showalter, Railroads, 27.

Schaulustige versammelten sich in der österreichischen Hauptstadt, um die Soldaten willkommen zu heißen.³⁹⁵ In Bayern erfolgte eine vergleichbare Durchführung im Jahr 1846 auf der Maximiliansbahn, genauer gesagt zwischen München und Stockhausen. Zwei Kompanien des Leibregiments wurden mittels Bahntransport hin- und wieder zurückgebracht.³⁹⁶ Auf derselben Strecke folgte im gleichen Jahr ein Transport von 18 Kürassieren mit voll gesattelten Pferden. Zufrieden wurde berichtet, dass „ohne die geringste Störung [...] die Fahrt nach Lochhausen und zurück“ vor sich ging und die Pferde „nicht die geringste Unruhe“ zeigten.³⁹⁷ Sowohl die Beförderung der Infanterie wie auch der Artillerie und später der Kavallerie war zufriedenstellend.³⁹⁸ Der Pferdetransport mittels Eisenbahn war getrennt vollführt worden und hatte möglicherweise einen speziellen Hintergrund.

In einem Bericht der AMZ aus dem Jahr 1839 wurde beschrieben, dass viele Pferde durch die Geräusche der Maschinen und das „durchdringende Geheul [...] der Pfeife in solche Angst“ versetzt worden waren und hierdurch erkrankten.³⁹⁹ Das Kriegsministerium bestätigte nun jedoch, dass „weder während der Fahrt, noch gleich nach derselben beunruhigende Erscheinungen wie Scheue, verminderte Freßlust, [oder] schwankender Gang“ bei den Tieren aufgetreten seien.⁴⁰⁰ An diesen aufgeführten Beispielen lässt sich erkennen, dass erlesene Einheiten wie die Garde oder Jägereinheiten für den Transport ausgesucht wurden und es sich wohl mehr um das Vermehren des Ansehens im Bund bzw. Ausland handelte, als um den Willen, wirklich schlüssige Ergebnisse zu erhalten. Es waren demzufolge wesentlich ausgedehntere, praktische Versuche notwendig, um aussagekräftigere Erfahrungen über die Praktikabilität zu sammeln. Es mag verwunderlich erscheinen, dass das bayerische Militär frühzeitig die Tauglichkeit der Bahnen für Truppentransporte erkannte, diese jedoch erst 1846 in größerem Ausmaß getestet wurden.⁴⁰¹ Dies könnte mit mehreren Gründen zusammenhängen. Eventuell war das bereits aufgeführte Gutachten (1836) des damaligen Chefs des Generalquartiermeisterstabes von Baur ausschlaggebend, denn darin wurde der

³⁹⁵ AMZ / 4: No. 45, 4. Juni 1842, Sp. 353-354.

³⁹⁶ Showalter, Railroads, 27.

³⁹⁷ AMZ / 21: No. 63, 26. Mai 1846, Sp. 497-498.

³⁹⁸ Kimmel, Karl: Bedeutung der bayerischen Eisenbahnen im Kriege, 1913, 327; Bezzel, Geschichte [7], 116: Die Offiziere protestierten nichtsdestotrotz, die Pferde nicht selbst genutzt zu haben und kritisierten, mit der Bahn fahren zu müssen.

³⁹⁹ AMZ / 14: No. 85, 23. Oktober 1839, Sp. 672-675, 673.

⁴⁰⁰ Zoellner, Beiträge, 71.

⁴⁰¹ Fuchs, Achim: Die Bayerischen Eisenbahntuppen, München, 2001, 341. Preußen (1839), Sachsen (1841) oder Österreich (1841) gingen mit ihren ersten Versuchen voran.

Eisenbahn noch wenig Nutzen für die operative Truppenverlegung zugeschrieben.⁴⁰² König Ludwig I. setzte zeitgleich noch seinen Fokus auf die Vollendung des geplanten Ludwig-Donau-Main-Kanals.⁴⁰³ Als Folge dessen wurde also in den Anfangsjahren noch wenig Notwendigkeit gesehen, das neue Verkehrsmittel auch praktisch für den Transport zu untersuchen. Womöglich sah sich das Königreich auch erst nach den Vorstößen der Nachbarstaaten dazu genötigt, eigene Versuche anzustellen. Preußen (1839), Sachsen (1841) oder Österreich (1841) waren vorangeschritten.⁴⁰⁴ Gegebenenfalls war auch ein Impuls des Deutschen Bundes vorhanden, da die dortige Militärkommission sich ab 1846 auch mit der militärischen Verwendbarkeit der Eisenbahnen befasste.⁴⁰⁵

Es musste also zunächst erwiesen werden, wie sehr sich die Eisenbahn für Truppentransporte in einem größeren Maßstab eignete: Zwischen dem 25. August und 6. September 1846 fanden sich unter Leitung von Prinz Karl zwei Divisionen, also insgesamt rund 17.000 Mann und 3.560 Pferde, für das anstehende Herbstmanöver auf dem Lechfeld nahe Augsburg ein. Zu diesem Ereignis sollten sieben Bataillone von München per Bahntransport herangebracht werden. Für das besagte Kontingent wurde nur ein einziger Zug zur Verfügung gestellt, da die gesamte Operation „ohne eine Störung im regelmäßigen Dienste“ vollführt werden sollte.⁴⁰⁶ Dazu musste der aus 30 Wagen bestehende Dampfzug insgesamt sechs Mal ca. je eine Stunde und 45 Minuten hin- und herfahren, um die 5.000 Mann und 40 Pferde zu befördern.⁴⁰⁷ Die Be- und Entladezeiten waren auf jeweils 15 Minuten beschränkt, so dass viel Material für die Soldaten zusätzlich mit dem Zivilverkehr herangebracht wurde. Dass die Pferde ebenfalls mit der Bahn transportiert werden sollten, stieß bei manchen militärischen Autoritäten nach wie vor auf Unmut.⁴⁰⁸ Zahlreiche Gesuche der Offiziere, per Landmarsch an den Bestimmungsort zu gelangen, erhielten eine Absage.⁴⁰⁹ Nichtsdestotrotz fiel die Bilanz durchweg positiv aus,

⁴⁰² Vgl.: Kapitel 4.2.

⁴⁰³ Vgl.: Meinke, Beiträge, 297 f. und 302 f.: König Ludwig I. wollte nach wie vor sein Prestigeobjekt des Ludwig-Donau-Main-Kanals fördern und gab in einer Note unterhalb des Berichts zu bedenken, dass er ob der "finanziellen Berücksichtigungen" nicht zulassen könne, dass durch die Eisenbahnen der "Rhein mit der Donau verbindende Kanal [...] ungeheuer leiden" könnte.

⁴⁰⁴ Junkelmann, Eisenbahn, 234.

⁴⁰⁵ Gruner, Heer, 75.

⁴⁰⁶ Zoellner, Beiträge, 70.

⁴⁰⁷ Ebd.

⁴⁰⁸ Bezzel, Geschichte [7], 121: Vielen Offizieren widerstrebte der Gedanke, die Tiere dem Transportmittel anzuvertrauen.

⁴⁰⁹ Zoellner, Beiträge, 71.

da sich keinerlei Störungen für den Zivilverkehr ergaben, die Truppen wie geplant ankamen und ein Beweis der Praktikabilität erreicht wurde.⁴¹⁰

Aber spiegelte die offizielle Bewertung auch die Gedanken der niederen Offiziere und Soldaten wider? Insgesamt sind solche Vermerke sehr spärlich gesät, jedoch scheint der Truppentransport mittels Zugs bis 1849 schon eine gewisse Akzeptanz erlangt zu haben. Ein Hauptmann berichtete während seiner „Aufzeichnungen im Lager zu Donauwörth und im Allgäu“ ganz selbstverständlich von der Nutzung der Bahn, um von Augsburg nach Kaufbeuren zu gelangen. Dennoch kritisiert er in seinem „Marsch von Lager bei München nach Gernersheim“ aus dem Jahr 1852, dass das ständige Wechseln der Züge „an einem Tage so oft durchgemacht“ werden musste, dass es verständlich wäre, „für sein Lebtag einen Eckel vor derlei“ Unternehmungen zu bekommen.⁴¹¹

Während der Mobilmachungen des Deutschen Bundes gegen Dänemark (1849) und später gegen Piemont-Sardinien sollte die Bahn erfolgreich genutzt werden.⁴¹² Zwar konnten hierbei größere Truppenteile in Bereitschaft gesetzt werden, jedoch waren viele Vorgehensweisen noch improvisiert. Der Generalquartiermeisterstab in München, welcher sowohl bayerische wie auch österreichische Truppentransporte auf den landeseigenen Linien in den Jahren 1849 und 1850 analysierte, stellte fest, dass „die dabei gewonnenen Erfahrungen [...] nur geringe Anhaltspunkte bieten“ würden.⁴¹³ Auch eine anonymisierte Veröffentlichung, welche sich im Jahr 1850 mit dem Aufmarsch größerer Truppenkörper befasste, beschäftigte sich nur mit theoretischen Weiterentwicklungen. Der Autor mahnte an, dass die bisherigen Versuche nicht mit einer kompletten Mobilmachung zu vergleichen seien, und dass nach Möglichkeit ein „technisch-militärischer Generalstab“ installiert werden müsse, um sich schon im Frieden mit aufkommenden Eventualitäten zu befassen.⁴¹⁴ Sowohl im Sardinischen Krieg als auch während der Bundesexekution gegen Dänemark (1864) plante Bayern Truppentransporte, doch sollte eine Partizipation unterbleiben. Weil das Königreich Bayern bis 1866 immer wieder lediglich an den Rand einer großen politischen und militärischen Auseinandersetzung gedrängt wurde, bestanden bis zu dem genannten Jahr keine ausreichend durchgeplanten Vorkehrungen oder

⁴¹⁰ Zoellner, Beiträge, 71.

⁴¹¹ BayHStA, IV: HS 332, Hanser, Anton.

⁴¹² Bezzel, Geschichte [7], 116; unglücklicherweise sind die entsprechenden Akten zu 1849 im Kriegsarchiv verschollen, so dass nur der einzelne Bezug auf den Bericht Bezzels besteht. Zu 1859 wird im Verlauf der Arbeit noch Bezug genommen.

⁴¹³ BayHStA, IV: D VI, 14, Administration. Benützung v. Eisenbahnen bei Militär-Transporten 1853-1859, No. 689.

⁴¹⁴ Archiv für Offiziere aller Waffen, 7 (1850), 2, 195-208; hier: 202.

Vorbereitungen für eine Mobilmachung mit der Bahn. Zwar errechnete der Generalquartiermeister im Februar 1853, dass für die Verschiebung eines Korps von rund 35.000 Mann auf der Distanz von München nach Hof rund 62 Stunden benötigt würden. Er verwies aber darauf, dass dafür „die Einstellung des gewöhnlichen Betriebes unerlässlich“ sei.⁴¹⁵ Diese Anreize scheinen jedoch wenig Anklang gefunden zu haben. Einen Vorstoß des I. Armee-Kommandos (München) aus dem Jahr 1855, Eilzüge für den Transport der Mannschaften zu nutzen, lehnte das Kriegsministerium ab. Zu sehr seien diese Verbindungen mit dem Ausland verwickelt und würden zu Unzulänglichkeiten in den Fahrplänen führen. Zusätzlich entstünden enorm höhere Kosten, da die Preise bei diesen Bahnen unweigerlich teurer seien und daraus „ein finanzieller Nachtheil resultiere.“⁴¹⁶

Jedenfalls folgten ab 1858 weitere theoretische Planungen in einem Schreiben durch den Generalquartiermeisterstab.⁴¹⁷ Doch schienen diese nur als Leitfaden und nicht als offizielle Vorgabe gedient zu haben. In dieser Darstellung wurde angeraten, dass die „Militärtransporte mittels Dampfkraft“ im „Einvernehmen mit den treffenden Behörden“ zu geschehen hätten. Vor, während und unmittelbar nach der Fahrt sei den Anweisungen der zivilen Behörden Folge zu leisten, um die Sicherheit und Schnelligkeit der Fahrt zu garantieren. Es sei Rücksicht zu nehmen, dass „ein Einstellen des gewöhnlichen Betriebes“ nicht notwendig werde. Genau diese Regelungen, die bis zum Kriegsausbruch nicht genau weiter definiert wurden, sorgten für Unklarheiten über die Autoritäten zwischen zivilen und militärischen Kompetenzen. Anstatt wie in Preußen den militärischen Zügen ohne Kompromisse Vorrang zu geben, mussten immer wieder höhere Instanzen befragt und Rückversicherungen eingeholt werden. Bei der weiteren Durchsicht der Aktenbestände muss noch ein Konvolut hervorgehoben werden, auf welches in der bisherigen Forschung kaum oder gar kein Bezug genommen wurde.⁴¹⁸ Darin werden „Mobilmachungs-Vorbereitungen“ der Jahre 1854/55, 1859 und 1861 zusammengefasst, also für die Konflikte um die Krim, Piemont-Sardinien und einer hieraus resultierenden möglichen Bedrohung der Westgrenze durch Frankreich. Insgesamt sind sehr viele theoretische Überlegungen und allen voran Dispositionen der einzelnen Garnisonsstädte

⁴¹⁵ BayHStA, IV: D VI, 14, Administration. Benützung v. Eisenbahnen bei Militär-Transporten 1853-1859, No. 689.

⁴¹⁶ BayHStA, IV: D VI, 14, Administration. Benützung v. Eisenbahnen bei Militär-Transporten 1853-1859, No. 998.

⁴¹⁷ BayHStA, IV: GenStab 93, Generalstabs-Dienst, München, 1858, 56 ff., § 58–66.

⁴¹⁸ BayHStA, IV: B 832, Mobilmachungs-Vorbereitungen, 1854-64: Möglicherweise hängt der seltene Verweis auf dieses Konvolut damit zusammen, dass es sich hier um theoretische Planungen gehandelt hat, die nie zur Anwendung kamen. Dennoch ist hier ein wichtiges Konvolut vorhanden, das die möglichen Planungen eines bayerischen Aufmarsches mittels Eisenbahnen beweist.

vorhanden. Exemplarisch soll das anonymisierte Aktenstück zur Truppenversammlung am Rhein (1861) hervorgehoben werden, welches höchstwahrscheinlich durch von der Mark selbst verfasst wurde. Generell wurde davon ausgegangen, dass in zwölf bis vierzehn Tagen ein Korps mit 32.000 Mann von der Oder respektive Elbe an die Westgrenze gebracht werden könnte. Ab Mobilmachungsbefehl seien die bayerischen Mannschaften innerhalb von acht Tagen marschbereit und es könnten 42.000 Mann bei Mannheim, Germersheim und Raststatt versammelt werden. Dafür müssten über die Garnisonsstädte Bayreuth, Bamberg, Nürnberg, Würzburg über Darmstadt insgesamt 14.000 Soldaten in zehn Tagen abgefertigt werden, wobei die Fertigstellung der Strecke Würzburg-Heidelberg den Prozess um drei Tage verkürzen würde. Armeeteile von Regensburg, Passau, München, Ingolstadt und Kempten könnten über Stuttgart und Bruchsal an ihre finale Destination gebracht werden, was insgesamt einem Aufgebot von rund 25.000 Mann entsprechen würde. Es folgten detaillierte Tabellen, wann welche Einheit wo transportiert werden könnte.⁴¹⁹ Zum ersten Mal wurde hier die Eisenbahn in die theoretischen Aufmarschpläne der bayerischen Armeeführung aufgenommen. Ein gewisses, wenngleich auch noch nicht ausgereiftes Konzept für eine Mobilmachung hat also existiert. Dementsprechend wirkt es umso verwunderlicher, dass die Planungen mit 1861 aufhören und für den Krieg von 1866 keinerlei derartige Schriftstücke aufzufinden sind.

Ob sich hier tatsächlich bewusste Versäumnisse oder doch der fehlende Weitblick ausgewirkt hatten, kann nicht eindeutig geklärt werden. Dabei hätten die militärischen Instanzen in München aus den Ereignissen des Sardinischen Krieges wertvolle Erkenntnisse ziehen können, da hier erstmals mittels der Bahnen Kontingente sogar auf dem Kriegsschauplatz verschoben wurden.⁴²⁰ Wie bereits erwähnt wurde das 1. Österreichische Armeekorps aus Böhmen über Hof und München nach Oberitalien transportiert, um es dort zum Einsatz zu bringen.⁴²¹ Während Österreich also 1859 erste operative Erfahrungen unter Kriegszustand sammeln konnte, war Preußen erst während des Deutsch-Dänischen Krieges (1864) in der Lage, unter

⁴¹⁹ BayHStA, IV: B 832, Mobilmachungs-Vorbereitungen, 1854-64, Generalstabsakt, 8, Marsch-Plan zur Concentrierung der bayerischen Armee am Rhein, 1861, Ga 1861, 54, München, 5. Oktober 1861. Hauptmann Max Graf von Leubling an Generalquartiermeisterstab. Exemplarisch wurden vom Verfasser nur die wichtigsten Garnisonsstädte aufgeführt, wobei die eigentliche Auflistung sämtliche Punkte aufgezählt hatte.

⁴²⁰ Fuchs, Die Bayerischen Eisenbahntruppen, 334.

⁴²¹ Westphalen, Kriegführung, 13.

realen Kriegsbedingungen Transporte durchzuführen. Diese Erfahrungen fehlten der Militärführung Bayerns gänzlich.

In Bezug auf neue Streckenbauten wurde ab 1835 oftmals die Verantwortlichkeit beim Kriegsministerium vermutet. In einem Erlass vom 9. Dezember 1825 hieß es im Artikel 81, dass „bey Anlegung neuer Kanäle und Straßenzüge“ das Armeeministerium zu Rate gezogen werden müsse. Viele Anfragen für Neuanlegungen gelangten demgemäß dorthin. Es sollte wohl „wegen der etwa zur Sprache kommenden strategischen Verhältnisse“ seinen fachlichen Beitrag einbringen.⁴²² Nicht selten erreichte dieses Ministerium die Bitte, „die Zweckmäßigkeit der eingenommenen Richtung in strategischer Hinsicht gefälligst“ zu äußern.⁴²³ Da die neuen Linien den alten Handelswegen glichen und demzufolge auch einen militärischen Wert besaßen, blieben Einsprüche selten. Zusätzliche Entscheidungsmacht erhielt das Kriegsministerium mit einer Verordnung vom 20. Juni 1855, nach welcher es Privatbahnen nicht erlaubt sein sollte, ohne die Bewilligung der Armeeführung neue Bauvorhaben zu beginnen.⁴²⁴ Dieser Vorstoß basierte auf einer Initiative des Ministerpräsidenten von der Pfordten, welcher zukünftig wünschte, „Einsichtnahme und Aeußerung“ dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten zukommen zu lassen.⁴²⁵ Damit folgte er dem Beispiel Österreichs, welches bereits ein Jahr zuvor eine klare Trennung zwischen privaten und öffentlichen Streckenneubauten vollzogen hatte. Eine wichtige Note war sicherlich auch, dass sich die Privatbahnen verpflichten mussten, „zu jeder Zeit Truppen, Kriegsmaterial und Militäraffecten“ zu befördern, wenn es die Umstände erforderten.⁴²⁶ Um stets auf dem aktuellen Stand zu bleiben, informierten sich die Militärs über neu geplante und ausgebaute Verbindungen. Der Generalquartiermeisterstab erhielt beispielsweise im Jahr 1856 vom Kriegsministerium den Auftrag, ein Exemplar eines topographischen Atlas Frankreichs anzukaufen.⁴²⁷ Neben derartigen Informationsbeschaffungen aus dem Ausland erhielt der Generalquartiermeisterstab zumeist aus der Generaldirektion der Verkehrs-Anstalten oder der Verwaltung der Ostbahnen weitergehende Berichte. Die Darstellungen

⁴²² BayHStA, IV: MKr 9708, Eisenbahnbauprojekte. Konzessionserteilungen; Grundabtretungen und Geldzuschüsse zur Durchführung von Bahnlagen, 1836-1841, Unterakt vom 6.10.1836.

⁴²³ BayHStA, IV: MKr 9708, Eisenbahnbauprojekte; Konzessionserteilungen; Grundabtretungen und Geldzuschüsse zur Durchführung von Bahnlagen, 1836-1841: Unterakt vom 6.10.1836, Prod. 3.

⁴²⁴ Braun, Armee, 202 f.

⁴²⁵ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 4342 (Bestimmungen).

⁴²⁶ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 4342 (Bemerkungen).

⁴²⁷ BayHStA, IV: Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, 1861 bis 1861, No. 11613.

erreichten daraufhin das Kriegsministerium. Falls es Einwände oder Empfehlungen gab, richtete sich die Armeeführung an das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten. Diese beiden Ministerien korrespondierten auch, wenn es um Neuanlegungen ging. Die Zusammenarbeit war insgesamt gesehen auch sehr erträglich. Die erwähnten militärisch fundierten Bedenken fanden recht selten statt. Es stellt sich demzufolge die Frage, ob und inwiefern das Militär Einfluss auf die Streckenlegungen genommen hat oder nehmen konnte. Exemplarisch sollen hier ein paar aussagekräftige Beispiele aufgeführt werden.

Als Passau zu Beginn der 1850er Jahre an das Netz angeschlossen werden sollte, wurde die Heeresführung kontaktiert, ob gegen die geplante Linienführung Einwände existieren würden. Da durch die Befestigung der umliegenden Höhen die Strecke sicher geschützt sei, blieb ein Einwand aus.⁴²⁸ Dass dieses Entgegenkommen nicht immer der Fall war und die Einsprüche des Kriegsministeriums auch zu Verzögerungen beitrugen, ist anhand der linksrheinischen Pfalz zu belegen. Durch die omnipräsente Invasionsgefahr Frankreichs direkt betroffen, spielten speziell die Festungen Landau und Germersheim eine bedeutende Rolle in den Überlegungen der Militärs. Immer wieder forderte das Kriegsministerium unter Bezug auf verschiedene Gutachten, diese Punkte in das linksrheinische Eisenbahnnetz aufzunehmen.⁴²⁹ Eine fehlende Einbindung würde die strategische Wichtigkeit dieser Verteidigungspositionen wesentlich mindern, da sie der Feind nunmehr zu einfach umgehen könne. Als auf Initiative der Pfälzischen-Maximiliansbahn-Gesellschaft die Herstellung einer Strecke von Winden (Pfalz) nach Karlsruhe die Unterstützung wie auch Konzessionsvergabe durch das Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten fand, sah sich das Kriegsministerium abermals mit derselben Problematik konfrontiert. Die Linie sollte eine rentable Verbindung für den Kohletransport von Winden ins benachbarte Baden und Württemberg bieten. Eine Anbindung von Germersheim an diese Streckenführung war nicht angedacht, wobei die Militärs darauf pochten, dass dies eine „conditio, sine qua non“ sei.⁴³⁰ Nur so könne bei einem feindlichen Einfall ein gewisser Schutz für diese Strecke gewährleistet werden. Notfalls wäre eine Anbindung von Speyer an Germersheim auch möglich. Alternativ könne „von Seite des Kriegsministeriums [...] eine unbedingte Zustimmung“ nicht gegeben werden.⁴³¹

⁴²⁸ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 139: Hierbei ist zu beachten, dass das Kriegsministerium einem Anschluss weiter nach Österreich nicht offen gegenüberstand. Siehe auf den folgenden Seiten.

⁴²⁹ Vgl.: MKr 9710-9713.

⁴³⁰ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), No. 1163.

⁴³¹ Ebd.

Tatsächlich erreichte der Widerstand der Armeeführung einen gewissen Erfolg. In dem Übereinkommen beider Regierungen (1862) war zwar auf Grund des Einspruchs Badens keine Eisenbahnlinie von Bruchsal nach Germersheim geplant. Falls es jedoch zu einem kriegerischen Akt kommen sollte, zeigte sich die Regierung in Karlsruhe bereit, für die Dauer des Konfliktes eine eigens hergestellte Linie zwischen den beiden Punkten zu akzeptieren. Dies sei möglich, weil sich Baden verpflichtete, innerhalb von zwei Jahren von Bruchsal an die Landesgrenze bei Germersheim eine Heeresstraße zu bauen, welche die Voraussetzungen für eine derartige Konstruktion bieten würde.⁴³² Letztendlich setzte sich die eigentlich geplante Linienführung zwischen Winden und Karlsruhe zwar durch und wurde bis 1864 realisiert, jedoch erreichte das Militär zeitgleich eine Anbindung von Germersheim an das Netz über Speyer (1864).

Als 1856 in einem weiteren Fall zwischen Schweinfurt und Fulda eine Verbindung mit Kurhessen hergestellt werden sollte, wurde auf Druck des Kriegsministeriums die gegründete Rhön-Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, „auch den in militärischer Beziehung notwendigen Anforderungen zu entsprechen“ und sich der „Aussprache der zuständigen Militärbehörde“ zu fügen. Gleichermaßen seien Militärtransporte und eintretende „Kriegs-Ereignisse“ zu beachten und unterlägen der Bewilligung des Militärs.⁴³³

Im Jahr 1860 wurde abermals die Armeeführung um Stellungnahme zum geplanten Abschnitt zwischen Amberg und Bayreuth befragt. Eine eventuelle Zweigbahn von Schwandorf nach Eger wurde ebenfalls ins Auge gefasst. Die Ostbahn-Gesellschaft erbat hierfür vom Kriegsministerium die Konzession.⁴³⁴ Bevor eine Entscheidung fiel, sollte der Generalquartiermeisterstab eine strategische Analyse dieses Abschnittes vornehmen. Eine Strecke von München über Regensburg, Schwandorf und Bayreuth sei um volle 24 Stunden kürzer als die bisherige Alternative über Ulm oder Augsburg gen Nürnberg. Es entstünde also ein „strategischer Vorteil“ für „Truppen- und Material-Transporte“ wie auch eine „Communication zwischen München und Oberfranken.“ Eine etwaige Verbindung von Plauen über Eger an die bayerische Grenze sei jedoch nachteilig, da dadurch auch für „Militär-Transporte“ mehr ein Umweg von Ost nach West entstünde, und deshalb nicht anzuraten.

⁴³² BayHStA, IV: MKr 9714, Eisenbahnen, Bauten, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, strategische Beziehungen für Bayern, vom Jahre 1862 bis 1863, No. 11760.

⁴³³ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 9756: Koeniglich Allerhoechste Concessions-Urkunde der Rhoen-Eisenbahn-Gesellschaft.

⁴³⁴ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), No. 14339.

Besser wäre die Verbindung von Hof nach Eger oder zumindest von Eger über Wunsiedel nach Marktschorgast, um Bayreuth zu erreichen.⁴³⁵ Die Analyse hatte wohl ihre Wirkung nicht verfehlt, denn die Strecke von Hof nach Eger sollte sich durchsetzen.⁴³⁶

Eine nicht zu missachtende Ausnahme war der Widerstand der bayerischen Militärs in Bezug auf eine Verbindung gen Süden mit Österreich. Dies mag überraschend erscheinen, da die Habsburgmonarchie im 19. Jahrhundert ein Orientierungspunkt in der bayerischen Außenpolitik geworden war. Im Dualismus um die Vorherrschaft im Deutschen Bund favorisierte die Regierung in München allzu oft das Vorgehen Österreichs gegen Preußen, war aber gleichzeitig darauf bedacht, in keine zu große politische Abhängigkeit zu geraten. Mit einer direkten Bahnverbindung in den Süden fürchteten die Militärs möglicherweise die bedenkliche Offenlegung des bayerischen Kernlands.⁴³⁷ München wäre bei einer feindlichen Invasion schnell bedroht und Habsburg hätte offensivere Druckmittel in der Politik gegen das bayerische Königreich in der Hand gehabt.⁴³⁸ Noch verwunderlicher wirkt der späte Anschluss gen Süden, wenn bedacht wird, dass sich die Regierungen bereits seit 1847 in offiziellen Vertragsverhandlungen befanden. München stellte im Jahr 1849 „mit vieler Befriedigung“ fest, dass auch Österreich sehr an einer Anbindung an das bayerische Netz interessiert war.⁴³⁹ Die Gespräche über gemeinsame Anschlüsse waren bereits seit 1850/51 abgeschlossen. Bei den geplanten Streckenlegungen informierte sich das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten immer wieder beim Kriegsministerium, um dessen Standpunkt hierzu zu hören.⁴⁴⁰ Als im Jahr 1852 eine geplante Strecke von Regensburg nach Österreich näher ins Auge gefasst werden sollte, meldete sich das Kriegsministerium zu Wort. Einer „Durchleitung

⁴³⁵ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), No. 2268.

⁴³⁶ Vgl.: BayHStA, IV: MKr 9714, Eisenbahnen, Bauten, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, strategische Beziehungen für Bayern, vom Jahre 1862 bis 1863, No. 3015.

⁴³⁷ Vgl.: Hartmann, Betrachtungen über die Anlagen von Eisenbahnen; Hartmann, Einige Betrachtungen über den Einfluß der Eisenbahnen.

⁴³⁸ Vgl.: BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, No. 1462.

⁴³⁹ BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, Ueber die Centralfestung und den Armeedepot-Platz Ingolstadt: No. 8245.

⁴⁴⁰ Bsplw.: BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, No. 7429: "[...] uns eintretenden Falles den vom Standpunkte des [...] Kriegs-Ministeriums".

der Bahn durch Passau“ sei „aus militärischen Gründen“ nicht zuzustimmen;⁴⁴¹ der Vorschlag des Generalquartiermeisterstabes, eine Verbindung von „Donauwörth nach Ingolstadt nach Bamberg“ zu forcieren, würde jedoch die Zustimmung erhalten und sei „anzuerkennen“.⁴⁴² Jedenfalls sollte sich die Realisierung der abgeschlossenen österreichisch-bayerischen Verträge verzögern. Dies hatte unterschiedliche Ursachen. Primär spielten wirtschaftliche Faktoren eine Rolle. Die enormen veranschlagten Summen, welche die anderen Bahnprojekte in dieser Phase benötigten, ließen wenig Spielraum für die Ausdehnung des Netzes nach Süden. Gleichmaßen war die finanzielle Situation in beiden Staaten zu dieser Zeit recht angespannt. Die im Jahr 1856 neu aufgenommenen und ratifizierten Nachtrags-Verträge beider Länder geben weitere Hinweise auf die Probleme bei der Realisierung dieser Streckenzusammenlegung. Während der österreichischen Vorarbeiten der Strecke bei Salzburg zwangen die „unverhältnismäßigen Kosten, Schwierigkeiten und Gefahren für den künftigen Betrieb“ dazu, die Planungen einzustellen.⁴⁴³ Österreich verpflichtete sich nun jedoch, nach einer alternativen Möglichkeit zu suchen. Beide Seiten zeigten Bereitschaft, gewisse Vorgaben in einer absehbaren Zeit zu realisieren. Das Kaiserreich versprach, innerhalb von fünf Jahren eine Linie von Wien über Linz nach Salzburg herzustellen; ebenso sollte bis 1858 ein Anschluss von Innsbruck an die bayerische Grenze geführt werden. Bayern verpflichtete sich, bis 1858 eine Strecke von München über Kiefersfelden an die österreichische Grenze zu verlegen wie auch die Linie von Rosenheim nach Salzburg zu komplettieren, sobald Österreich eine alternative, sichere Route für deren Bauten gefunden habe. Ein weiterer Knotenpunkt solle Passau darstellen. Beide Staaten sollten von Linz bzw. Regensburg eine Bahn dorthin errichten. Gleichmaßen wurde noch ein Punkt gesucht, an dem eine Verbindung der Linie von Prag nach Regensburg bzw. Bayern nach Österreich (Böhmen) vorteilhaft sein könnte.

Die für den Krieg von 1866 wohl wichtigste Vereinbarung war die Herstellung einer Linie von Pilsen über Eger an die bayerische Grenze, wobei München in die Pflicht genommen wurde, diese auch weiter nach Süden fortzuführen. Tatsächlich wurde dieser erste Teilabschnitt durch

⁴⁴¹ Dem Anschluss Passaus an das bayerische Eisenbahnnetz sah die Militärführung positiv entgegen. Die Weiterführung in österreichische Streckennetze lehnte sie jedoch zunächst noch ab.

⁴⁴² BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, No. 8097: Dass das Kriegsministerium in dieser Phase mehrfach erfolglos den Anschluss Ingolstadts an das Streckennetz zu forcieren versuchte, wird auf den folgenden Seiten nochmals behandelt.

⁴⁴³ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 4458.

private Investitionsbereitschaft vollendet.⁴⁴⁴ Im Jahr 1858 wurde nochmals in einem Vertrag festgehalten, dass die Zusammenkunft zwischen Bayern und Böhmen bei Furth (Bayern) bzw. Plassendorf (Österreich) fixiert werden sollten. Bis 1862 sollte diese Strecke realisiert und ab 1859 sollten jährliche, gegenseitige Berichterstattungen über die Fortschritte ausgetauscht werden.⁴⁴⁵ Die partiell noch schwammig formulierten Vereinbarungen gaben jedoch noch etwas Spielraum, die militärischen Bedürfnisse zu hören und gegebenenfalls gesondert zu betrachten. Ein nicht zu unterschätzender Faktor für die Verzögerungen bei der Anbindung mussten die über die Jahre umfangreich abgefassten Einwände von diversen militärischen Instanzen gewesen sein. Die Ablehnungen bestanden zwar schon seit der Denkschrift Hartmanns (1836), wurden jedoch von verschiedenen militärischen Kreisen immer wieder vorgeführt. Schon im Jahr 1848, also ein Jahr nach Aufnahme der politischen Verhandlungen beider Staaten, veröffentlichte der bayerische Generalquartiermeisterstab einen Bericht zu dieser Thematik. Zwar würde eine Verbindung „zu großen Hoffnungen in Hinsicht des Verkehrs“ führen, jedoch sei vom „militärischen Standpunkte aus“ eine „besondere Würdigung“ dabei von Nöten. Einer Linie durch das Inntal müsse widersprochen werden, da dies „für die Vertheidigung der südlichen Grenzen des Königreiches von höchst nachtheiligen Folgen in Kriegs-Fällen bleibt.“⁴⁴⁶ Einer direkten Öffnung nach Süden hatte sich das Kriegsministerium also bis in das Jahr 1858 erfolgreich widersetzt.⁴⁴⁷ Zu groß sei die Schwächung der eigenen Defensivkraft wie auch die Gefährdung durch eine Invasion aus dieser Richtung.

Dennoch konnte das Königreich auf Dauer allein aus handelspolitischen Interessen nicht länger auf einen Anschluss mit dem österreichischen Netz verzichten. Speziell Minister von der Pfordten setzte sich vehement für die Realisierung der geplanten Anbindungen ein. Seiner Ansicht nach sei es für Bayern eine „Lebensfrage“, sich „mit einem der Haupthäfen des mittelländischen Meeres“ zu verbinden und somit den Handel von der Abhängigkeit des Nordens abzukoppeln. Außerdem sei Österreich an einer derartigen Verbindung sehr

⁴⁴⁴ BayHStA, IV: MKr 9711, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, No 7550.

⁴⁴⁵ BayHStA, IV: MKr 9710, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Ludwig-Kanal, vom Jahre 1853-1856, No. 1675.

⁴⁴⁶ BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, No. 1462.

⁴⁴⁷ Vgl.: Löwenstein, Die bayerische Eisenbahnbaupolitik, 20 ff.: Natürlich spielte auch die schwächelnde konjunkturelle Phase nach 1850 eine gewisse Rolle bei den Verzögerungen der Bauvorhaben. Erst der erneute Umschwung auf das Privatbahnprinzip für Ostbayern ließ eine Realisierung wahrscheinlicher werden.

interessiert, da dadurch Bundeinheiten schnell in ihrem Kernland eintreffen könnten, falls es in Italien zu Unruhen oder zu einer erneuten Auseinandersetzung mit Frankreich kommen würde.⁴⁴⁸ Letztendlich sollten erst im Jahr 1860 alle geplanten Abschnitte tatsächlich realisiert werden.⁴⁴⁹ Am 6. August des Jahres wurde die Strecke Rosenheim-Kufstein dem öffentlichen Verkehr übergeben, da „nationalwirtschaftliche Interessen mit solcher Entschiedenheit“ auf dem Spiel gestanden hätten.⁴⁵⁰ Schließlich triumphierte also das ökonomische bzw. außenpolitische Interesse. Die Armeeführung lenkte hier schlussendlich auch ein, da die Möglichkeit bestand, Streckenabschnitte bei einem feindlichen Einfall schnell abzubauen zu können.⁴⁵¹ Der Bahnhof Salzburg wurde zunächst von beiden Staaten genutzt. Zusätzlich war es den österreichischen Militärs durch diesen Zusammenschluss nun endlich möglich geworden, die Bundesfestungen am Rhein schneller zu erreichen.⁴⁵² Folglich war eine Verbindung zwischen Wien und Paris hergestellt worden. Allgemein engagierte sich die Armeeführung bei Anschlüssen an den Landesgrenzen vermehrt, da die bestehenden Durchgangsstrecken in die Nachbarstaaten sich nunmehr gleichermaßen für einen Aufmarsch und Transport von Einheiten eigneten. Und wie Hartmann im Jahr 1836 in seinen Denkschriften schon prophezeite, folgten die Streckenführungen im Regelfall tatsächlich auch den alten Handelslinien.

Ergänzend sollen hier noch zwei weitere Projekte aufgezeigt werden, im Zuge derer das Militär bei den Streckenlegungen Wertschätzung wie auch Ignoranz erleben sollte.

Bei der Suche nach einem Bahnhofsstandort in Würzburg spielte das Kriegsministerium ob der Festungseigenschaft der Stadt eine wichtige Rolle.⁴⁵³ Sowohl die Stadt und ihre Bürger als auch der Staat und die Armeeführung waren involviert. Viele verschiedene Interessen trafen hier aufeinander. Die Stadt hatte für den Handel und die Armee eine außerordentlich wichtige Stellung. Seit 1814 war sie dem Königreich Bayern zugehörig. An der nordwestlichen Grenze des Staates gelegen, wurde hier ein wichtiger Teil des Binnenhandels zwischen Regensburg

⁴⁴⁸ Ksoll-Marcon, Grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen, 276.

⁴⁴⁹ BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, No. 8256.

⁴⁵⁰ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), Prod. 65/66.

⁴⁵¹ Braun, Rainer: Strategie auf Schienen?, München, 2001, 325.

⁴⁵² Dollhofer, Feuerross und Flügelrad, 231.

⁴⁵³ Kopp, Walter: Würzburger Wehr, Würzburg, 1979, 50–138: Die Stadt hatte moderne Verteidigungsanlagen erhalten und die Marienberg Festungsanlagen erhalten; zur Stadtgeschichte Würzburgs: Wagner, Ulrich: Geschichte der Stadt Würzburg, Stuttgart, 2001-2007: Speziell Band 2: Vom Bauernkrieg 1525 bis zum Übergang an das Königreich Bayern und Band 3,1: Vom Übergang an Bayern bis zum 21. Jahrhundert, 1.

und Köln abgewickelt. Durch die Nutzung des Mains und weiterer Handelsrouten zu relevanten Städten wie Nürnberg oder Frankfurt hatte der Ort schon seit jeher eine gewisse Bedeutung. Der Transitverkehr zwischen bedeutenden Handelszentren wie Leipzig, Nürnberg und Frankfurt bildete einen nennenswerten Grundpfeiler der mainfränkischen Wirtschaft.

Manche hohen bayerischen Militärs hatten bereits früh den strategischen Wert einer Anbindung an das Streckennetz der Eisenbahn hervorgehoben.⁴⁵⁴ Dieser Weitsicht wurde zunächst jedoch nicht Rechnung getragen. Zwar mag es bei der Armeeführung wohl kaum Zweifel gegeben haben, dass Würzburg auf Grund seiner exponierten Lage im Nordwesten eine wichtige strategische Bedeutung besaß, um feindlichen Invasionen schnell entgegenwirken zu können. Jedoch wurden bei den ersten Überlegungen der staatlichen Streckenbauten keine Versuche unternommen, eine Verbindung dorthin herzustellen. Erst massive Beschwerden im Landtag ermöglichten im Jahr 1854 einen Anschluss an das Netz. Hierbei spielte jedoch auch der drohende Abfall des Binnenhandels eine Rolle. Der Transitverkehr, welcher über Österreich bis an den Rhein bzw. von Sachsen über Mainfranken nach Frankfurt gelangte, besaß eine enorme Wertschätzung von Seiten des Königreichs. Württemberg und Sachsen hatten ihrerseits neue Bahnlinien gegründet und versuchten damit, die Handelsströme neu zu definieren bzw. umzuleiten. Dies hätte den Transitverkehr aus Südosteuropa in andere Bahnen lenken können. Somit wäre dem Königreich ein notwendiger Einnahmefaktor abhandengekommen.⁴⁵⁵ Es galt also zu reagieren.⁴⁵⁶

Würzburg erlangte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts volle Festungseigenschaft. Diese Entwicklung hemmte jedoch den wirtschaftlichen Aufschwung, da die Wälle und Gräben eine Ausdehnung der Stadt nicht erlaubten.⁴⁵⁷ In den 1850er Jahren sahen sich die Bürger wie auch der Staat selbst nun noch mit einer neuen Herausforderung konfrontiert: dem geplanten Zusammenschluss Würzburgs mit dem bayerischen Eisenbahnnetz. Die Idee einer

⁴⁵⁴ Vgl.: Hartmann, Betrachtungen über die Anlagen von Eisenbahnen; s. a.: Kapitel 4.2.

⁴⁵⁵ Heinrich, Peter; Schülke, Hans: Bahnknotenpunkt Würzburg, Freiburg, 1990, 8 f.

⁴⁵⁶ Kellenbenz, Wirtschaftsgeschichte, 57: Ähnlich erging es den Nachbarstaaten. Die thüringische Bahnlinie von Erfurt nach Nürnberg (ab 1840er geplant) wurde von den dortigen Regierungen vorangetrieben, da sie fürchteten, "Preußen würde durch eine Bahnlinie nördlich des Harzes die alte durch Thüringen führende Handelsstraße [...] lahmlegen".

⁴⁵⁷ Braun, Strategie auf Schienen: Mit der Annahme der Dampfschiffahrt 1842 und der letztendlichen Verbindung mit dem Eisenbahnnetz 1856 wuchs der Unmut der Einwohner über den erwähnten Umstand so sehr an, dass massive Beschwerden in München schließlich in der Aufhebung der Festungseigenschaft (1857) rechts des Mains endeten; Stöber, Heinrich: Die Feste Marienberg bei Würzburg, München, 1910: Nur das Mainviertel und die ausgebaut Burg behielten den Status einer Festung. Im Krieg von 1866 durch preußische Truppen beschossen, zeigte sich bald die Notwendigkeit, die bisherigen Werke gegen die neuen gezogenen Geschütze anzupassen. Die geplanten Arbeiten wurden jedoch nicht mehr durchgeführt und im Jahr 1867 verlor die Marienbergfestung endgültig ihre Eigenschaft als Fortifikation.

Dampfeisenbahnlinie war jedoch schon weitaus älter. Die Gemeindebevollmächtigten Würzburgs hatten bereits im Jahr 1828 Anregungen angestellt, die Stadt mittels Eisenbahnen mit Marktbreit zu verbinden.⁴⁵⁸ Zwar eröffnete der Main eine Möglichkeit, recht kostengünstigen Handel treiben zu können, doch die Anfälligkeit für die unberechenbaren Hoch- und Niedrigwasserstände des Flusses erschwerte eine sichere Planung. Das sonstige Verkehrsnetz Mainfrankens bot zu jener Zeit ein recht unzureichendes Bild dar, so dass der Vorstoß der Gemeindebevollmächtigten durchaus verständlich erscheint.⁴⁵⁹ Ob die damals veröffentlichten Schriften von Baader auf diese Entscheidung Einfluss genommen haben, kann nur vermutet werden. Das Begehren blieb durch den König jedoch unbeantwortet. Zusätzlich hinterfragte der Magistrat der Stadt, wer für die enormen Kosten aufkommen und die Rentabilität der Strecke garantieren würde.⁴⁶⁰ In einem Protokoll einer Ratssitzung wurde das Anliegen abgewiesen. Die Begründung lautete, dass erst wieder darüber beraten werden sollte, wenn „ernstlich daran gedacht werde, diesem Wunsche Realität zu geben.“⁴⁶¹ Gleiches galt für den Vorstoß des in Würzburg ansässigen Barons Hirsch aus dem Jahr 1836. Nach seiner Ansicht sei die Errichtung einer Verbindung zwischen Würzburg und Nürnberg bis nach Regensburg sehr vorteilhaft für den Handel. König Ludwig I. wollte jedoch jegliche Konkurrenz für die Handelsschifffahrt und speziell den damit verbundenen Ludwig-Donau-Main-Kanal verbieten. Folglich wies er auch diesen Antrag ab.⁴⁶²

Als die Stadt nun in den 1850er Jahren endlich an das Netz angeschlossen werden sollte, entstand von Anfang an ein heißer Diskurs um die Positionierung des zu errichtenden Bahnhofes. Zwei Möglichkeiten standen zur Auswahl:

Ein erster Vorschlag war es, den Bau außerhalb der Stadtmauern zu errichten. Diese Option wäre viel teurer gewesen, weil der Transport der Güter dorthin Zeit und Geld gekostet hätte. Ein Vorteil sei jedoch die Instandhaltung der Mauern und damit die gleichbleibende Verteidigungseigenschaft der Stadt. Zusätzlich könne die Bahn auf dem Areal uneingeschränkt expandieren. Für diese Variante sprach sich hauptsächlich der in Würzburg geborene

⁴⁵⁸ Schäfer, Entstehung, 65.

⁴⁵⁹ Vgl.: Schäfer, Entstehung, 20 ff.

⁴⁶⁰ Ebd., 65.

⁴⁶¹ StadtA Würzburg: 1828 X - 1829 X: Ratsprotokoll Nr. 176.

⁴⁶² Heinrich et al., Bahnknotenpunkt Würzburg, 8.

Regierungspräsident Unterfrankens, Friedrich zu Rhein (1802–1872), aus. Er sah dort Platz für eine „großartigere“ Anlage gegeben.⁴⁶³

Eine gegensätzliche Haltung nahmen der Magistrat der Stadt und die Gemeindebevollmächtigten ein. Sie präferierten eine Anlegung innerhalb der Schutzwälle.⁴⁶⁴ Als geeigneter Ort wurde die Stelle auserkoren, auf welcher das heutige Stadttheater in direkter Altstadtnähe erbaut wurde. Auf Grund des beengten Raumes wäre hier nur ein Kopfbahnhof in Frage gekommen. Die Züge hätten also lediglich in einer Richtung den Platz erreichen und wieder hinausgelangen können. Der wesentliche Vorteil wären die geringen Kosten für den Transport der Personen und Waren gewesen. Zusätzlich hätte das Gebäude in der Stadt den Bonus einer geschützten Position. Die Kritik an diesem Vorschlag war jedoch enorm. Gerade die Bürgerschaft fürchtete um die nicht absehbaren Folgen: Ein Ausbau sei wegen der Festungseigenschaft mehr als fragwürdig. Lärm und Qualm würden die Qualität der umliegenden Spitäler mindern. Die Feuergefahr durch herumfliegende Funken aus den Lokomotiven sei vorhanden. Außerdem sei eine Mietsteigerung für die Häuser in Bahnhofsnähe zu erwarten.⁴⁶⁵

Das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten bat im Dezember 1850 um Stellungnahmen und Argumentationen. Da ein Walldurchbruch für die Gleise notwendig werden könnte, schaltete sich auch das Militär in die Diskussion ein. König Ludwig I. hatte bereits Ende der 1820er Jahre verfügt, dass ein Abriss alter Mauern nie ohne das Gutachten des Kriegsministeriums durchzuführen sei.⁴⁶⁶ Zunächst berichtete die (zivile) Eisenbahnbau-Kommission am 12. Mai 1851, dass eine Anlegung innerhalb der Mauern militärischen Wert habe: Der Bahnhof wie auch das Betriebsmaterial seien „bey allenfallsigen Kriegsereignissen gegen Zerstörung geschützt“.⁴⁶⁷ Weiterhin zu bedenken sei, dass der Bahnhof außerhalb der Verteidigung immer der Demolierung durch den Feind preisgegeben sei und somit strategisch recht ungünstig läge. Diesen Bericht bestätigte das Kriegsministerium am 26. Mai 1851.⁴⁶⁸ Einen Tag später wandte es sich schließlich an das Ministerium für Handel und öffentliche Arbeiten. Zwar stimmte es dem Vorschlag des Magistrats im Wesentlichen zu, da „die Anlage

⁴⁶³ Vgl.: Eisenbahnarchiv Nürnberg: EA VMN 69 996: Friedrich August Freiherr von Zu Rhein war seit 1849 Regierungspräsident von Unterfranken.

⁴⁶⁴ BayHStA, IV: MH 15276, Schreiben vom 30. April 1851.

⁴⁶⁵ Ebd.

⁴⁶⁶ Braun, Armee, 325.

⁴⁶⁷ Eisenbahnarchiv Nürnberg: EA VMN 69 996: Bericht der Eisenbahnbau-Kommission vom 12. Mai 1851.

⁴⁶⁸ Eisenbahnarchiv Nürnberg: EA VMN 69 996: Gutachten des Kriegsministeriums vom 26. Mai 1851.

eines Bahnhofes in Würzburg innerhalb der Festungswerke [...] als sehr zweckmäßig erachtet“ werden könnte, ja sogar eine „unbedingt notwendige Maßnahme“ darstellen würde.⁴⁶⁹ Gleichzeitig gab es jedoch auch zu bedenken, dass ein Durchbruch der Mauern die Verteidigungsfähigkeiten mindern würde. Außerdem sei durch eine Errichtung außerhalb der Wälle ein Durchgangsbahnhof möglich, was nicht nur militärisch einige Vorteile aufbieten würde.⁴⁷⁰ Als wichtigen Wegknotenpunkt konnte die Armeeführung einen Anschluss Würzburgs nicht länger ignorieren. Letztendlich folgte die Genehmigung der Militärs, den notwendigen Durchbruch auszuführen. Dabei bestand es jedoch darauf, ein „bombenfestes Doppeltor“ einzubauen, welches „fortifikationsmäßig ausgestaltet“ werden müsste.⁴⁷¹

Eine von den Bürgern angestrebte Abstimmung für den 2. August desselben Jahres wurde aus Furcht vor Unruhen abgesagt.

König Max II. entschied sich am Ende für den Vorschlag innerhalb der Festungsmauern, um damit dem Rat der Eisenbahn-Kommission als auch dem Wunsch des Magistrats nachzukommen. Beide Parteien argumentierten über den enormen finanziellen Vorteil dieser Lokalität.⁴⁷² Tatsächlich wurde also ein Kopfbahnhof inmitten der Stadt angelegt und ein Walldurchbruch zwecks der Gleise durchgeführt, welche durch ein Walltor geschützt waren, bevor sie den Graben überquerten und sich in Richtung Schweinfurt bzw. Gemünden teilten.⁴⁷³

Als im Jahr 1861 eine weitere Anbindung der Stadt mit Ansbach bzw. Heidelberg ins Auge gefasst wurde, stellte sich erneut der enorme Nachteil eines Kopfbahnhofes deutlich heraus. Die Erweiterung der bestehenden zwei Gleise auf mindestens fünf Stück wurde angedacht. Dies hätte zu einem „unumgänglichen“ Durchbruch „der bestehenden Festungs-Werke“ geführt.⁴⁷⁴ Zuvor hatten bereits die Stadt- und Festungskommandantschaft und die Lokal-Genie-Direktion mit dem Kriegsministerium über die zukünftige Linienführung über Heidingsfeld in Kontakt gestanden. Hierfür wäre eine Eisenbahnbrücke über den Main von

⁴⁶⁹ BayHStA, IV: MH 6996, No. 6504 vom 27. Mai 1851 bzw. BayHStA, IV: MKr 9709, Die Anlegung von Eisenbahnen im Königreiche Bayern und den angrenzenden Staaten. Deren und des Ludwig Canals - strategische Beziehungen für Bayern, Donau Dampfschiffahrt, Verwaltung des Ludwigs Canals vom Jahre 1842 bis 1852, No. 6504.

⁴⁷⁰ Eisenbahnarchiv Nürnberg: EA VMN 4116: Berichte vom 19. und 22. März 1844: Interessanterweise sprach sich das Kriegsministerium noch im Jahr 1844 gegen eine Anlage innerhalb der Hauptwallanlagen aus.

⁴⁷¹ Seberich, Franz: Die Mainlande (11. Jahrgang): Der alte Bahnhof und seine Schicksale, in: Main Post Würzburg, 1960, 49 ff.

⁴⁷² BayHStA, IV: MH 15276, Bericht Eisenbahn Commission.

⁴⁷³ Seberich, Die Mainlande, 57: Der bereits erwähnte Verlust der Festungseigenschaft der Stadt rechts des Mains im Jahr 1856 ging mit der Fertigstellung des Bahnhofes im selben Jahr einher.

⁴⁷⁴ BayHStA, IV: MKr 9713, Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, 1861 bis 1861, No. 1398.

Nöten gewesen, weswegen sich die militärischen Instanzen einschalteten. Die projektierte Strecke wäre in dem direkten Einzugsgebiet der Festung gelegen, da sie rund 2.000 bis 2.600 Schritte entfernt auf der linken Mainseite erbaut werden sollte. Die Stadt- und Festungskommandantschaft gab zu bedenken, dass die Festung nur mit einem Vertikalfeuer auf diesen Einschnitt einwirken könnte und dies die „Vertheidigungs-Fähigkeit“ abschwächen würde. Sie sähe es als unbedingt notwendig an, über diesen Mangel zu berichten, und erbat im „militärischen Interesse entsprechende Änderungen im Projekte zu erwirken.“⁴⁷⁵ Das Kriegsministerium reagierte auf die Einwände und stellte fest, dass es für die „Wahrung der Sicherheit der Feste Marienberg“ die Vorschläge begutachtet hätte und momentan zu den geplanten Vorkehrungen keine „Beanstandungen zu erheben“ gedenke.⁴⁷⁶

Die Strecke sollte letztendlich doch nicht realisiert werden. Mit dem Entschluss (1861), den Bahnhof komplett neu vor den Toren der Stadt zu errichten, veränderte sich auch der angedachte Linienverlauf. Dementsprechend stand die Bahnführung nicht mehr im direkten Einzugsgebiet der Festung. Letztlich setzten sich hier auch wirtschaftliche und zivile Interessen durch. Das Ansteigen der Personen- und Gütermengen machte einen Kopfbahnhof innerhalb der Fortifikation nicht mehr praktikabel.⁴⁷⁷ Waren solche Übereinkünfte die Regel?

Ein Beispiel für die geringe Wertschätzung des Militärs durch die Regierung findet sich in dem über Jahre verschobenen Anschluss der Festung Ingolstadt an das Eisenbahnnetz. Dieser Vorgang dauerte wesentlich länger, als es der Armeeführung recht sein konnte. Schon im Jahr 1827 tauchte der Vorschlag auf, für den anstehenden Ausbau der Festung die Eisenbahn für den Materialtransport zu nutzen.⁴⁷⁸ Viele Male wurde die Einbindung Ingolstadts an das bestehende Netz verschoben.⁴⁷⁹ Die Gegner argumentierten, dass der Ort zwar zentral im Staat gelegen war, aber „kein Straßenknotenpunkt“ sei und damit keine Notwendigkeit bestehe, die einen baldigen Anschluss rechtfertige.⁴⁸⁰ Wie bereits erwähnt hatte Hartmann schon im Jahr 1836 einen besonderen Wert für den Ort bekundet.⁴⁸¹ Als erfahrener Offizier erkannte er die omnipräsente Gefahr eines Einfalls Frankreichs von Westen her. Ingolstadt sollte neben Würzburg eine zentrale Rolle in der Verteidigung des Landes spielen. Um die

⁴⁷⁵ BayHStA, IV: MKr 9713, Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, 1861 bis 1861, No. 3701.

⁴⁷⁶ BayHStA, IV: MKr 9713, Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, 1861 bis 1861, No. 14348.

⁴⁷⁷ BayHStA, IV: MKr 9713, Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, 1861 bis 1861, No. 3934.

⁴⁷⁸ Bauer, Karl: Die Königlich Bayerische Hauptlandesfestung, ihr Anschluss an das Eisenbahnnetz, ihre Versorgung mit Zweigbahnen, Ingolstadt, 1999, 135–198, 135.

⁴⁷⁹ Braun, Strategie auf Schienen, 323.

⁴⁸⁰ Vgl.: BayHStA, IV: HS 1519, Ueber die Centralfestung und den Armeedepot-Platz Ingolstadt.

⁴⁸¹ Vgl.: Kapitel 4.2.

Effizienz hierfür zu erhöhen, sei es unbedingt notwendig, die beiden Städte umgehend an ein aufkommendes Streckennetz anzubinden. Auch Generalstabsgutachten (1838) präferierten dieses Vorhaben.⁴⁸² Selbst der Deutsche Bund erwartete bereits 1847 eine baldige Anschließung der Stadt an eine Nord-Süd- bzw. Ost-West-Strecke.⁴⁸³ Doch wieder verstrichen viele Jahre, ohne dass ein Ansinnen der Militärs bei den Obrigkeiten Gehör fand.

Im Jahr 1857 beklagte der damalige Generalquartiermeister von der Markin einer Denkschrift, dass sich der „militärische Wert [...] verringert“, wenn über das ganze Land ein Eisenbahnnetz gespannt werden würde, „Ingolstadt aber davon ferne gehalten“ würde. Seiner Ansicht nach müssten Eisenbahnen „an und für sich durch Festungen geführt und beherrscht werden.“ Ebenso mahnte er bei Auslassung dieser Notwendigkeit, dass „die Folgen [...] dieser Anwendung viel zu spät“ eingesehen werden würden.⁴⁸⁴ Unterstützt wurde sein Anliegen durch einen im selben Jahr veröffentlichten Bericht, welcher in Ingolstadt von einem Major von der Lokal-Genie-Direktion verfasst wurde: Bei einem Kriege Frankreichs gegen den Deutschen Bund sei „der südwestliche Theil Deutschlands mit in erster Reihe bedroht“, und zunächst würden keine größeren Truppenverbände den Feind aufhalten können. Österreich wäre für Gegenmaßnahmen zu weit entfernt, Preußen müsste seine eigene Rheinprovinz zunächst sichern. Dementsprechend würden die Franzosen ins untere Donautal vordringen und direkt Ulm bedrohen. Die Donau sei der Schlüssel zur militärischen Vormacht in Süddeutschland, und so wäre nach dem Fall der Ulmer Bundesfestung ein Rückzug auf Ingolstadt die logische Konsequenz. Ingolstadt sei also nach Ulm die zweitwichtigste „Donauveste“ und das „Bollwerk Bayernlands.“ Durch eine Verbindung mit dem Eisenbahnnetz könne „schneller gegenseitig Hülfe und Zufuhrleistung mit allen Kriegsbedürfnissen“ garantiert werden. Eine Linienführung von Donauwörth nach Regensburg wäre zu empfehlen, eine Verbindung bis Ulm mehr als vorteilhaft. Hieraus entstünde auch die Möglichkeit für einen offensiven Charakter, da Truppenverschiebungen von Ingolstadt nunmehr „neue Kriegsoptionen“ beinhalten könnten. Die Eisenbahnen seien „für das Verteidigungssystem Deutschlands“ unabdingbar. Die Festung würde somit zu einem neuen,

⁴⁸² Braun, Armee, 203.

⁴⁸³ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), Prod. 65/66.

⁴⁸⁴ BayHStA, IV: HS 91, Zustände der Armee; Januar 1857.

enorm wichtigen Verkehrsknotenpunkt werden. Eine telegraphische Verbindung war ebenfalls noch nicht vorhanden und entsprechend gefordert worden.⁴⁸⁵

Doch nach wie vor spielte bei der Planung von staatlich getragenen Strecken die Rentabilität eine große Rolle. Zentren wie München, Augsburg und Nürnberg hatten primäre Wichtigkeit. Auch Anschlüsse nach Sachsen über Hof, nach Württemberg über Ulm, nach Österreich über Salzburg/Kufstein oder nach Hessen über Frankfurt hatten hierbei Priorität. Zusätzlich sollte beachtet werden, dass die Erschließung Ostbayerns Privatfinanziers überlassen wurde und ein finanzieller Anreiz für die Erschließung Ingolstadts fehlte.

Die Bestrebungen der Militärs hatten zunächst also keinen Erfolg. Der Generalquartiermeisterstab richtete im Jahr 1860 abermals ein Schreiben an den König.⁴⁸⁶ Darin wurde vermerkt, dass eine Festung nicht bloß durch die Werke stark sei, sondern besonders die Lage und die Anzahl der Wegverbindungen eine entscheidende Rolle spielen würden. Gerade mit dem Aufkommen der Eisenbahnlinien habe sich dieser Umstand noch weiter verstärkt. Wenn eine Festung durch Schienenwege mit anderen Zentren verbunden ist, sei sie eine wesentlich höhere Bedrohung für den Feind, da hier Truppen von den Fortifikationen geschützt gesammelt werden könnten. Umgekehrt verliere ein befestigter Ort seine Wichtigkeit, wenn keine entsprechenden Anbindungen vorhanden seien. Kriegsminister Ludwig von Lüder (1795–1862)⁴⁸⁷ unterstützte dieses Schreiben, woraufhin sich die zivildienstliche Generaldirektion der Verkehrs-Anstalten zu Wort meldete: Ingolstadt „aus strategischen Rücksichten zum Mittelpunkt eines Bahnnetzes zu machen“ würde im Ganzen vier bis fünf Jahre benötigen; die Direktion erkenne diese Wichtigkeit jedoch nicht und sei der Ansicht, dass Eisenbahnen als „Fördermittel aller Zweige des [...] Verkehrs und als Culturmittel zu betrachten“ seien. Dementsprechend sollten unter „Beobachtung der finanziellen Verhältnisse“ künftige Projekte beurteilt werden. Bahnen, „welche lediglich militärischen Zwecken dienen,“ stünden im Widerspruch zur eigentlichen Bestimmung von Bahnen und seien nicht zu fördern, bis „für den Verkehr wichtige Bahnen“ gebaut wurden.⁴⁸⁸ Der Faktor der Rentabilität spielte immer wieder eine entscheidende Rolle bei der Anlegung neuer Streckenbauten. In einem Antwortschreiben des Handelsministers, Karl von Schrenck (1806–

⁴⁸⁵ BayHStA, IV: HS 1519, Ueber die Centralfestung und den Armeedepot-Platz Ingolstadt, verfasst von Major Krämer.

⁴⁸⁶ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), No. 204.

⁴⁸⁷ Eine genauere Beleuchtung zu Ludwig von Lüder: Siehe Kapitel 7.

⁴⁸⁸ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), No. 3158.

1884), an Kriegsminister von Lüder im März 1860 wurde nochmals explizit darauf hingewiesen, dass eine Verbindung mit dem Eisenbahnnetz „unbestreitbar in strategischen Rücksichten begründet“ sei, dass jedoch immer der finanzielle Aspekt im Auge behalten werden sollte.⁴⁸⁹ Umso überraschender mag es erscheinen, dass von Schrenck im November desselben Jahres Kriegsminister von Lüder wissen ließ, dass „der Bau der Direktion von Ingolstadt nach München [...] als die der allseitigen Interessen entsprechendste, in Erwägung gezogen [...] worden“ ist und ein Techniker zeitnah mit der Vermessung einer möglichen Streckenführung beginnen solle.⁴⁹⁰ Diese komplette Kehrtwende mag zunächst unerwartet erscheinen.⁴⁹¹ Die Finanzierung sollte wenn möglich – nach Genehmigung der Kammer – auf Staatskosten erfolgen.⁴⁹² Schließlich sei diese Investition für den „Unterhalt des bestehenden, höheren Friedens“ gedacht.⁴⁹³ Eventuell spielten aber der Sardinische Krieg und die daraus resultierende Niederlage Österreichs eine gewisse Rolle bei der neuen Investitionsbereitschaft der bayerischen Regierung. Jedenfalls zeigte das Ministerium des Handels und öffentlicher Arbeiten doch Kooperationsbereitschaft und beschloss unter Zustimmung des Kriegsministeriums den Bau einer „Eisenbahn von München direkt nach Ingolstadt“ und forderte gleichzeitig erste Planungen aufzunehmen und dem Landtag vorzulegen.⁴⁹⁴ Das Kriegsministerium selbst beauftragte am 20. April 1860 über das Genie-Corps-Commando die Festungskommandantschaft in Ingolstadt mit der Erarbeitung eines eigenen Gutachtens über die Festsetzung der Linie.⁴⁹⁵ Ebenfalls sollte die Positionierung des Bahnhofes eruiert werden. Er sollte nach Möglichkeit „Schutz durch die Festungsmarken“ erhalten.⁴⁹⁶ Das Genie-Corps-Commando antwortete schließlich am 13. März 1863 mit einem Bericht. Oberst Seidel sah einen Vorteil in der Anlegung eines Bahnhofes innerhalb des Festungswerkes.⁴⁹⁷ Dies hätte jedoch den Nachteil gehabt, dass das Baugebiet zum einen begrenzt sei und zum anderen viele Durchbrüche durch die Fortifikationen nötig gewesen wären. Hierbei finden sich also ähnliche Umstände wie bei der Standortsuche des Bahnhofs in Würzburg. Seidel gab zu

⁴⁸⁹ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), No. 1842.

⁴⁹⁰ BayHStA, IV: MKr 9712, Eisenbahnbauprojekte, Konzessionserteilungen (1859-1860), No. 9158.

⁴⁹¹ In den Akten des Kriegsarchives war kein weiterer Hinweis auf die politische Kehrtwende aufzufinden. Möglicherweise spielte auch die Erschließung Ostbayerns sowie die langsam realisierten Verbindungen gen Österreich eine gewisse Rolle, das Netz nun effektiver auszubauen.

⁴⁹² BayHStA, IV: MKr 9713, Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, 1861 bis 1861, No. 1206.

⁴⁹³ BayHStA, IV: Eisenbahnen, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, 1861 bis 1861, No. 1598.

⁴⁹⁴ BayHStA, IV: C I Ingolstadt, 60 a1 No. ad 1.

⁴⁹⁵ Vgl.: Bauer, Hauptlandfestung, 137 f.

⁴⁹⁶ BayHStA, IV: MKr 9714, Eisenbahnen, Bauten, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, strategische Beziehungen für Bayern, vom Jahre 1862 bis 1863, No. 11049.

⁴⁹⁷ Weitere Informationen zu Oberst Seidel konnten nicht eruiert werden.

bedenken, dass „Ingolstadt ein wichtiger Knotenpunkt wird, dessen Gebäude und Hallen ein großes Areal in Anspruch nehmen werden.“ Ebenso sei eine Anlegung auf dem rechten Donauufer außerhalb der Befestigungen militärisch nicht vertretbar und „fortifikatorisch unzulässig.“ Als Resultat aus seinen Untersuchungen gab er schließlich bekannt, dass eine Position auf dem linken Donauufer außerhalb der Festung wohl die besten Möglichkeiten bieten würde. Hier sei genug Platz für Expansionsbestrebungen und es erschien „fortifikatorisch und technisch am entsprechendsten.“⁴⁹⁸ Am 11. September 1863 beauftragte das Kriegsministerium jedoch erneut die Festungs-Kommandantschaft in Ingolstadt, ein Gutachten über die Positionierung eines neuen Bahnhofes zu erstellen. In einem weiteren Befehl vom 3. Oktober 1863 an dieselbe Stelle forderte die oberste Armeeführung drei wesentliche Punkte zur Überprüfung einer Anlegung an. Primär sollte der „Schutz durch die Festungswerke gesichert werden [...], letztere [sollen] aber durch Gebäude [...] nicht maskiert und in ihrer Feuerwirkung nach außen behindert werden dürfen“ und „dass der [...] Platz erweiterungsfähig sei.“⁴⁹⁹ Sowohl das Kriegs- als auch das Handelsministerium und die lokalen Behörden vor Ort hatten unterschiedliche Ansichten über die beste Lage für eine Errichtung des Bahnhofes.⁵⁰⁰ Bis letztendlich eine Einigung erzielt werden konnte, vergingen noch viele weitere Jahre. Das Handelsministerium favorisierte eine Anlegung sechs Kilometer südlich des eigentlichen Brückenkopfes; das Kriegsministerium dachte an einen Platz zwei Kilometer südlich der Festungswälle.⁵⁰¹

Letztendlich wurde dem Wunsch der Armeeführung entsprochen und eine Station auf dem rechten Ufer der Donau weit außerhalb der Festung geplant. Im Jahr 1864 reiste eine Spezialkommission nach Ingolstadt, um die Pläne für eine Festlegung der endgültigen Position auszuarbeiten. Die sowohl aus technischen als auch militärischen Spezialisten zusammengesetzte Kommission entschied sich für die Errichtung eines „Central-Bahnhofes“.⁵⁰² Dieser lag auf dem rechten Donauufer, südlich der Stadt und hatte auch militärischen Wert. Diese Station sollte sich im Feuerbereich der Festung befinden. Wichtig war ebenfalls der mehrgleisig geforderte Ausbau, um Verbindungen in alle Himmelsrichtungen herstellen zu können. Im Jahr 1867 folgte schließlich die Eröffnung des

⁴⁹⁸ BayHStA, IV: C I Ingolstadt, 60 a1 No. ad 1; s. a.: BayHStA, IV: MKr 9714, Eisenbahnen, Bauten, Dampfschiffahrten, Ludwigs-Kanal, strategische Beziehungen für Bayern, vom Jahre 1862 bis 1863, No. 1624.

⁴⁹⁹ BayHStA, IV: C I Ingolstadt, 60 a1 No. ad 1, Nr. 6.

⁵⁰⁰ Bauer, Hauptlandfestung, 141 ff.

⁵⁰¹ Braun, Strategie auf Schienen, 325.

⁵⁰² Vgl.: Bauer, Hauptlandfestung, 147 ff.

Bahnhofs und der dazugehörigen Strecke nach München. Bis ins Jahr 1904 konnten Verbindungen in Richtung Pleinfeld, Donauwörth, Augsburg, Regensburg und Riedenburg hergestellt und somit die Wertigkeit dieses Punktes noch erhöht werden.⁵⁰³

Aus diesen Beispielen lässt sich erahnen, wie oft Interessenskonflikte bestanden, und wie dennoch dem Militär eine Wichtigkeit, speziell bei Festungsplätzen, zugesprochen wurde. Und so sehr die Kooperation in Würzburg funktionierte, so sehr stockte sie beim Anschluss Ingolstadts.

Die Frage nach der Leistungsfähigkeit des bayerischen Netzes sollte hier noch kurz beleuchtet werden. Dafür lohnt sich ein statistischer Vergleich mit den Ausmaßen in den benachbarten Staaten. Das Streckennetz des Königreichs verfügte im Kriegsjahr 1866 über 2.286 Kilometer Streckenlänge, wobei nur 277 Kilometer davon doppelgleisig waren. Das Großherzogtum Baden besaß 718 Kilometer mit 281 Kilometer doppelgleisiger Linien. Das Königreich Württemberg konnte auf 561 Kilometer mit 145 Kilometer doppelgleisiger Ausführung zurückgreifen.⁵⁰⁴ Die bayerische Eisenbahnpolitik hatte also eine gewisse Vorarbeit geleistet. Ein zu kritisierender Punkt musste dabei dennoch die mangelnde Existenz von doppelgleisigen Streckenbauten bleiben. Die Bundesmilitärkommission hatte im Jahre 1863 einen kritischen Beitrag über das deutsche Eisenbahnnetz verfasst. Nur mit „Doppelgleisen“ sei ein „rascher [...] und sicherer Betrieb, wie er für größere Truppentransporte durchaus notwendig ist“, gewährleistet. Alle „Hauptlinien von militärischer Wichtigkeit“ seien folglich mit zwei Gleisen zu versehen. Bei einem Aufmarsch müsse das leere Transportmaterial auf derselben Strecke zurückgeführt werden, auf welcher die Truppen und das Material an den Versammlungspunkt gebracht wurden. Sonst entstünden unnötige Stockungen und Reibungen. Selbst bei genauen Vorberechnungen könnten diese schwerlich eingehalten werden, da ein fehlendes freies Gleis Verzögerungen hervorrufe. Für das Königreich Bayern wurden ebenfalls Berechnungen angestellt. Der Transport des bayerischen Bundeskontingents würde auf einer Linie rund 150 Züge benötigen. Bei neun täglichen Zügen würden insgesamt 17 Tage Embarkieren (Verladen) und 19 Tage Fahrtzeit aufgewendet werden. Denn die große Gefahr für den Bund liege im Westen. Frankreich habe bereits 62 Prozent seiner Linien doppelgleisig ausgebaut,

⁵⁰³ Braun, *Strategie auf Schienen*, 324.

⁵⁰⁴ Fremdling et al., *Statistik der Eisenbahnen*, 96, 126, 129, 131–134: Neben den Staatsbahnen existierten noch einzelne privatisierte Bahnen. Gerade Preußen änderte seinen Kurs zum kompletten Staatsbahnprinzip erst 1880.

wohingegen der Bund bei 25 Prozent stehe.⁵⁰⁵ Dass diese Mahnung recht unerhört blieb, sollte sich bei der Mobilmachung Bayerns im Jahr 1866 nachteilig zeigen.

Dieses Kapitel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht.



⁵⁰⁵ BayHStA, IV: A XXI, 68, Deutscher Bund. Bundes-Versammlung Protokolle, Frankfurt, 1863, 28. Sitzung, 19. September 1863, § 44: Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen Deutschlands mit Bezug auf deren Benutzung zu militärischen Zwecken.