



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Briesen, v.: Das französische Eisenbahnsystem in seiner Bedeutung für
den Zukunftskrieg

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Das französische Eisenbahnsystem in seiner Bedeutung für den Zukunftskrieg

Von General der Infanterie z. D. v. Briesen in Kolberg



Der Feldmarschall Moltke sagt in seinem berühmten Memoire vom Jahre 1868 über den Kriegsplan gegen Frankreich: „Fehler in der ursprünglichen Versammlung der Heere sind im ganzen Verlaufe der Feldzüge kaum wieder gut zu machen!“

Da die ursprüngliche Versammlung, das heißt der strategische Aufmarsch der Heere heute fast ausschließlich mittels der Eisenbahnen geschieht, so leuchtet es ein, welche hohe Bedeutung für den ganzen Verlauf eines Feldzuges die Ausgestaltung und die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes eines Staates haben muß, um so mehr noch, als auch während des Verlaufes der Feldzüge, also bei den Operationen der Heere, die Eisenbahnen eine nicht minder hohe Bedeutung gewinnen, nicht sowohl zur Heranführung der Kriegsbedürfnisse für die Armeen, als auch für die Verschiebung großer Truppenmassen von einem Kriegsschauplatz nach dem andern. Wir brauchen uns nur an den Transport der französischen Ostarmee unter Bourbaki von Lyon bzw. Bourges-Nevers nach dem Doubs im Dezember bis Januar 1870/1871 zu erinnern.

Welchen gewaltigen Aufschwung aber das gesamte Kriegswesen Frankreichs seit dem Frankfurter Frieden genommen hat, das beweist in hervorragendem Maße auch die Entwicklung des französischen Eisenbahnwesens in den letzten vierzig Jahren.

Eingedenk der Lehre ihres großen Staatsmannes Thiers, welche er ihnen nach dem unglücklichen Kriege mit den Worten mittheilte: „Il en coute trop d'être faible“ haben die französischen Eisenbahngesellschaften viele Milliarden ausgeworfen, um das Eisenbahnsystem Frankreichs für die strategischen Zwecke der Armee, besonders für den Revanchekrieg gegen Deutschland nach Möglichkeit auszugestalten.

Wie in allen Zweigen der Heeresorganisation und Kriegsvorbereitung, so ist auch in bezug auf das Eisenbahnwesen geradezu Großartiges geleistet worden.

Bei Beginn des Feldzuges 1870 standen der französischen Heeresleitung für den strategischen Aufmarsch der Armee in der Linie Metz—Straßburg nur vier durchgehende Eisenbahnlinien zur Verfügung, von welchen nur eine, die große Linie Paris—Nancy—Straßburg zweigleisig war, während sie jetzt über

zwölf bis zur deutschen Grenze durchgehende Linien verfügt, welche sämtlich zweigleisig ausgebaut sind. Demgegenüber hatte Deutschland 1870 neun durchgehende Linien für den strategischen Aufmarsch der Armee an der Grenze verfügbar, von denen drei zweigleisig waren, während es heute, ebenso wie in Frankreich zwölf durchgehende Linien in das Aufmarschgebiet, davon aber nur acht zweigleisige besitzt.

Die Leistungsfähigkeit der französischen Eisenbahnen war im Jahre 1870 sehr gering. Abgesehen davon, daß von den vier verfügbaren Linien nur eine zweigleisig war, entsprachen auch die Vorbereitungen für die Mobilmachung wie für den Massentransport der Heere nach dem Kriegsschauplatz in keiner Weise den Anforderungen und blieben weit hinter den eingehend vorbereiteten Leistungen der deutschen Eisenbahnen zurück.

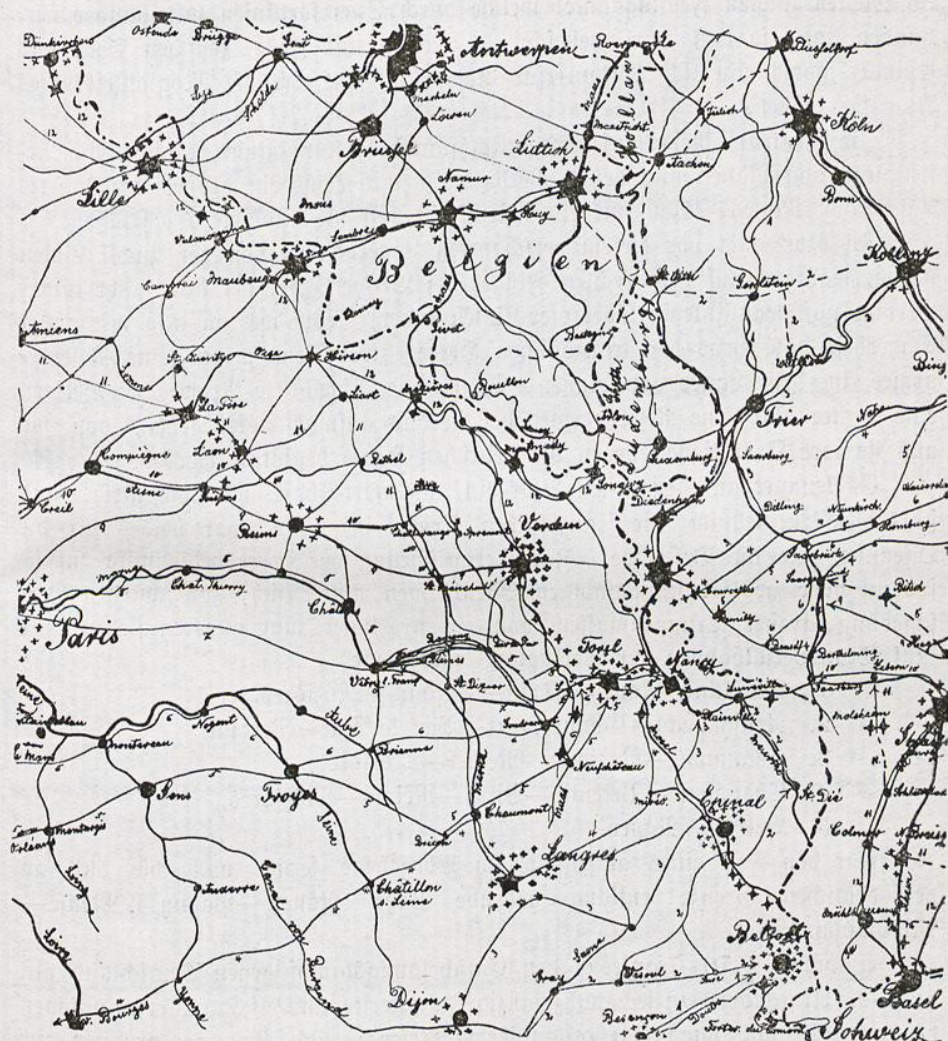
Während die Heeresverwaltung Frankreichs bis zum Kriege an dem Fehler einer übermäßigen Zentralisation litt, war das Eisenbahnwesen des Landes übermäßig zersplittert. Die Eisenbahnen gehörten im wesentlichen den sechs großen Eisenbahnkompagnien: Ost, West, Süd, Nord, Orléans und Paris—Lyon—Méditerranée. Eine militärische Organisation des Eisenbahnwesens für die Ausführung großer Truppentransporte bestand jedoch nicht. Zwar hatte der Kriegsminister Marschall Niel die Notwendigkeit einer einheitlichen Organisation wohl erkannt und im März 1869 eine: „Commission centrale des chemins de fer“ berufen, welche die hierauf bezüglichen Fragen prüfen und Verbesserungen vorschlagen sollte. Nach dem Tode des Marschalls am 14. August 1869 blieb aber trotz der sehr wichtigen Vorschläge dieser Kommission alles beim alten und es wurden keinerlei größere Vorbereitungen für die Verwendung der Eisenbahnen bei der Mobilmachung und dem strategischen Aufmarsch des Heeres getroffen. Diese Versäumnis beeinflusste in unheilvoller Weise den ganzen Verlauf des Feldzuges.

Während Kaiser Napoleon beabsichtigt hatte, den Krieg mit einer großen Offensive nach Süddeutschland zu beginnen, um dieses vom Norden zu trennen und nach Niederwerfung der süddeutschen Staaten sich gegen Preußen zu wenden, mußte er bei seinem Eintreffen bei der Armee in Metz am 28. Juli erkennen, daß diese dank der mangelhaften Leistungen der Eisenbahnen noch in keiner Weise operationsbereit war und er daher auf seine weiten Offensivpläne verzichten und den Angriff des Gegners im eigenen Lande erwarten mußte.

Nach dem Kriege wurde dann durch Gesetz vom 14. November 1872 eine „Commission militaire supérieure des chemins de fer“ gegründet, mit einem Divisionsgeneral als Präsidenten und Vertretern der Heeres- und Marineverwaltung, wie der sechs großen Eisenbahnkompagnien, welche nach dem Vorbild der deutschen Organisation das gesamte Eisenbahnwesen nach militärischen Grundsätzen und Gesichtspunkten einzurichten und alle Vorbereitungen für die Mobilmachung und den strategischen Aufmarsch der Heere, sowie für die Verwendung der Eisenbahnen während der Operationen im eigenen wie im Feindeslande sorgfältig zu bearbeiten hat.

Alle diese Linien sind zweigleisig ausgebaut, die kurzen Strecken von Vitry le François bis Vlesmes und von Bricon bis Chaumont, welche für zwei Linien gebraucht werden, sind sogar viergleisig eingerichtet.

Wenn Frankreich die Neutralität von Belgien und der Schweiz respektiert, so müssen die Endpunkte dieser zwölf Linien die Aufmarschfront der französischen Heere ergeben, da die Heeresleitung jedenfalls diese strategischen Bahnen voll ausnutzen muß und wird.



Betrachten wir diese Aufmarschpunkte näher, so finden wir, daß sie sämtlich in oder dicht vor der ersten Festungslinie Frankreichs enden.

Um nämlich den Aufmarsch der Heere absolut sicher zu vollenden und eine starke Verteidigungsfront gegen den damals sehr überlegenen Gegner zu ge-

winnen, hat Frankreich nach dem Frankfurter Frieden mit ungeheuren Kosten eine zusammenhängende Festungslinie längs der ganzen Ostgrenze geschaffen.

Diese gewaltige Festungsmauer beginnt unmittelbar an der Schweizer Grenze mit der Forteresse du Romont und läuft längs der Mosel und Maas bis zur belgischen Grenze bei Montmédy—Mézières.

Die vier durch zwei-, ja zum Teil dreifache Fortlinien geschützten befestigten Lager von Belfort, Epinal, Toul und Verdun bilden die Hauptstützpunkte dieser 36 Meilen langen Festungslinie, welche durch Sperrfortlinien miteinander verbunden sind, so daß nur zwei schmale Lücken, und zwar zwischen Toul und Epinal, sowie nördlich Verdun für die deutschen Heere die Möglichkeit eines Angriffes bieten.

Im Zentrum dieser außerordentlich starken Festungslinie ist durch die Befestigung von Nancy und dessen Verbindung mit Toul ein großes verschanztes Lager von Nancy—Toul mit einem Umkreis von 90 Kilometern geschaffen.

In bzw. dicht vor diesem verschanzten Lager enden von den zwölf Linien sieben, während auf dem rechten Flügel bei Belfort eine, bei bzw. dicht hinter Verdun auf dem linken Flügel vier Linien enden. Wir werden also mit voller Sicherheit das Gros der französischen Heere, zwei Armeen und eine Reservearmee in dem Lager von Nancy—Toul, eine schwächere Armee bei Belfort, eine Armee und eine Reservearmee bei Verdun aufmarschieren sehen, von wo aus sie ihre Operationen gegen die deutschen Heere beginnen werden.

Es leuchtet auf den ersten Blick ein, wie vorteilhaft, wie konzentriert und stark diese Aufstellung der französischen Armee ist, und zwar beides für die Offensive, wie die Defensiv. Zur Heranführung der Heeresbedürfnisse hat sie sodann diese zwölf leistungsfähigen Eisenbahnen hinter sich; zur schnellen Verschiebung großer Truppenmassen von einem Flügel zum anderen stehen aber fünf Transversalbahnen zur Verfügung, und zwar

1. Die Linie Nancy—Toul—Verdun—Mézières,
2. Neuschâteau—Gondrecourt—Bar le Duc—Verdun,
3. Chaumont—Revigny—Rethel—Mézières,
4. Chaumont—Brienne—Vitry—Reims—Mézières,
5. Belfort—Nancy.

Für den Fall eines angriffsweisen Vorgehens ferner noch die dicht an der deutschen Grenze entlang gehende Bahn Nancy—Bagny s. Meuse—Montmédy.

Während 1870 Frankreich den Entscheidungskampf gegen Deutschland mit nur acht Armeekorps zu sechsundzwanzig Infanterie- und elf Kavalleriedivisionen begann und fast gar keine organisierten Reserve- und Besatzungstruppen zur Verfügung hatte, besteht heute die französische Kriegsmacht

- I. aus dem Feldheer I. Linie

zu einundzwanzig Linienkorps à zwei Infanteriedivisionen, einer Reserve-Infanteriebrigade, Kavallerie, Artillerie usw.,

einem Kolonialkorps à zwei Infanteriedivisionen mit Kavallerie, Artillerie usw.,
zehn Kavalleriedivisionen.

II. dem Feldheer II. Linie

zu dreizehn Reserverdivisionen à drei Reserve-Infanteriebrigaden mit starker Kavallerie, Artillerie usw.

III. dem Besatzungsheer

zu fünf Reserverdivisionen für die großen Festungen, achtzehn Territorialkorps, ferner allen Ersatz-, Douaniers- und Forestiers-Truppenteilen.

Mit Ausnahme von zwei bis drei Armeekorps (XIV. Lyon, XV. Marseille, eventuell noch XIX. Algier) und einigen Reserve- und Territorialtruppen, welche in den Alpenpässen gegen Italien stehen bleiben, wird diese gewaltige Kriegsmacht gegen Deutschland entfaltet werden und in der befestigten Linie Belfort—Verdun den strategischen Aufmarsch in voller Sicherheit vollenden.

Nach den Erfahrungen der großen französischen Probemobilmachungen können wir annehmen, daß die ersten Truppen jedes Armeekorps ihre Mobilmachung am fünften Tage vollendet haben, so daß an diesem Abend der Massentransport des Heeres auf den zwölf Eisenbahnlinien beginnen, am sechsten Mobilmachungstage die Ausschiffung an den Aufmarschpunkten erfolgen kann.

Von den gegen Deutschland verfügbaren zwanzig (eventuell neunzehn) Armeekorps und zehn Kavalleriedivisionen des Feldheeres I. Linie stehen etwa drei Armeekorps und drei Kavalleriedivisionen im Aufmarschgebiet, so daß nur sieben (sechzehn?) Armeekorps und sieben Kavalleriedivisionen zu befördern sind.

Wenn wir annehmen, daß die zweigleisigen Bahnen auch nur vierzig Züge täglich im Durchschnitt leisten werden, so würde ein Armeekorps mit hundert- unddreißig Zügen dreieinviertel Tag, eine Kavalleriedivision mit fünfundzwanzig Zügen fünftel Tage, eine Reserverdivision mit achtzig Zügen zwei Tage zum Transport gebrauchen.

Das gesamte Feldheer I. Linie würde demnach fünf Tage, das Feldheer II. Linie zwei Tage zum Aufmarsch gebrauchen, so daß am dreizehnten Mobilmachungstage der strategische Aufmarsch des ganzen Feldheeres I. und II. Linie vollendet sein kann und am vierzehnten Tage die Operationen gegen die deutsche Armee beginnen werden.

Die deutsche Armee muß, wenn die Neutralität von Belgien und der Schweiz gewahrt bleibt — was wir zunächst wohl als sicher voraussetzen können! —, zwischen Diedenhofen und Mülhausen, mit den Hauptkräften sicherlich aber den französischen Hauptkräften gegenüber, also in der Linie Diedenhofen—Meß—Zabern vorwärts Straßburg, aufmarschieren.

Von den zwölf verfügbaren Eisenbahnlinien enden in diesem Raume acht Linien im ersten, zwei Linien einen Tagemarsch weiter im zweiten Treffen,

während je eine Linie hinter dem rechten und linken Flügel bei Wittlich, bzw. Colmar oder Mülhausen weiter entfernt bleiben.

Da aber von den zwölf deutschen Linien nur acht zweigleisig, vier jedoch eingleisig sind, diese letzteren aber wohl nur etwa vierundzwanzig Züge täglich leisten werden, so wird der Aufmarsch der deutschen Heere in der Linie Diedenhofen—Metz—Zabern erst am fünfzehnten Mobilmachungstage vollendet sein können. Die französische Armee wird also dank der erreichten höheren Leistungsfähigkeit ihrer Bahnen einen Vorsprung von etwa zwei Tagen für den strategischen Aufmarsch gewonnen haben.

Ob dieser Vorsprung den Verlauf des Feldzuges günstig beeinflussen wird, muß hier unerörtert bleiben!

Aber auch für den Fall, daß Frankreich sich entschloße, den Hauptangriff gegen Deutschland durch Belgien zu führen, ist das französische Eisenbahnnetz vorzüglich entwickelt.

Für den strategischen Aufmarsch der französischen Hauptarmee in der Linie Mézières—Hirson—Maubeuge—Ville würden sodann neun zweigleisige Eisenbahnen zur Verfügung stehen. Hiervon enden:

- 2 Linien bei Mézières (von Verdun und Reims),
- 2 " " Liart (von St. Ménehould und Reims),
- 1 Linie " Hirson (von Laon),
- 1 " " Maubeuge (von St. Quentin),
- 1 " " Valenciennes (von Cambrai),
- 2 Linien " Ville (von Amiens und Rouen).

Deutschland hätte aber für den Fall, daß es zu Gegenmaßregeln gegen eine solche Umfassung gezwungen würde, nur sieben Bahnen zum Aufmarsch an der belgisch-luxemburgischen Grenze in der Linie Aachen—Trier zur Verfügung, von denen noch dazu eine eingleisig ist.

Von diesen Linien enden:

- 3 zweigleisige bei Aachen (von Köln, Düsseldorf und Duisburg),
- 1 eingleisige bei St. Vith (von Koblenz),
- 3 zweigleisige bei Trier (von Köln, Koblenz, Saarbrücken).

Also auch für diesen Fall ist das französische Bahnnetz günstiger als das deutsche entwickelt.

Die Betrachtung des französischen Eisenbahnsystems beweist uns in eindringlicher Weise den ungeheuren Aufschwung, welchen das französische Kriegswesen in allen Zweigen der Verwaltung seit dem Kriege von 1870/71 genommen. Frankreich hat seine Armee in bezug auf Organisation, Größe, Ausbildung, Bewaffnung und Führung auf eine so hohe, achtunggebietende Stufe der Vollkommenheit gebracht, daß es mit Ruhe dem ersehnten entscheidenden Vergeltungskampfe mit dem verhassten Gegner glaubt entgegensehen zu können.