

Hartmut Blank

Der Einfluß der Eisenbahn auf die militärische Beweglichkeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts

Kavallerie im Einsatz gegen und für das neue
Verkehrssystem Eisenbahn

Aufgezeigt am Beispiel
des Amerikanischen Bürgerkriegs (1861 – 1865)

LIT

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Dank	XII
Abkürzungen	XIII
Karten und Diagramme (Inhalt)	XIV
1. Einleitung	1
1.1. Vorbemerkungen	1
1.2. Literatur zum Thema	8
2. Hintergründe und Auswirkungen des Amerikanischen Bürgerkrieges	17
2.1. Nord / Süd-Disparitäten bei Ausbruch des Krieges	19
2.1.1. Demographische und allgemeinwirtschaftliche Faktoren	19
2.1.2. Eisenbahnwirtschaftliche Faktoren	21
3. Die Kriegstheater unter militärgeographischen Aspekten	24
3.1. Kriegstheater OST (Virginia)	25
3.1.1. Topographische Bestandsaufnahme	26
3.1.2. Militärgeographische Beurteilung	28
3.1.2.1. Natürliche Raumcharakteristika	29
3.1.2.2. Künstliche Raumcharakteristika	31
3.1.3. Schlußfolgerungen	31
3.2. Kriegstheater MITTE (Tennessee, Nord-Mississippi Nord-Alabama, Nordwest-Georgia)	34
3.2.1. Topographische Bestandsaufnahme	34
3.2.2. Militärgeographische Beurteilung	36
3.2.3. Schlußfolgerungen	37
4. Die Kavallerie im Amerikanischen Bürgerkrieg	43
4.1. Geschichtlicher Überblick: Die Kavallerie als Waffengattung	43
4.2. Entstehungsgeschichte der Amerikanischen Kavallerie	47
4.3. Die Kavallerie im Bürgerkrieg: Wandlungen in Organisation, Bewaffnung und Einsatzgrundlagen	49
4.3.1. Kavallerie der CSA	49
4.3.2. Kavallerie der Union	52
4.3.3. Einsatzwert und Einsatzgrundlagen im Wendejahr des Krieges, 1863: <i>Army of the Potomac / Army of Northern Virginia</i>	57
4.3.4. Reorganisation der Unionskavallerie 1863	58

5.	Die Eisenbahn im Amerikanischen Bürgerkrieg	61
5.1.	Entwicklung der Eisenbahn in den USA, Entwicklungsstand zur Zeit des Bürgerkrieges	61
5.2.	Die Eisenbahn der Nord- / Südstaaten im Vergleich (1860)	63
	5.2.1. Streckennetz	64
	5.2.2. Schienen, Gleise, Spurweiten	66
	5.2.3. Rollende Betriebsmittel, Leistungsfähigkeit	68
	5.2.4. Virginia als Exemplum für das Eisenbahnwesen der CSA	68
	5.2.5. Rechtliche Organisationsformen und politische Grundsätze	70
	5.2.6. Schlußfolgerungen	72
5.3.	Die Eisenbahn als strategisches Instrument	74
	5.3.1. Militärische Nutzung der Eisenbahn vor dem <i>Civil War</i>	76
	5.3.2. Militärische Nutzung der Eisenbahn im <i>Civil War</i>	77
5.4.	Militärische Beweglichkeit im Vergleich (Truppenverschiebung und Logistik)	79
	5.4.1. Der Zeitfaktor bei der Truppenverschiebung	81
	5.4.2. Transportsysteme im Bereich der Logistik	83
	5.4.3. Der Zeitfaktor bei der Verwundetenversorgung	89
5.5.	Führungskräfte im Militär-Eisenbahnwesen	91
	5.5.1. Union	91
	5.5.2. CSA	96
5.6.	Die militärische Führung und das Eisenbahn-Transportwesen zu Beginn des <i>Civil War</i>	99
	5.6.1. Union	100
	5.6.2. CSA	102
	5.6.2.1. Jacksons <i>Great Train Heist</i>	108
5.7.	Strategische Schwachpunkte im Eisenbahn-Streckennetz	110
	5.7.1. Union	110
	5.7.2. CSA	114
5.8.	Eisenbahntaktische/-strategische Beweglichkeit auf 'inneren Linien'	116
	5.8.1. Geplante und ausgeführte Streckenerweiterungen im CSA-Eisenbahnnetz zwischen 1861 und 1865	116
	5.8.1.1. Kriegstheater OST	117
	5.8.1.1.1. Petersburg, Richmond (Virginia)	117
	5.8.1.1.2. Keysville – Clarksville (Virginia)	119
	5.8.1.1.3. Piedmont RR (North Carolina/Virginia)	120
	5.8.1.2. Kriegstheater MITTE	121
	5.8.1.2.1. Selma – Meridian / Selma – Montgomery (Alabama/Mississippi)	121
	5.8.1.2.2. Houston – New Orleans (Texas/Louisiana)	122
	5.8.1.2.3. Rome – Bluemountain (Georgia/Alabama)	123
	5.8.2. Auswirkungen von Streckennetz und Streckenzustand auf die CSA-Kriegführung	124
5.9.	Die Eisenbahn als zentraler Faktor militärischer Operationen	129
	5.9.1. Kriegstheater OST	129
	5.9.1.1. CSA	129

5.9.1.2. Union	131
5.9.2. Kriegstheater MITTE	133
5.9.2.1. <i>The Great Locomotive Chase</i> (April 1862)	136
5.10. Wert und Nutzung des Eisenbahn-Transportwesens für Offensiv- Operationen der Unionsarmeen	137
5.10.1. Louisville & Nashville RR (Kentucky/Tennessee)	138
5.10.2. Louisville & Nashville RR / Nashville & Chattanooga RR (Kentucky/Tennessee)	139
5.10.3. Western & Atlantic RR (Georgia/Tennessee)	142
5.10.4. City & Army Line (Virginia)	143
5.11. Eisenbahn-Truppentransporte der CSA (Beispiele)	145
5.11.1. Beispiel 1: <i>First Bull Run</i> (21. Juli 1861)	146
5.11.2. Beispiel 2: Invasion von Kentucky (23. – 30. Juli 1862)	149
5.11.3. Beispiel 3: Verstärkungen für Bragg (<i>Chickamauga</i> , September 1863)	153
5.12. Eisenbahn-Truppentransporte der Union	156
5.12.1. Beispiel 1: <i>Chattanooga</i> (September/Oktober 1863)	156
5.12.2. Beispiel 2: Von Nashville bis North Carolina (Januar 1865)	158
6. Wesen und Funktion der Raids während des Bürgerkrieges	160
6.1. Der Raid als militärische Operationsform	160
6.1.1. Auswirkungen auf das Militär-Eisenbahnwesen	166
6.1.2. Bedeutung von einzelnen Raid-Führern im <i>Civil War</i>	168
6.2. Raids mit eisenbahntaktischem Hintergrund (Beispiele)	173
6.2.1. Kriegstheater OST	173
6.2.1.1. CSA: Stuarts <i>Catlett's Station Raid</i> (22./23.8.1862)	173
6.2.1.2. CSA: Stuarts <i>Chambersburg Raid</i> (9. – 13.10.1862)	174
6.2.1.3. CSA: Jones / Imbodens <i>West Virginia Raid</i> (20.4. – 22.5.1863)	175
6.2.1.4. Union: Sheridans <i>Richmond Raid</i> (9. – 24.5.1864)	176
6.2.2. Kriegstheater MITTE	177
6.2.2.1. CSA: Koordinierter Raid Morgan / Forrest (4.7. – 1.8.1862)	178
6.2.2.2. CSA: Koordinierter Raid Forrest / Van Dorn (11.12.1862 – 3.1.1863)	180
6.2.2.3. CSA: Morgans dritter Raid (21.12.1862 – 1.1.1863)	182
6.2.2.4. Union: Griersons <i>Mississippi Raid</i> (17.4. – 2.5.1863)	183
6.2.2.5. Union: Streights <i>Alabama Raid</i> (19.4. – 3.5.1863)	185
6.2.2.6. CSA: Wheelers <i>Chattanooga Raid</i> (1. – 9.10.1863)	188
6.2.3. Einsatz konföderierter Kavallerie gegen Vorbereitung und Durchführung der entscheidenden Feldzüge der Union auf dem Kriegstheater MITTE	189
6.2.3.1. <i>Vicksburg Campaign</i>	189
6.2.3.2. <i>Meridian und Mobile Campaign</i>	190
6.2.3.3. <i>Atlanta Campaign</i>	191
6.2.3.3.1. Forrest	191
6.2.3.3.2. Wheeler (10.8. – 10.9.1864)	194

6.2.4.	Shermans <i>March to the Sea</i> (15.11. – 13.12.1864): Sonderfall einer eisenbahnstrategischen Zerstörungsoperation	195
7.	Strategische Beweglichkeit als Funktion taktischer Beweglichkeit	199
7.1.	Eisenbahntaktischer Einsatz beweglicher Truppen	199
7.1.1.	Zur Verhinderung eisenbahngestützter Logistik (offensiv)	199
7.1.2.	Zur Erhaltung eisenbahngestützter Logistik (defensiv)	205
7.2.	Strategische Beweglichkeit auf 'inneren Linien': Phasenentwicklung	207
7.2.1.	Kriegstheater OST	208
7.2.2.	Kriegstheater MITTE	209
7.2.2.1.	<i>Shiloh</i> (März 1862): Konföderierter Truppenaufmarsch per Eisenbahn	209
7.2.3.	Kriegstheater OST und MITTE	212
7.2.3.1.	Truppenkonzentration zur Verteidigung von Savannah (23. – 30.11.1864)	212
8.	Der Bewegungskrieg im Übergang zum Eisenbahnzeitalter	215
8.1.	Theorie-Ansätze der Vor-Bürgerkriegs-Ära (Preußen), überprüft anhand der Praxis des Bürgerkrieges	215
8.2.	Europäische Großmächte nach dem Amerikanischen Bürgerkrieg	217
8.3.	Auswirkungen des bewegungstechnologischen Fortschritts auf die verkehrstechnische Entwicklung in den USA im 19. Jahrhundert	222
9.	Schlußbetrachtungen	225
9.1.	Der <i>Civil War</i> als moderner Bewegungskrieg	226
9.1.1.	Die Eisenbahn der Vor-Bürgerkriegs-Ära in ihrer Bedeutung für den <i>Civil War</i>	227
9.1.2.	Der Einfluß der politischen Führung auf das Eisenbahnwesen im <i>Civil War</i>	228
9.1.3.	Produktivkräfte und Humankapital im <i>Civil War</i> als einem modernen Bewegungskrieg	231
9.1.4.	Komponenten des Eisenbahnkrieges im <i>Civil War</i>	232
9.1.4.1.	Pioniere und Generäle im <i>Civil War</i> als einem Eisenbahnkrieg	233
9.1.4.2.	Pferdgestützte Logistik und Truppenmärsche im Eisenbahnkrieg	235
9.1.4.3.	Vom <i>Civil War</i> als Eisenbahnkrieg ausgehende Normierungs- und militärisch-zivile Modernisierungseffekte	236
9.2.	Zusammenfassung und Ausblick	237
10.	Anhang	240
10.1.	Entwicklungen im technologischen und taktischen Bereich (USA)	240
10.1.1.	Technologischer Bereich: Feuerwaffen	240
10.1.2.	Taktischer Bereich	242

10.2.	Der Grenzraum zwischen sklavenhaltenden und nicht-sklavenhaltenden Staaten	242
10.2.1.	<i>Mason-Dixon-Line</i>	242
10.2.2.	<i>Border States</i>	243
10.2.2.1.	Kentucky	243
10.2.2.2.	Maryland	244
10.2.3.	West Virginia	244
10.3.	Politische Dokumente	244
10.3.1.	<i>Missouri Compromise</i>	244
10.3.2.	<i>Kansas Nebraska Act</i>	245
10.4.	Konföderierte Armeen	245
10.4.1.	Zahlenmäßige Stärke der ANV	245
10.4.2.	Zählkriterien der Konföderierten	245
10.5.	Feldtransportwesen	246
10.6.	Scotts "Anaconda-Strategie"	246
10.7.	Die Funktion der <i>Quartermaster</i>	246
11.	Verwendete Literatur	247
12.	Personen- und Sachregister	257
13.	Karten	261
14.	Diagramme	280