

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	IX
<b>Danksagung</b>	XI
<b>I. Einleitung</b>	1
1. Problemstellung	1
2. Forschungsstand	5
3. Quellenlage	10
<b>II. Konzeptionelle Überlegungen zur militärischen Nutzung der Eisenbahnen in Preußen 1833-1849</b>	15
1. Die Vordenker der deutschen Eisenbahnen	15
a. Friedrich Harkort, Ludolf Camphausen und die Anfänge der Rheinischen Eisenbahnen	15
b. Friedrich List und der Plan zu einem deutschen Eisenbahnnetz	22
2. Chausseen oder Dampfwagen? – Die Haltung der preußischen Militärs zur Eisenbahnfrage 1829-1841	27
a. Die Operationsplanungen der preußischen Armee nach 1815	27
b. Die Debatte um die militärische Nutzung der Eisenbahnen in Preußen 1834-1841	44
c. Die Integration der Eisenbahnen in das preußische Festungssystem	65
3. Das militärische Eisenbahnwesen bei den benachbarten europäischen Mächten	80
a. Frankreichs Kampf um ein nationales Eisenbahnnetz 1832-1848	80
b. Die Entwicklung des Militäreisenbahnwesens in der Habsburgermonarchie bis zur Revolution von 1848/49	90
c. Preußen, Österreich und Frankreich in der frühen Eisenbahnzeit – Ein Vergleich	99
<b>III. Die organisatorische und operative Bewältigung der Eisenbahnfrage</b>	107
1. Die Anfänge der militärischen Nutzung der Eisenbahnen in Preußen 1839-1850	107

a.	Staatseisenbahnen oder Privatgesellschaften? – Aufbau und Organisation eines preußischen Eisenbahnnetzes 1838–1848	107
b.	Effekt statt Effizienz – Die frühesten militärischen Eisenbahntransporte in Deutschland und Europa seit 1830	116
c.	Die Debatte im preußischen Staatsministerium um ermäßigte Militärtarife	119
d.	Erste Truppenversuche der Armee mit Pferden und Militärfahrzeugen auf den preußischen Eisenbahnen	125
2.	Preußens Bemühungen um ein militärisch nutzbares Eisenbahnnetz in Deutschland 1838–1848	128
a.	Die erste preußische Eisenbahninitiative beim Deutschen Bund 1838	128
b.	Karl Eduard Pönitz und sein Konzept eines strategischen Eisenbahnnetzes in Deutschland 1840/42	135
c.	Die Verhandlungen in der Deutschen Bundesversammlung über ein gemeinsames strategisches Eisenbahnnetz	138
d.	Sieg der Reaktion mit revolutionärer Technik – Die preußischen Eisenbahntransporte während der Revolutionszeit 1848/50	146
3.	Die Grundlegung eines Militäreisenbahnwesens in Preußen 1849–1864	154
a.	Von der Improvisation zur Organisation – Armee und zivile Eisenbahnbehörden in der Auseinandersetzung um die militärische Nutzung der Eisenbahnen	154
b.	Die ersten militärischen Eisenbahnreglements in Preußen, Österreich und Frankreich	168
c.	Die Entwicklung des Militäreisenbahnwesens in Österreich und Frankreich bis zum Krieg von 1859	174
d.	Die preußischen Aufmarschplanungen während des Krieges von 1859	177
e.	Die preußisch-österreichischen Eisenbahntransporte während des Dänischen Krieges von 1864	182
4.	Der Einsatz der Eisenbahnen in den Feldzügen von 1866	188
a.	Der preußische Eisenbahnaufmarsch gegen Sachsen und Österreich	188
b.	Umriss eines modernen Kriegsbildes – Der Einsatz der Eisenbahnen im Feldzug gegen Hannover	199
c.	Kaum der Aufgabe gewachsen – Die preußischen Feldeisenbahnabteilungen in Böhmen und Sachsen	204
d.	Planungsmängel oder Versäumnis der Eisenbahnen? – Die gescheiterte Versorgung der preußischen Armee im böhmischen Feldzug	211

5. Die Eisenbahn als Angriffswaffe.	
Die operativen Konsequenzen des Feldzuges von 1866	217
a. Der Feldzug von 1866 und der Einsatz der Eisenbahnen – Ein Fazit	217
b. Die Lehren von 1866 – Das militärische Eisenbahnwesen in Preußen bis zum Krieg von 1870/71	219
c. Der Wandel der operativen Vorstellungen in der preußischen Armee 1850-1870	222
<b>IV. Früher und schneller als gedacht – Resümee einer Geschichte der militärischen Nutzung der Eisenbahnen in Preußen</b>	<b>229</b>
<b>Anhang</b>	
Dokumente	237
Karten	243
Abbildungen	247
Tabellen	249
Die Leiter der wichtigsten preußischen Ministerien	253
<b>Quellen und Literatur</b>	<b>257</b>
<b>Namenregister</b>	<b>275</b>