

## Württemberg-Hohenzollern als Land der französischen Besatzungszone

reich offenbar nicht verborgen geblieben, in welchem Maße die Einbeziehung der deutschen Eisenbahnen in den deutschen Truppenaufmarsch 1870 gegen Frankreich zum deutschen militärischen Erfolg beigetragen hatte<sup>458</sup>. Dazu hatte die deutsche Geschichtsschreibung – und nicht nur die Militärgeschichtsschreibung – nach der Reichsgründung und vor allem in der wilhelminischen Ära viel zu oft auf die Rolle der Eisenbahnen als strategisches Mittel hingewiesen. Hier fanden sich häufig Formulierungen wie etwa die, daß von einem bestimmten Augenblick an *die Schienenwege lediglich ein Kriegsmittel seien*<sup>459</sup> oder *die Ausnutzung der Eisenbahnen seitens der deutschen Heeresleitung im Krieg 1870/71 gehört zu den hervorragenden Leistungen, welche für die gewaltigen Erfolge auf dem Gebiete der Kriegsführung unter König Wilhelm I. die Grundlage bildete*<sup>460</sup>. Auch die deutliche deutsche Kritik an der 1870 fehlenden vorausschauenden französischen Berücksichtigung der eigenen Eisenbahnen wird man französischerseits durchaus zur Kenntnis genommen haben<sup>461</sup>. Die genannte deutsche Kritik gipfelte im übrigen in der Feststellung, daß Frankreichs Eisenbahnen für die deutsche Kriegführung in Frankreich erst hätten hergerichtet werden müssen<sup>462</sup>. Die zuvor schon genannte Konstruktion, nämlich die für das französisch besetzte Baden und Württemberg zuständige Bahndirektion im amerikanisch besetzten Karlsruhe zu belassen, bot den Amerikanern im übrigen die offenbar willkommene Möglichkeit, damit auch Kenntnisse über den Umfang und die Art des französischen und französisch kontrollierten Bahnverkehrs zu erhalten. Wohl auch deshalb übernahmen die Amerikaner großzügig die für Unterbringung des französischen Eisenbahnpersonals bei deutschen Vermietern entstehenden Kosten, erhielten sie doch damit einen Überblick über Anzahl, Namen und Aufgabe der sich in Karlsruhe aufhaltenden Franzosen. Hierüber mußte auch der »Officier de Liaison Français auprès du Gouvernement Militaire Américain« in Karlsruhe monatlich genaue Listen vorlegen<sup>463</sup>.

Ähnliche Beobachtungen wie bei dem Verhalten der französischen Besatzungsmacht den deutschen Eisenbahnen gegenüber lassen sich auch im Bezug auf die Behandlung der Post in der

458 Vgl. grundsätzlich: Der deutsch-französische Krieg 1870/71, redigiert von der kriegsgeschichtlichen Abteilung des Großen Generalstabs. 1–4. Berlin 1874–1880. Ferner aus neuerer Sicht: WALTER GÖRLITZ, Der deutsche Generalstab. Geschichte und Gestalt 1657–1945. Frankfurt am Main [1950] S. 100: *Die systematische Ausnutzung der Eisenbahnen bei Mobilmachung und Aufmarsch führte dazu, daß auf Moltkes Betreiben eine Eisenbahn-Abteilung geschwaffen wurde... Moltke vertrat die Überzeugung, daß ein rascher Eisenbahnaufmarsch Voraussetzung für das Gelingen jeder Operation in einem kommenden Krieg sei.* DERS.: Kleine Geschichte des deutschen Generalstabs. Berlin 1958 S. 89: *Moltkes Aufmarschplan gründete sich auf die Rückständigkeit des französischen Eisenbahnsystems und die Überalterung der französischen Armee, deren Kern aus langdienenden Soldaten bestand.* EBERHARD KAULBACH, Der Feldzug 1870 bis zum Fall von Sedan. Zur deutschen Führung in heutiger Sicht, in: Entscheidung 1870. Der deutsch-französische Krieg, hg. vom Militärgeschichtl. Forschungsamt. Stuttgart 1970. S. 44–104.

459 GUSTAV LEHMANN, Die Mobilmachung von 1870/71. Berlin 1905 S. 57.

460 Der Eisenbahn-Aufmarsch zum deutsch-französischen Kriege 1870/71, bearbeitet in der Eisenbahn-Abteilung des Großen Generalstabes. Berlin 1897 (Geheim) S. VI.

461 Das kriegsgeschichtliche Werk des Großen Generalstabs (wie Anm. 458) 1 S. 29 bemerkte: *Ein Irrtum aber war es, wenn angenommen wurde, man könne auf den Eisenbahnen die Konzentration der Armee mit Ordnung und Präzision bewirken, ohne sehr gründliche und umfassende Vorbereitung.* Zum französischen Aufmarsch vgl. FERNAND THIÉBAUT SCHNEIDER, Der Krieg in französischer Sicht, in: Entscheidung 1870 (wie Anm. 458) S. 165–203.

462 HERMANN BUDDÉ, Die französischen Eisenbahnen im deutschen Kriegsbetriebe 1870/71. Berlin 1904. S. 59f.

463 Vgl. etwa den Bericht vom 11. 2. 1949 in RG 260 OMGWB 12/153–2/16: *Submitted herewith is list of French Railway Control personel attached and residing in Karlsruhe for of February 1949.*