

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Rhein und die Rheinfeldzüge**

**Cardinal von Widdern, Georg**

**Berlin, 1869**

Das linksrheinische Grenzland und die Sicherung desselben

[urn:nbn:de:bsz:31-241575](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-241575)

Studium des Feldzugs gezeigt. Man wolle sich andererseits auch über den Rheinübergang des zweiten preussischen Armee-Corps (v. Kleist) informiren. Dasselbe kam circa 15,000 Mann stark am 17. Januar 1814 bei Thal Ehrenbreitenstein an, als der Strom mit Eis ging. Während die Infanterie und Artillerie ebendasselbst hinübergeschafft wurde, hatte die Kavallerie bei Neuwied den Uferwechsel zu effectuiren. Erst am 1. Februar, also nach 15 Tagen, war die Duene am linken Ufer! An manchen Tagen hatte man kaum einige Kompagnieen hinüber schaffen können.

Die Schalen gebrauchen für das Ein- und Ausladen und für eine Hin- und Rückfahrt bei mäßigem Eisgang mehr als zwei Stunden. Ist derselbe aber stark, so drückt der Strom das Fahrzeug wohl gar soweit stromabwärts, daß dasselbe mit oder ohne Ladung eine viertel oder eine halbe Meile hinaufgetrödeln werden muß, wofür allemal an beiden Ufern eventuell Vorkehrungen getroffen werden müssen.

3. **Flöße.** Die Kosacken Tschernisheffs sind im Januar 1814 mit Pferden auf Flößen übergesetzt und zwar während der Strom mit Eis trieb.

Es leuchtet ein, wie sehr bei einem an den Rhein selbst gefesselten Feldzug im Winter der Besitz gesicherter fester Brücken der Defensivse gut kommt, namentlich wenn die Brückensfestungen dann als Ausfallsthore für größere Heeresmassen benutzt werden.

#### Das linksrheinische Grenzland und die Sicherung desselben.

Mit dem Schritt über den Rhein hinweg in das westliche Grenzgebiet Deutschlands treten wir auf das Feld von Speculationen und müßten vorher eigentlich schon folgende Fragen entschieden haben.

1. Soll Süddeutschland direct am Oberrhein oder indirect auf der Basis des Mittelrheins vertheidigt werden?

2. Soll man den Rhein — am Rhein vertheidigen? oder

3. Will man im Falle des politischen Angriffes gegen den Rhein von Westen her sich befähigt halten, Deutschland durch eine Offensive zu vertheidigen?

Die beiden ersten Fragen gehören zu denen, welche im Prinzip beantwortet werden müssen, wir kommen auf dieselben später zurück, die Letzte sollte allein abhängig sein von dem ersten Grundsatz: das System der Landesvertheidigung so einzurichten, daß es der Defensivse innerhalb und an den Grenzen ebenso dient, als wie der Offensive außerhalb derselben. In dieser Beziehung ist Frankreich gegen den Rhein hin durch die großen Festungsschwerpunkte Straßburg und Metz, welche beide an größeren Flußbarrieren dicht an der Grenze liegen sehr günstig situirt, Deutschland desto weniger, namentlich seitdem wir Luxemburg verloren. Was der Diplomat geglaubt hat, aufgeben zu müssen — ist der

Militair geneigt, ersetzt zu sehen\*) und er hat um so mehr Grund dazu, als selbst die französischerseits respectirte Neutralität den Verlust nicht ersetzt. Luxemburg wirkte wesentlich offensiv, weil es — auf der Central-Operationslinie vom Mittelrhein gegen Paris — mit den Moselfestungen Metz und Thionville, welche zugleich als Armee-Sammelplätze gelten, in einer Linie liegt, den Werth derselben für die französische Landesvertheidigung also abschwächte, weil es 2) mit Saarlouis und den Positionen bei Trier, welche beide erst durch die aufgegebene Festung einen Werth erhielten, das Sammeln deutscher Armeen an den Grenzen sicherte, weil es 3) das Straßennetz zwischen einer Operationslinie, die vom Mittelrhein, und einer andren, die vom Niederrhein über Lüttich durch Belgien auf Paris weisen, zum Theil als Eisenbahnsperrepunkt beherrscht, zum Theil beeinflusst, und weil es schließlich auch für die stricte Vertheidigung der Rheinlande ein großes Gewicht in die Wegschale der Defensiv warf. Die Festung sicherte der deutschen Armee eine größere Freiheit der Bewegung zu beiden Seiten der unteren Mosel, deckte die innerhalb ihrer Mauern zusammenlaufenden rückwärtigen Schienen-Verbindungen über Achen resp. Prüm (im Bau) nach Cöln am Niederrhein, sowie die Wasser- und Landstraßen über Trier längs der Mosel zum Mittelrhein (Coblenz-Mainz), Verbindungen die nunmehr der gegen den Rhein gerichteten Offensive eventuell dann gesicherter zufallen, wenn man dieser die deutschen linksrheinischen Provinzen von vornherein überlassen wollte oder in Folge nachtheiliger Ereignisse eine Zeit lang überlassen mußte. Ueber den Werth Luxemburgs in Verbindung mit den durch die Festung gesicherten Positionen bei Trier für einen Rückzug deutscher Heere aus den Argonnen in der Richtung auf Coblenz ist der Feldzug 1792 ein Belag gewesen.

Hat nun die deutsche Landesvertheidigung mit dem Aufgeben von Luxemburg so viel an Defensiv- und Offensivkraft verloren, daß die reiche Pfalz und die Mosellandschaften der auf Metz-Thionville basirten feindlichen Invasion offen liegen, ferner daß ein Sammeln der Armeen vorwärts des Rheins mehr als früher von der größeren Kriegsbereitschaft abhängt und schließlich unsrer eventuellen Invasion eine offensive Zwischenbasis fehlt, so liegt die Frage wegen Ersatzes des Verlustes nahe.

Nur Trier könnte den Schaden ersetzen, weil es als Moselsperre und für beide Theile des Kriegsschauplatzes zugleich wirken mußte, nämlich für den Schauplatz nördlich der unteren Mosel und für den südlich dieser Flußlinie. Die Festung Trier würde um so günstiger liegen, falls es einer von Westen kommenden Invasion, die aber mit Belgien nicht coallirt ist, darum zu thun ist in der Richtung über Cöln und Wesel in

\*) Siehe am Ende des Abschnittes 1792, Seite 32 „Observationen betreffend Luxemburg-Trier-Saarlouis.“

Cooperation mit einer Nordarmee zu treten, die in Verein mit einem dänischen Reserverheere bestimmt ist, gegen die Nordsee-Küsten in Action zu treten, oder welche gar vor der beweglichen Basis ihrer Flotte schon operirt. Diese weitgreifenden Voraussetzungen sind vielleicht ungewöhnliche Speculationen, allein sie sind ja nicht originell, und weil der Festungsbau bei Trier sich noch auf weit nahe liegendere Motive gründen würde, so sind sie ja nicht die einzigen. Die Stadt liegt aber für ihre Befestigung zu ungünstig gekehrt und in einem Becken, das von Höhen an beiden Seiten des Moselthals dominirt wird. — Man würde vermuthlich, um Herr der Saarbrücke bei Konz, so wie der Eisenbahn- und festen Brücke über die Mosel zu bleiben und bei dem Bedürfniß über beide Saar- und beide Moselufer zu verfügen, den Fortificationen eine Ausdehnung geben müssen, die einem Armeelager gleichkämen. Das Terrain und die Anlagen würden außerordentlich kostspielig sein und vermuthlich bei ihrer Ausdehnung und der Wichtigkeit, welche der Feind seinerseits auf den Besitz dieses Platzes legen dürfte, eine Truppenmasse als Defenstobefestigung verlangen, deren Abgabe die operirende Armee geniren möchte. Auch hätte der Bau seine politischen Consequenzen!

Der Gedanke, bei einer uns drohenden Invasion uns schnell wieder in Besitz von Luxemburg zu setzen, um das Verlorne mit allen seinen Consequenzen wieder zu gewinnen, gehört nicht in den theoretischen Calcul. Im Uebrigen sähe uns ein solcher Schritt nicht ähnlich und selbst wenn wir, benachrichtigt von dem Anmarsch eines feindlichen Truppencorps eben dorthin, uns auch unfererseits auf einen Concurrnzmarsh einlassen wollten, so könnten wir doch eben keine Festung besetzen, sondern nur eine Ruine, welcher die Armirung fehlt. Der Feind würde zunächst nicht mehr erreichen, denn über die von Luxemburg zum Niederrhein führenden Eisenbahnen erlangt er erst die Verfügung, wenn er nach eventueller Gewinnung unferer linksrheinischen Provinzen die daran vorgenommenen Zerstörungen beseitigt hat. —

Befestigt man Trier nicht — und wir haben die Schwierigkeiten hierfür nachzuweisen gesucht — so würde sich nothwendiger Weise die Recognoscirung für eine andere Festung auch ferner an die Landschaften der unteren Mosel halten müssen, um dieselben Bedingungen zu erfüllen, die für Trier geltend gemacht wurden:

1. Sperrung der mittleren Operationslinie gegen den Rhein;
2. Sperrung der Mosel selbst;
3. Gesicherter Uferwechsel zwischen Hunsrück- und den Eifelstraßen.
4. Wirkung sowohl nach dem Kriegsschauplatz nördlich der Mosel, als nach dem südlich derselben. —

Es ist früher gelegentlich von der Errichtung eines Truppenlagers im Hunsrück oder auf der Eifel die Rede gewesen, — andererseits

ist auch mit dem Moment, wo man sich nach einem Ersatz für Luxemburg umfah, auf die ehemalige Moselfestung Montroyal hingewiesen worden, um so mehr als zur Anlage der festen Moselbrücke für eine von Guskirchen nach Kirn (an der Nahe) projectirten Eisenbahn, resp. für die Linie Brüssel=Mainz, die Gegend von Trarbach gewählt worden ist, welche in den Feldzügen, die wir unserem Studium unterworfen hatten, so häufig für den Uferwechsel gesucht worden und von daher noch heute viele verfallene Schanzen aufweist.

Sieben Meilen von Trier,  $11\frac{1}{4}$  Meile von Coblenz, \*)  $12\frac{1}{2}$  Meile von Mainz entfernt gelegen, würde dieser Punkt zur Wahl einer befestigten Stellung mit einem Kern=Vort zur Sperrung der Mosel, der Brücke, wie der Eisenbahn um so mehr geeignet sein, als die andererseits projectirte und militairisch sehr wichtige Schienenlinie Coblenz=Trier unweit davon das linke Ufer (über Wittlich) begleiten soll. —

Die Letztere in dem Thal anzulegen, verbietet dessen Tiefe und vor allen Dingen dessen auf die vielgewundene Wasserader beschränkte geringe Breite. Um diese zweite Bahn artilleristisch zu beherrschen, müßten die Befestigungen an diesem Ufer eine entsprechende Ausdehnung erhalten und der Schwerpunkt einer befestigten Stellung resp. des Lagers auch schon deshalb auf das linke Ufer gelegt werden, weil das Terrain und die directe rückwärtige Schienenverbindung mit Coblenz dafür sprechen.

Die Ruinen von Montroyal stehen auf einem Ausläufer der südlichen Eifel, der gleich den benachbarten in steilen Böschungen zur Mosel abfällt, von dieser aber auf 3 Seiten in einer fast eine Meile langen Windung so vollständig umflossen wird, daß die Halbinsel nur durch einen im Fuß 1000 Schritt, auf der Höhe nur 300 Schritt breiten, im Ganzen aber etwa 1500 Schritt langen Damm mit dem nächsten Gebirgsstock der Eifel verbunden ist. Am Südfuß dieses Halbinselberges liegt das Städtchen Traben, ebenso gewerbfleißig und wohlhabend, als das gegenüber in enger Felspalte gelegene Trarbach. Noch sind hier die Spuren der ehemaligen Festung vorhanden, die — kaum erbaut — in Folge des Nyswider Friedens von Seiten der Franzosen zerstört werden mußte. — Im Feldzug 1793 sollen deutsche Ingenieure schon das Tracé für eine Neu=anlage abgesteckt haben.

Es würde sich durch die Anlage dieses Forts „Königsberg“ allerdings leicht ein großes Reduit für ein Lager herstellen lassen, dessen Ausdehnung durch den Berggrücken bestimmt wird, der durch das tiefe Thal der unteren, eine Meile unterhalb des Königsbergs mündenden Alf einer=

\*) Trarbach liegt direct gemessen nur 5 Meilen von Trier, 8 von Coblenz, allein es liegt nicht an den beiden großen Straßen und muß die Verbindung erst auffuchen. — Dorthin führen mehrere Chauffeen.

seits und das Moselthal andererseits eingefast wird und nach Nordwest mit kahlen Abhängen allmählich zu dem niederen Gelände abfällt, welches die Stadt Wittlich am linken Ufer der Lieser umgiebt. \*)

Der Rücken dieses nach allen Seiten hin abgegrenzten Bergzuges ist in seinem größeren westlichen Theil kahl und breit, hängt nur durch einen schmalen Felsendamm mit dem östlichen Theil zusammen, so daß eine Absperrung dorthin leicht zu effectuiren ist. Die steilen Moselabhänge sind kahl, — während die zum Wiesenthal der Alf abfallenden Hänge Wald tragen. —

Von diesem Nordabschnitt des Lagers, durch die Mosel geschieden, würde auf der anderen Seite ein Südabschnitt durch einen Gürtel von Schanzen umzogen werden müssen, dessen Ausdehnung ziemlich beliebig gewählt werden könnte, da es den Hochplateaus, an deren Fuß die Stadt Trarbach liegt, nicht an tiefen Ravins als Front- und Flankenanlehnung fehlt. —

Die Verbindung beider Abschnitte würde die Eisenbahnbrücke sein und erst nach Wahl des Uebergangspunktes könnte für den Südabschnitt das Nähere in Bezug auf die Ausdehnung und die Lage der Forts bestimmt werden. —

Sedenfalls müßte dem Fort „Königsberg“ auch ohne die Anlage eines größeren Lagers die Herrschaft über die Brücke gesichert werden, so daß auch die Passage auf der Mosel gesperrt werden kann, um dem Feinde die Wasserstraße für den Transport von Belagerungsmaterial aus Metz und Thionville für eine eventuelle Belagerung von Coblenz nehmen zu können.

Für kleinere Unternehmungen der lagernden Truppen würden die Moseldampfschiffe an gesicherter Stelle unterzubringen sein.

Die Prüfung, ob ein permanentes Friedens-Übungslager mit der Anlage der Befestigungen verbunden sein könnte oder sollte, gehört nicht hierher. Sedenfalls würde eine solche Maßregel dazu beitragen, die Truppenstärke in den linksrheinischen Landschaften etwa um eine geschlossene Division zu erhöhen. Für ihre kriegsmäßige Ausrüstung könnte ein eiserner Bestand von Fahrzeugen in dem Fort bereit gehalten werden, so daß ihre Mobilisirung innerhalb des Lagers stattfindet und die Ersatzmannschaften armirt zur Completirung herangezogen werden. — Trotz der schroffen Terrainformationen fände selbst die lagernde Cavallerie ein weites Übungsfeld in der Nähe von Wittlich.

Wenn nicht überhaupt die Anlage einer Zwischenbasis zwischen dem Rhein und den deutschen Westgrenzen mindestens bis dahin aufgegeben

\*) Ueber die Position von Wittlich siehe Seite 101 und 102.

ist, bis man mit den gegebenen Mitteln die Rheinfestungen selbst derart eingerichtet hat, daß an ihnen „nichts mehr zu wünschen übrig bleibt,“ — so würde schon jetzt über diese Frage entschieden werden müssen, welche mit der über die Sicherung der linksrheinischen Lande, speciell des Eisenbahnezuges zusammenfällt.

Nachdem bisher für das Letztere in den westlichen Grenzlanden sehr wenig gesorgt worden war, werden wir schon in wenigen Jahren ein ziemlich verzweigtes Bahnsystem sowohl in der Pfalz, als auch nördlich der unteren Mosel haben. Auf dasselbe näher einzugehen, scheint nicht unsre Aufgabe zu sein, weil das Capitel über die „Wichtigkeit“ der Eisenbahnen im Allgemeinen, wie das einer jeden Linie im Besonderen nunmehr bekannt ist, und andererseits die Eisenbahnarten die verbreitetsten sind. — Was die Landesverteidigung anbetrißt, so fällt ihr in Bezug auf die Eisenbahnen — abgesehen von der Mitwirkung derselben bei Anlage neuer Linien — vor Allem die Sicherung derselben für die der Mobilmachung folgenden Truppenconcentration und ferner die Sperrung derselben gegen den Gebrauch von Seiten des Feindes anheim — für den Fall des momentanen Verlustes einiger Grenzlandchaften.

Sämmtliche von Frankreich und Belgien nach Deutschland führenden Schienenwege erfahren am Rhein eine Sperrung durch die Festungen, bis auf diejenigen, welche gegen die Manheimer Brücke zusammenlaufen. Diese Communication ist eine so sehr wichtige, daß man im Kriegsfall wird bemüht sein müssen, sie durch einen großen Brückenkopf und durch Anlage von Batterien am rechten Ufer zu sichern, letzteres auch, um im Falle des directen Angriffs durch den Feind sie — wenn durchaus nöthig — einzuschießen oder auf electricischem Wege mit der Mine zu zerstören. Vielleicht wären für diese Brücke ähnliche Sicherheitsanstalten zu treffen als sie bei Kehl bestehen. Der Feind wird übrigens eintretenden Falls nicht geneigt sein, seinerseits die Brücke zu zerstören, weil sie die einzige ist, über die er hoffen könnte, seine großen Verpflegungs-Transporte auf das rechte Ufer zu fördern. Diejenigen Eisenbahnen, deren Uferwechsel auf die Traject-Anstalten basirt ist, würden eventuell sofort durch Abfahren derselben in die nächste Festung die Verbindung verlieren.

Ganz offen und schutzlos liegen dagegen die linksrheinischen Eisenbahnstrecken, so daß ein siegreicher bis zum Rhein vordringender Feind den Nutzen, welchen die Bahnen namentlich haben: Sicherung des Verpflegungsnachschubes aus den Hinterländern, Transport von Ersatzmannschaften, von Heergeräth und schwerem Belagerungsmaterial, Rückschaffung der Kranken u. s. w. bald, d. h. nach Beseitigung der vorgenommenen Zerstörungsbearbeiten zu genießen im Stande sein wird. Geht die deutsche Armee wirklich hinter den Rhein zurück, so kann das wohl nur in Folge großer ungünstiger Ereignisse stattfinden. Dann aber ist ein Zustand der Schwäche

vorhanden, den das Gewicht der mächtigen Festungen wohl ausgleichen kann, wobei es sich doch aber fragen dürfte, ob das Wiederherausbrechen durch die großen Offensthore Cöln, Mainz, (eventuell auch Manheim) oder Germersheim — offensiv gegen den Feind nicht zu lange dauert, so lange — bis er sich unser linksrheinisches Eisenbahnetz oder die mindest beschädigte Linie hat nutzbar machen können.\*)

Wenn wir also Sperr-Besten an den Knotenpunkten anlegen wollten, so müßte ihre Haltbarkeit mindestens nach jenem allerdings nur sehr approximativ schätzbaren Zeitraum berechnet werden. Andererseits könnten die Punkte für die Anlage solcher selbständigen, starken Forts (wie sie die Franzosen aus älterer Zeit in den im Verhältniß zur Pfalz diffizileren nördlichen Vogesen erhalten haben und conserviren, als Bitche, Petite Pierre &c.) möglichst mit natürlich gegebenen Defensiv-Ab schnitten zusammenfallen, um der abschnittweisen Vertheidigung größere Sorgen zu geben.

Die Frage wegen der Sperr-Besten im linksrheinischen Gebiet ist aber im Prinzip zu entscheiden, weil — falls sie durch den vordringenden Feind isolirt werden, sie sich doch auf eine ins Gewicht fallende Zeit schwerlich halten könnten. Man kann sie nicht zu Festungen machen, andererseits soll ihre Besatzung nicht zu stark sein, damit sie die operirenden Streitkräfte nicht schädigen, und das kleine Proviantmagazin nicht so bald geleert werde. Liegen sie dem Feinde wirklich im Wege, so wird er sie trotz günstigem Bauerrain dennoch einzuschließen wissen, weil das „Fort“ nur einen Punkt besetzen kann. In den gebirgigen Landschaften aber, in denen diese Sperr-Besten angelegt werden müßten, dürfte der Feind innerhalb der heutigen Schutzdistanzen überall Positionen zur Etablirung seines Geschützes finden, und nur bei ganz besonders günstiger, durchaus dominirender Lage solcher Forts wäre die Wahrscheinlichkeit längerer Widerstandsfähigkeit annehmbar.

Man scheint nicht damit umzugehen, dergleichen bauen zu wollen, vor-aussichtlich weil das Prinzip verworfen.

Die wichtigeren Punkte für den Bau von Sperr-Besten wären:

\*) Wir haben Coblenz nicht aufgeführt, weil das die Festung umgebende Terrain der Entwicklung großer Truppenmassen ungünstig und nur oberhalb der Moselmündung eine schnelle Entfaltung gestattet, d. h. aus dem durch die Beste Franz besetzten Lager. Bei allen übrigen Festungen, speziell bei Cöln, ist die schnelle Entwicklung großer Massen durch das offene Terrain begünstigt, welches die Plätze umgibt, der Germersheimer Wald könnte allerdings fallen. Bei Mainz und Cöln ist auch die Verpflegung durch die Landschaft selbst resp. vermittels der zahlreicheren Bahnen am gesichertsten.



a) im Abschnitt nördlich der Mosel bei Düren und Guskirchen an der Roer, weil beide: große Eisenbahn-Knotenpunkte sind und an dem wichtigsten defensiven Zwischenabschnitt zwischen der (belgischen) Maas und dem Niederrhein liegen, der bei Guskirchen auch von der Linie Trier-Cöln durchschnitten wird;\*)

b) im Abschnitt südlich der unteren Mosel, westlich von Saarbrück bei Neufkirchen,  
= Homburg,  
= Zweibrücken,

sämtlich Knotenpunkte für die von dem wichtigen Saarübergang bei Saarbrück sich verzweigenden pfälzischen Bahnen. Diese drei Sperr-Forts würden — in einer der Saar parallelen Linie am Blies resp. Erbach-Thal gelegen — zugleich gemeinsam einem natürlich markirten Defensiv-Abschnitt um so mehr eine größere tactische Haltbarkeit geben, als die genannten Orte gleichzeitig auch die Landstraßen sammeln, welche von Saarbrück und Saargemines über den Westrich und die Haardt in das Rheinthal führen. Dieser durch die drei Forts bezeichnete Abschnitt hat eine Ausdehnung von  $3\frac{1}{2}$  Meile (auf den Chaussees gemessen), ist nur einen mäßig starken Marsch von der Saar entfernt und liegt quer vor der Operationsrichtung von dieser (resp. Metz) über Kaiserslautern\*\*) nach Manheim.

Die im Bau begriffene Bahn Zweibrücken=Pirmasens=Landau=Germerheim ist allerdings durch die beiden letztgenannten Festungen gesperrt, dürfte aber — falls das Prinzip der Sperr-Vesten überhaupt zur Durchführung käme — um so mehr noch innerhalb des Gebirges, etwa bei Pirmasens, besser aber wohl bei Zweibrücken (weil Knotenpunkt) eine Sperrung erfahren müssen, als eine Verlängerung dieser Linie bis Saargemines in Aussicht genommen worden ist.

Die französische Festung Bitche ist von Zweibrücken und Pirmasens gleich weit entfernt, nämlich einen Marsch.

Ganz abseits liegt die Festung Saarlouis, und unter ihren Kanonen führt nur die sehr exponirte Saar-Thal-Bahn hin. Wenn wir an anderer Stelle (Seite 34) die Ansicht aussprachen, daß die Modernisirung resp. Erweiterung (Verlegung auf die Höhen) dieses Platzes eine Bedingung für ihre Rentabilität sei und daß sie in diesem erweiterten Zustande dadurch nutzbar gemacht werden könnte, daß man ihr eine Ausrüstung mit solchen schweren Kalibern geben müsse, welche eventuell für den Belagerungsparc gegen die nahen Moselfestungen dienen könnten, die aber — falls in Mainz oder Coblenz deponirt — etwa wegen zerstörter Eisenbahnen u. nur langsam heranzuziehen wären, so wollen wir doch der Festung, wie sie

\*) Ueber den Roer-Abschnitt siehe Seite 104.

\*\*) Ueber die Position von Kaiserslautern siehe Seite 99—105.

besteht, nicht das Wort geredet haben, wünschten vielmehr, man brauchte sie gar nicht zu unterhalten.

**Sollen wir Süddeutschland direct am Oberrhein oder auf der Basis des Mittelrheins vertheidigen?**

Wenn wir von einem Feldzuge reden, bei dem uns die Invasion durch einen Feind droht, der uns den Rhein nehmen und den Main, d. h. diese ominöse Linie lassen will, welche politisch bis jetzt erst durch das Zollparlament überbrückt ist, so nehmen wir unsererseits die einfachere Form der politischen Constellationen an, die nämlich: wo dem Feinde nicht Alliancen zur Seite stehen, welche vielleicht mehrere Angriffsfronten, also wohl auch mehrere Defensivfronten wahrscheinlich machen.

Wir unsererseits sprechen ja nur von Rhein-Feldzügen. Ist also der Rhein das ausschließliche Vertheidigungsobject, oder ist im anderen Fall der Rhein die ausschließliche Basis für unsere gemeinsame Offensiventwicklung, so scheint die Frage wegen directer oder indirecter Vertheidigung Süddeutschlands sowohl vom militairischen als vom nationalen Standpunkt — und andere sollen nicht gelten! — dahin zu beantworten zu sein:

Die norddeutschen wie die süddeutschen Heeresheile haben zu einer Armee nach der Mitte d. h. am Mittelrhein zusammenzuschließen und sich auch ferner nicht zu trennen. Man wolle sich aus dem Studium der Feldzüge entsinnen, daß selbst bei nur directer, abwartender Flußvertheidigung — wie sie bei dem damals beliebten Cordonsystem beabsichtigt wurde — die Armee, welche am linken Flügel der gesammten Rheinfront stand und den Oberrhein zugleich mit den Schwarzwald-Eingängen decken wollte, den Rheinübergang des Feindes nie gehindert hat, zu zerstreut war, um dessen Entwicklung in der Ebene zu inhibiren und schließlich stets darauf angewiesen war, sich in einem Querabschnitt d. h. hinter der Rench oder hinter der Murg zu sammeln. Dort fiel dann auch die erste Entscheidung, weil diese Sammelstellung: der französischen Offensiv in der Flanke lag und letztere nicht gewillt war (etwa von Kehl) sich durch die Schwarzwald-Defileen gegen den mittleren Neckar (Stuttgart) oder gegen die obere Donau (Donaueschingen) zu entwickeln, bevor nicht die Rheinthalebene gesäubert war. Die Franzosen schwenkten daher unmittelbar nach ihrer Rheinpassage stets links ab und detachirten in die betreffenden Schwarzwald-Thäler nur geringere Streitkräfte.

Erst nachdem sie den Feind an der Rench oder an der Murg geschlagen, nahmen sie die Hauptoperationsrichtung d. h. die gegen den Neckar resp. gegen die obere Donau wieder auf. Dies Operationsbild wiederholt sich im Verlauf der Geschichte der „directen Vertheidigung Süddeutschlands mit der Aufstellung längs des Oberrheins und der Basirung auf die obere Donau“ mehrfach.

Das Heil Deutschlands, die Sicherung unseres Rheins hängt überdies nicht so sehr von der peinlichen Festhaltung der betreffenden Heimathsbasen von Seiten der diversen Contingente, als von dem engsten Zusammenwirken mit „vereinten Kräften“ ab, um so mehr, als die Kraft derer, die gegen den Rhein marschiren, wie keine andere centralisirt ist und auf die politische, wie strategische Isolirung einzelner Bruchtheile der deutschen Gesamt-Armee speculirt. Wenn wir auch die Communicationen mit unserer Basis „einen Augenblick verlieren sollten, so ist“, schreibt Blücher an York, „daran nichts gelegen, da wir die Communicationen mit der großen Armee benutzen können.“\*)

Bei der Concentration der deutschen Heere gegen den Mittelrhein, denken wir uns, falls eine Vertheidigung des Rheins am Rhein beliebt würde, Rastadt als den südlichsten Sammelpunkt für die süddeutschen Armee-Corps, falls aber die Landesvertheidigung in einer Offensive jenseits des Stroms gesucht werden sollte, zwischen Landau und Germersheim.

Der obere Schwarzwald braucht deshalb eventuell noch nicht freigegeben zu werden, für ihn wäre eine besondere Landwehrvertheidigung zu organisiren und dieser als Kern ein besonderes Corps von Feldtruppen zu geben, zum Theil entnommen aus den Besatzungen von Ingolstadt und Ulm, auf welche letztere Festung die Schwarzwald-Vertheidigung sich basiren würde.

#### Sollen wir den Rhein — am Rhein vertheidigen?

Das Sammeln für eine Vertheidigung am Rhein könnte nicht anders als hinter demselben geschehen, da eine Concentration jenseits des Stroms in der Pfalz und an der Saar nur angänglich erscheint, wenn die versammelten Armeen zur Offensive übergehen sollen. Das Concentriren am rechten Rheinufer und die Absicht, sich auf nichts anderes einzulassen, als sich hinter der Fluß- und Festungslinie zu schlagen, hat die Aufgabe der linksrheinischen Provinzen und Verzicht auf deren Hülfsmittel an Personal und Material zur Folge, unbeschadet deren vorläufiger Ausnutzung und Deckung durch die Postirung von einigen Divisionen längs der Saar und etwa bei Pirmasens so lange, als bis die Truppenentfaltung dahinter am Rhein vollendet und der Feind es seinerseits zuläßt. Dann würden sich diese vorgeschobenen Divisionen vom rechten Flügel etwa auf Mainz, die vom Linken über Landau oder Kaiserslautern zurückzuziehen und unterwegs die Eisenbahnen gründlich zu vernichten haben.

Der Feind könnte schwerlich etwas angenehmeres wünschen, als die Freiegebung der gesammten Lande bis zum Rhein, und wäre für ihn eine

\*) Siehe Feldzug 1814, Seite 356.

so organisirte Landesvertheidigung schon ein halber Sieg: er käme an allen Punkten ungeschwächt an der Rheinbarriere an. Die Deutschen wären nicht werth den Rhein zu besitzen, wollten sie denselben so zu vertheidigen suchen.

Eine Vertheidigung des Rheins mit der Aufstellung hinter dem Fluß kann nur durch zweierlei Voraussetzungen begründet sein:

1. Falls die deutschen Armeen zu Beginn des Feldzuges zu Folge einer verfehlten Offensive jenseits des Stromes in einem Maße geschwächt worden sind, daß sie um Zeit und einen Kraftausgleich zu gewinnen, die Strom- und Festungslinie suchen müssen.

2. Falls der Feind in der Mobilisirung seiner Armee uns so bedeutend zuvorgekommen und schon im Vormarsch begriffen ist, so daß unsere Heere nicht mehr im Stande sind, sich jenseits der Festungen zu entwickeln.

Zu beiden Fällen käme der Rhein als besetzte Defensivlinie zu vollster Geltung, aber auch unter diesen Suppositionen muß das Bestreben sein: 1) nach dem Mittelrhein zusammenzuschließen, nach dem strategischen Schwerpunkt der Rheinlinie, d. h. speciell nach dem großen Manövrirplatz Mainz, und 2) die Rheinvertheidigung nicht hinter dem Rhein abzuwarten, — noch nie hat eine Armee damit reißirt! — sondern sie sobald es der Kraftzustand der Armee zuläßt, durch den Ausfall mit den Massen aus einer oder aus mehreren der gerade im Operationsbereich gelegenen Festungen wieder auf das andere zu verlegen.

Der Defensiv am Rhein kommt wesentlich die Eisenbahn zu gut, welche ununterbrochen parallel zum Strom — oberhalb des Mains den Gebirgsfluß begleitet und nördlich der Mainmündung sich wie der Schienenweg auf der anderen Seite dicht am Flußufer hält. Man ist hierdurch in die Lage gesetzt mit Benutzung des Materials der anderen in diese Linie aus dem Innern einmündenden Eisenbahnen, zum Theil auch mit Benutzung dieser selbst — eine Armee, die sich in mehreren Bruchtheilen hinter den Rhein zurückgezogen hat oder eben noch nicht genügend in sich aufgeschlossen ist, etwa aus den besetzten Lagern von Kastadt, Gernersheim, Mainz und Coblenz hinter der Festung plötzlich zu sammeln, aus der heraus die Offensive wieder beginnen soll. Der Feind kann seinerseits sich so schnell nicht bewegen, weil ihm die deutschen Bahnen in den von ihm occupirten linksrheinischen Landen sobald nach seiner Ankunft am Rhein nicht zur Verfügung stehen dürften, theilweise ihm auch gesperrt sind. —

Er dürfte auch schwerlich in der Lage sein, die Benutzung der erwähnten Eisenbahnlinien, deren Sicherung ganz besonders (durch Landwehren) organistrt werden müßte, zu inhibiren, weil der Rheinstrom schon an sich eine Barriere ist, an welchem stets die Operationen einen Stillstand

erfahren haben und die er auch ohne längere Vorbereitungen nicht überwinden kann. — Ein Manöver, wie es der Erzherzog Carl im Jahre 1796 ausgeführt hat, — nur mit entscheidenderen Massen unternommen, — indem er am linken Ufer durch Mainz sich auf das rechte zog, sich danach gegen die Lahn etwidelte, hier die bei Düsseldorf zc. übergegangene feindliche Niederrheinarmee schlug, zurückdrängte und danach wieder durch dieselbe Festung auf das linke Ufer debouchirte, um sich erfolgreich gegen die feindliche Oberrheinarmee zu wenden, welche von der Mosel und aus dem Elsaß sich so ausgedehnt hatte, daß sie u. A. vor Mannheim stand und mit starken Bruchtheilen Mainz einschloß — ein solches Manöver entspräche um so mehr einer Rheinvertheidigung, als die Defensiv fortan weit mehr hierzu befähigt ist.\*) — Denn gleichviel, ob die ganze deutsche Rheinfront zu vertheidigen ist oder einzelne Abschnitte derselben, die vier Festungen Cöln, Coblenz, Mainz und Germersheim sind mehrfach überbrückte gesicherte Uebergangspunkte, stehen am diesseitigen Ufer telegraphisch und durch Eisenbahn\*\*) in Verbindung und haben besetzte Lager, so daß je nach der jeweiligen Situation durch jede derselben die Armee offensiv auf das linke Ufer hervorbrechen kann.

Diese Festungen liegen so nahe bei einander, daß der Feind stets auf zwei derselben Rücksicht nehmen muß, während sie selbst so stark sind, daß sie sich für eine Weile auch mit geringerer als der Normalbesatzung zu halten im Stande sind und im Falle die äußerste Anspannung aller Defensivmittel nöthig werden sollte, einen Theil ihrer resp. Garnisonen direct oder indirect der Offensiv leihen können.

Eine Lücke in der Festungslinie ist die Flußstrecke zwischen Germersheim und Mainz. Mannheim ist nicht mehr besetzt, die Wiederbesetzung jedenfalls nicht beabsichtigt, trotzdem der Rhein hier — an der Neckarmündung — nunmehr eine Eisenbahnbrücke trägt. Wir haben über die eventuelle Sicherung derselben schon gesprochen. Jedenfalls ist voranzusetzen, daß für eine Defensiv am Rhein selbst, wie wir dieselbe eben skizzirt haben, diese Lücke, in welcher Mannheim ungefähr die Mitte bildet, von Seiten des Feindes — falls er überhaupt gegen den Mittelrhein operirt — in seinen Calcul gezogen werden dürfte. Dann aber wird er vor dieser Lücke stehen oder sich gegen dieselbe bewegen, was für die Defensiv, wenn sie beabsichtigt ihre Massen in der angedeuteten Weise bei einer der Festungen zu sammeln, um aus derselben offensiv ge-

\*) Siehe aus dem Feldzug 1796 das betreffende Capitel Seite 192.

\*\*) Germersheim hat noch keine Verbindung mit der rechtsrheinischen Thalbahn, liegt aber nur einen kleinen Marsch von ihr entfernt. Bei dem bevorstehenden Bau der Linie Landau-Germersheim ist die Fortsetzung nach Bruchsal zu erwarten.

gen den Feind hervorzubrechen — die Nothwendigkeit voraussetzt, bei Mannheim Bruchtheile ihrer Streitkräfte stehen zu lassen. Vielleicht fällt diesen dann die Aufgabe zu, die Concentrationsbewegungen auf den Eisenbahnen — durch Demonstrationen zu maskiren resp. den Feind festzuhalten. — Uebrigens aber stünden sie rückwärts durch den kurzen Schienenweg nach dem Knotenpunkt Friedrichsfeld ( $1\frac{3}{10}$  Meilen) mit der Reinthalbahn in Verbindung, so daß sie eventuell dahin nachgezogen werden könnten, wo die Armee schlagen will. \*) —

Man müßte specielle Operationsbilder entwerfen, um auf die verschiedenen Möglichkeiten zu kommen, unter welchen diese und jene Festung der operirenden Armee besonders dienen würde, wir glauben davon absteigen zu dürfen, weil das Studium einer Reihe von „Rheinfeldzügen,“ die wir diesen Reflexionen vorangeschickt haben, am besten in dem Kriegstheater bekannt macht und dasselbe für unsere Vorstellungen belebt erhält.

Dasselbe ist seit diesen Kriegen ja wesentlich verändert, für die deutsche Defensiv durch Neuanlage von 4 Festungen, sowie durch Schienenwege und Telegraphen wesentlich verstärkt worden, wir haben auch den Werth der einzelnen Plätze anerkannt und specialisirt, — allein es ist keine nur auf historische Vorstellungen beruhende Auffassung, wenn vorher Mainz, die einzige starke damalige Rheinfestung der „strategische Schwerpunkt der Rheinlinie“ genannt wurde. — Die Festung ist auch der natürliche Mittelpunkt, der deshalb nie außerhalb des Operationsgebietes liegen dürfte, dessen unmittelbares Hinterland (das untere offene Maintal) durch die Menge Communicationscentren für Bahnen, welche sich aus Süd- und Norddeutschland zugleich hier sammeln — im weiteren Sinne als ein einziger Centralbahnhof gelten kann. — Mainz deckt außerdem das reiche Frankfurt direct und sperrt im Verein mit Coblenz die natürliche d. h. kürzeste Operationslinie von Paris über Erfurt\*\*) nach Berlin.

Wir haben bisher nur der Vertheidigung am Mittelrhein gedacht, weil wir — wie erwähnt — von der Voraussetzung ausgingen, daß die Gesamtarmee sich dorthin zu concentriren habe, sei es bei Beginn des

\*) Um die großen Truppenmassen bei einer wenn auch nur zeitweise ähnlich organisirten Rheinvertheidigung, in ihrer Verpflegung sicher zu stellen, würden ambulante Magazine nöthig werden. Wir verstehen darunter einen Complex von beladenen Eisenbahntransportwagen, die einem bestimmten Beamten unterstellt, auf den nächststrickwärts gelegenen Linien bereit stehen, um — telegraphisch beordert — den Truppenbewegungen zu folgen. Die Heeresleitung würde hierdurch freier.

\*\*) Siehe Seite 121: „Main-Gebirgslinie“ und Seite 122: „Die kürzeste Operationslinie aus dem Gebiet des Mittelrheins (Mainz-Mannheim) in das der sächsischen Elbe.“

Feldzuges, sei es auch in Folge eines Rückzuges hinter die Strombarrière. Im letzteren Falle würde an und für sich die Armee, welche sich auf Ulm kasiren wollte, schwerlich weiter oberhalb als bei Germersheim oder Raastadt das rechte Ufer wieder aufsuchen, weil Straßburg dann mit in die Wagschale zu Gunsten des verfolgenden Feindes fällt. Bis dahin stünde sie jedenfalls in Fühlung mit dem Centrum und dem rechten Flügel, die vielleicht bei Mannheim und Mainz die Ufer wechseln. —

Droht dann der Feind, dessen Massenentwicklung wir uns — auf Metz basirt — durch die Pfalz denken, durch ein Rechtschieben von Straßburg aus über den Oberrhein zu gehen, so entstände für die süddeutschen Corps eine Krisis, die sie veranlassen könnte, sich eiligst vor ihre directen Verbindungen mit Ulm zu schieben. Ob ihr die norddeutsche Armee dahin nachfolgt oder ob fortan dann eine Rheinverteidigung mit divergirenden Basen beginnt, ist theoretisch nicht voranzusehen. Insofern wir aber hierfür das Kriegstheater prüfen sollen, so kann man nur urtheilen, daß dasselbe dem Bundesfeldherrn gestatten würde, seine Massen gedeckt durch die Rheinfestungen — wieder dann noch rechtzeitig gegen den Oberrhein hin zu concentriren, wenn der Feind sich seinerseits wirklich mit seiner Haupt-Armee dorthin wendet. Unter verschiedenen Combinationen erwähnen wir zwei:

a) Die süddeutschen Armee-Corps sind bei Germersheim über den Rhein zurückgegangen, — die norddeutsche Hauptarmee bei Mannheim und Mainz. Man erfährt, daß bei der Verfolgung in der Richtung von Metz senkrecht zum Rhein der Feind nur schwächere Bruchtheile seiner Streitkräfte gegen den Mittelrhein stehen gelassen habe, mit dem Gros aber sich auf Straßburg abgewendet habe. Abgesehen von der Fähigkeit, nun deutscherseits über Mainz oder Mannheim offensiv gegen den schwachen und isolirten linken Flügel dieses Feindes hervorzubrechen u. s. w., wäre die Heeresleitung in der Lage: 1) den Schutz des Mittelrheins im Wesentlichen den Festungen mit ihren verstärkten Besatzungen zu überlassen, 2) die süddeutschen Corps anzuweisen, sich im Lager von Raastadt gesammelt zu halten und 3) die norddeutschen (zum Theil auf der Eisenbahn) ebendahin in Marsch zu setzen. Den feindlichen Massen gegenüber würden sich die Deutschen also an der Murg sammeln, wobei der Vortheil der Bewegungsschnelligkeit deshalb auf unserer Seite liegen dürfte, weil wir — die Landschaften links vom Rhein verlassend — die Eisenbahnen zerstört haben würden, die unserigen aber voraussichtlich fahrbar geblieben sein müßten. Benachtheiligt würden wir allerdings durch den Zeitverlust werden, der entstände zwischen der Zeit, von welcher ab der Feind seine Direction vom Mittelrhein gegen den Oberrhein ändert und der, wo wir mit Sicherheit davon Kenntniß bekommen. Im Uebrigen

würde sich der Zeitverlust durch den ausgleichen, welchen der Feind für seinen Rheinitbergang (bei Straßburg supponirt) erleidet.

b) Der Feind macht dasselbe Manöver, worauf die süddeutschen Armee-Corps nach Zurücklassung (etwa) der badenschen Truppen im Lager von Rastadt sich in den Schwarzwaldpässen direct auf Ulm basiren; dann ist die (norddeutsche) Haupt-Armee entweder in der Lage, wiederum auf Rastadt vorzumarschiren mit der Absicht, gegen den von Straßburg hervorbrechenden Feind offensiv zu verfahren oder sich von Mainz-Manheim mittelst der zahlreichen Schienenverbindungen am mittlern Neckar rückwärts defensiv zu entwickeln (was das ungünstigere und unwahrscheinlichere wäre).

Wenn wir darauf eingegangen sind, Reflexionen über eine Defensiv hinter dem Rhein resp. am Rhein anzustellen, so geschah dies durchaus um ihrer selbst Willen d. h. um auf die Forcen aufmerksam zu machen, welche die Rheinfront an sich dem Vertheidiger giebt. Wir hatten aber andererseits auch die Bedingungen hervorzuheben nicht gesäumt, unter welchen allein wir uns den Feldzug an die große Flußbarriere selbst gefesselt vorstellen könnten.

#### Sollen wir den Rhein jenseits des Stroms vertheidigen?

Die Frage ist eigentlich vorher schon beantwortet. Wir haben kaum nöthig darauf aufmerksam zu machen, daß

Ein Sammeln der deutschen Armeen in den linksrheinischen Provinzen vor dem Mittelrhein speciell mit den Teten zwischen Trier und Saarbrück — kaum etwas als die Etappe zur Offensive bedeuten dürfte. Entweder hinter dem Rhein die Defensiv oder vor dem Rhein die Offensive: Abwarten kann man wohl nur hinter der Strombarriere, wobei allerdings eine in der Mitte liegende Speculation möglich ist: nämlich sich mit den Massen am Mittelrhein zu sammeln und in dem Moment wo ein auf Metz basirter Feind sich diesseits der nur durch Vortruppen vertheidigten Saarl Linie entwickelt — über ihn herzufallen.\*)

Ein Sammeln jenseits des Rheins hängt aber in allererster Instanz von der Fähigkeit ab, den Gegner in der Schnelligkeit der Mobilisirung, sowie in den Leistungen unsrer Eisenbahnen für die Concentration der mobilisirten Truppen zu überbieten. Das ist Sache der Friedensvorbereitung und der Administration. Was uns betrifft, so halten wir uns nicht befähigt, die hierbei mitwirkenden Factoren in einen Vergleich zu ziehen, es ist dies Sache der täglichen Arbeit solcher Generalstabs-Abtheilungen, die in steter Fühlung mit dem, was jenseits des Rheins vorgeht — die Friedens-Garnisonkarten der einzelnen konkurrirenden

\*) Vergleiche Seite 99 und 100, Abschnitt „Kaiserslantern.“



Staaten stets revidirt halten, denen die respectiven Mobilmachungspläne als ein mehr oder weniger geöffnertes Buch vor Augen liegen und welche, versehen mit allen dahin einschlagenden Materialien, allein in der Lage sind, die Leistungen der Communicationsmittel für den Transport von Truppen nach den Grenzen in Vergleich zu ziehen. Die Herzhählung solcher Eisenbahnlinien, die in Deutschland resp. in Frankreich in erster oder zweiter Linie der Grenze parallel laufen und anderer, die aus dem Innern der beiden Länder senkrecht auf diese Linien einlaufen, von denen die letzterwähnten dem Sammeln der Truppen, die ersteren der Vertheilung resp. dem strategischen Manöver dienen können: die Massen unerwartet vor eine Angriffsfront zu dislociren, auf welche der resp. Gegner nicht gefaßt ist, die Herzhählung dieser Eisenbahnen, meinen wir, ist nicht nothwendig, indem hiervon die bescheidenste Karte eine richtige Vorstellung giebt. Für das Sammeln der Armeen an den Grenzen sprechen außer den erwähnten noch andre Factoren mit, die wir außer Stande sind, in die Speculation hineinzuziehen; es konkurriren nicht bloß die Eisenbahnnetze an den Grenzen, sondern vielmehr die Leistungsfähigkeit des gesammten Bahnorganismus der sich gegenüberstehenden Staaten, wobei wiederum nicht bloß die verschiedene Weitenzahl in Rechnung zu stellen ist, sondern auch 1) deren Verhältniß zum Staatsareal 2) deren Gesamt-Schienenlänge (die eine haben Doppel- die andre einfache Geleise) 3) deren Wagen- und Maschinen-Reichtum und schließlich 4) deren Vorbereitung für Ein- und Ausschiffen von Truppen u. s. w. zu berücksichtigen sind.

Ein flüchtiger Vergleich unsrer Leistungen für Truppenversammlungen nach den Westgrenzen mit denen unsres westlichen Nachbarn beruhigt uns über unsre Fähigkeit, den Rhein jenseits der Festungslinie eventuell offensiv vertheidigen zu können, indem auch die am weitesten östlich garnisirenden Truppen durch den der Vollendung nahegeführten Ausbau des ost- und westpreußischen wie des posenschen Eisenbahnsystems auf verschiedenen Linien eine schnelle Heranziehung der resp. Armeecorps an die Westgrenzen ermöglicht. Andererseits ist die Vervollständigung des Schienennetzes im südlichen Württemberg und Baden schon in der Ausführung begriffen, und was die linksrheinischen Lande betrifft, so sind sowohl in der Pfalz, als auch westlich des Niederrheins (Linie Cöln-Trier u. s. w.) neuerdings Bahnlinien genehmigt worden, welche die bisher militairisch sehr fühlbar gewesene Lücke wesentlich ausfüllen.

Befähigen die Communicationsmittel, wie auch wohl die Schnelligkeit der Mobilisirung die Heeresleitung der deutschen Armee für ein rechtzeitiges Sammeln jenseits des Rheins, also auch für die Abwehr gegen eine fremde Invasion — durch die *Offensive*, so spräche für dieselbe noch ein anderer wichtiger Factor ernstlich mit, der nämlich: daß sie für eine auf

Allianzen beruhende Heeresseinheit die beste und sicherste Tendenz der Kriegsführung ist!

Was soll das Ziel der Offensive sein? — Die feindliche Armee! Sofern sie dies sein würde, hält die theoretische Orientirung auf dem rheinischen Kriegsschauplatz sich nicht mehr befähigt, weiter zu speculiren, weil sie nicht weiß, wo der Feind dieselbe sammelt. Man kann doch nicht sagen: wir wollen auf Straßburg oder auf Metz-Thionville marschiren! Ist etwa die preußische Heeresleitung 1866, als sie die Hauptarmee in Schlesien und in der Lausitz concentrirte, sich von vornherein eines abgeschlossenen Planes bewußt gewesen? Hat sie sich nicht vielmehr durch die Truppen-Concentration an den schlesischen Grenzen zunächst für eine Defensiv vorzubereiten gesucht, so aber daß, als der Feind sich seinerseits noch nicht schlagfertig zeigte, dann sofort zur Offensive übergegangen wurde.

Man kann auch nur sagen, wir wollen unsre Massen eventuell vor dem Mittelrhein auf der Basis der Festungen Coblenz, Mainz und dem vielleicht durch Brückenkopfanlagen befestigten Mannheim sammeln, wobei die Queich-Linie mit den Festungen Landau und Germersheim die Deckung der linken Flanke zu übernehmen hätte, eventuell durch eine Truppenstellung vor derselben zur Beobachtung der französischen Lauter-Linie. Alles übrige geht aus der Würdigung der Situation hervor.

Durch diese Aufstellung am Mittelrhein ist Metz und Straßburg — wenn wir beide Festungen oder die eine von denselben als Sammelpunkte für den Gegner und für den weiteren Verlauf als Basen ansehen wollen — gleichzeitig bedroht, was die Möglichkeit der Theilung des Gegners wahrscheinlicher macht.

Der theoretischen Untersuchung über den Kriegsschauplatz muß es nothwendiger Weise fern stehen, Operationsbilder für einen zukünftigen Feldzug zu entwerfen; allein sollen wir uns Offensive-Operationen der deutschen Armeen von der Mittelrhein-Basis aus — denken, so würden sie zunächst in die Lücke zwischen Metz und Straßburg fallen, das heißt, es würde das Bestreben vorherrschen: nicht auf der Centraloperationslinie, also nicht in der Direction über Metz, und dann über Verdun und durch die Argonnen\*), sondern in der Richtung zu operiren und mit ähnlichen Tendenzen als 1814 die Blücher'sche Armee es that\*\*), welche über Saarbrück und Saarguemines sich zunächst gegen Metz entfaltete und danach zwischen Pont à Mousson und Nancy-Toul sich mit Vermeidung des Argonnerwaldes über die Maas (St. Mihiel, Comercy, Pagny) gegen die mittlere Marne entwickelte.

\*) Ueber den Argonnerwald siehe im Abschnitt „1792,“ Seite 12.

\*\*) Siehe Feldzug 1814, speciell Seite 328.

Die Rolle Wittgensteins (Abschließung Straßburgs, Vormarsch von Raastadt auf Saverne u. zur Gewinnung der großen Communicationsstraße aus dem unteren Elsaß nach Lothringen) würde einer abgeforderten Flügels-Armee, deren Stärkeverhältniß die Situation ergibt, zufallen, sei es, daß dieselbe ihre Operationen aus dem Lager von Raastadt oder aus der Stellung zwischen Germersheim und Landau beginnt, welches letztere die wünschenswerthe vorherige Vereinigung sämtlicher Angriffskräfte auf einer Rheinseite zur Voraussetzung hat.

Die Operationszone dürfte dann die Landschaften ziemlich ausfüllen, welche wir in dem vorletzten Abschnitt unserer Studien „(Straßen-Recognoscirungen im östlichen Frankreich und generelle Würdigung der an ihnen gelegenen Festungen“), näher zu charakterisiren versucht haben, die ideale Haupt-Operations-Linie läge dann nicht fern von der Eisenbahnlinie Mannheim-Saarbrück-Pont à Mousson-Nancy-Toul-Verdun über Chalons auf Paris.

Diese Bahnlinie ist die einzige im östlichen Frankreich, welche man hoffen könnte für die eigne Verwerthung fahrbar zu machen, sie nimmt außerdem bei Nancy die Linie von Straßburg auf, welche — da Palsbourg seitab liegt — ebenfalls als nicht gesperrt zu betrachten ist. Dagegen ist sowohl die Eisenbahn, welche von Thionville aus die Argonnen nördlich umgeht und zwar durch die Festungen Longwy, Montmedy, Sedan und Mézières, als auch die noch im Bau begriffene über Metz durch den Argonner-Wald nach dem Lager von Chalons gebaute, mehrfach gesperrt.

Allerdings liegt der Benutzung auch der Linie Saarbrück-Nancy, welche wir vorher erwähnten, Metz und im weiteren Laufe Toul im Wege, allein nicht so, daß man bei der immensen Wichtigkeit, welche eine einzige Eisenbahnlinie für die Verpflegung unserer heutigen Kriegs-Völker hat, dieselbe nicht zu überwinden im Stande wäre.

Was Metz anbetrifft, so machten wir bei der Würdigung dieser Festung\*) schon darauf aufmerksam, daß das flache Gelände zwischen der Seille und der Mosel es gestatten müsse, die durch die Festung beherrschte Eisenbahnstrecke durch eine kurze Neuanlage von der Seillebrücke bis zur nächsten Moselbrücke zu ersetzen. Bei Toul geht die Eisenbahn nördlich um die Festung herum, liegt unter den Kanonen und kann des Terrains nicht sobald ersetzt werden. Die Festung aber ist so schwach,\*\*) daß — falls die Operationen bis dorthin in Frankreich hineingreifen — ihre Ueberwindung durch eine kräftige Beschießung nicht schwer fallen dürfte.

\*) Siehe Seite 380.

\*\*) Siehe Seite 379.

Die systematische Sperrung fast sämmtlicher französischer Eisenbahnlinien, wie auch das Bedürfniß, unsre eignen eventuell unfahrbar gemachten Eisenbahnen an den Rheingrenzen schnell wieder in Verwendung ziehen zu können, machen eigentlich schon im Frieden die Anlage von Eisenbahn-Materialien-Depots in unsren Rheinfestungen nothwendig, wobei man wohl durch Recognoscirungen der wichtigeren Bahnstrecken und speciell der betreffenden Brücken approximativ einen Bedarfsanschlag zu machen im Stande sein dürfte.

Diese Depots hätten nicht nur eine gewisse Anzahl von Schienen, Unterlagen, Befestigungsbolzen, Schrauben und dergleichen mehr aufzunehmen und hierbei auf etwaige für einzelne Bahnstrecken beliebte Abweichungen zu rücksichtigen, sondern namentlich auch Ersatzstücke für wichtige und originell construirte Brücken bereit zu halten.

Historische Rechnungen im Rhein und Rheinfeldzüge.

1. Aus der Reihe der Rechnungen des Jahres 1867...

2. Die Eisenbahn hat...

3. Die Eisenbahn hat...