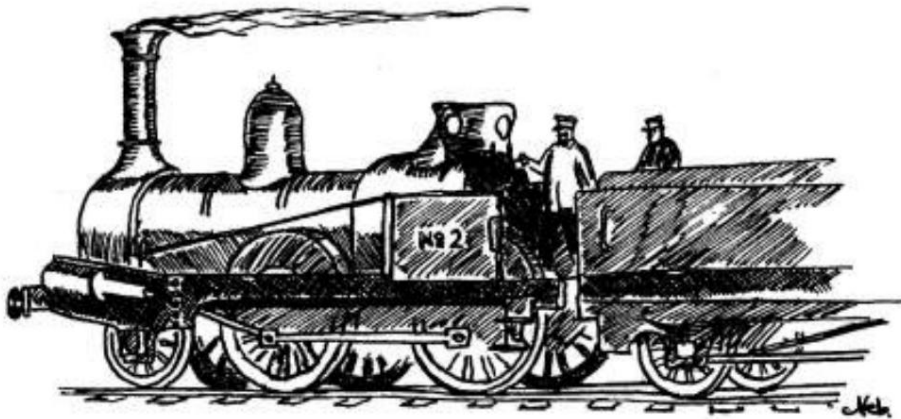


Die Eisenbahn während des Krieges 1864

von Ingenieur bei der Staatsbahn Ole Faurhøj

Das erste Mal, dass die Eisenbahnen in Dänemark für Kriegszwecke genutzt wurden, war 1848, ein Jahr nachdem die erste echte dänische Eisenbahn von Kopenhagen nach Roskilde eröffnet worden war. (Die 1844 eröffnete Strecke Altona-Kiel muss als deutsch gelten, obwohl sie den pompösen Namen „König Christians Achter Nordostseebahn“ trug). Die Truppen wurden dann per Bahn von Kopenhagen nach Roskilde und von dort zu Fuß nach Korsør transportiert, d. h. es war freigestellt, ob sie den Zug nehmen wollten. Es war ein so neues Phänomen, dass viele unserer tapferen Landsoldaten ihre Dankbarkeit zum Ausdruck brachten. Sie hatten keine Angst vor den Schleswig-Holsteinern, aber Zugfahren - nein danke! Ansonsten wurde die Bahn nur im Dreijährigen Krieg zum Transport von Militärsendungen nach Roskilde genutzt.



Eine sogenannte Kanada-Maschine

1864 war die Strecke auf Seeland bis Korsør fortgesetzt worden, auf Fünen war der Abschnitt Nyborg-Middelfart im Bau, und in Jütland war 1854 die Südschleswig-Eisenbahn von Rendsborg nach Flensburg eröffnet worden, die Strecke Flensburg-Fredericia war im Bau und fertiggestellt bis Rødekro, und schließlich war die Strecke Århus Randers mit der Nebenbahn Langå-Viborg-Skive in den Jahren vor 1864 fertig gestellt worden.

An der Südgrenze ging die Deutsche Bahn von Berlin über die Grenze nach Büchen, von hier aus gab es Bahnen nach Hamburg, nach Lübeck und über Neumünster nach Rendsburg und Kiel. Das heißt, einer der wichtigsten Eisenbahnknoten Deutschlands lag in den Herzogtümern, aber obwohl bereits im November 1863 bekannt war, wohin er führte, wurden keine Schritte unternommen, um diesen zu sichern und den Spionageverkehr, darunter auch Österreicher, zu bremsen. Offiziere in Uniform, die mit dem Zug nach Dannewerk fuhren. Das Generalkommando sollte die Grenze nur sichern, aber nicht blockieren oder kontrollieren, und in Büchen sollte nichts unternommen werden, um den Bahnhof außer Betrieb zu setzen. Der Befehl lautete jedoch, dass im Falle eines feindlichen Angriffs die Eisenbahnausrüstung nach Norden gefahren werden sollte, aber als sich die Dänen im Dezember nach Dannevirke zurückzogen, wurde der Bahnhof intakt gelassen. Auch der Telegraf war nicht unterbrochen worden.

Ende Januar 1864 begannen sie, die Schienen auf dem Abschnitt vor Dannevirke aufzubrechen, und es wurden Vorbereitungen getroffen, um die Eisenbahnbrücken bei Rendsborg zu sprengen (die bereits gesprengt werden sollten, als Holsten evakuiert wurde, was aber geschah dann aufgegeben) und Duvenstedt. Bei Kriegsausbruch am 31. Januar wurde die Brücke bei Duvenstedt nach 5-stündiger Vorbereitung von Pioniertruppen gesprengt, aber auch die Rendsborg-Brücke wurde diesmal aufgegeben.

In Lille Dannevirke war ein Güterbahnhof mit Depotgleisen gebaut worden, und von den Depots in Flensburg, aber auch von den Depots sollten regelmäßig Versorgungszüge verkehren. das wurde versäumt, u.a. wegen des

mangelnde Zusammenarbeit zwischen der Heeresführung und der Eisenbahnführung (z. B. gab es am Bahnhof Flensburg keine militärische Führungsbehörde). Es kann unter anderem Es wird erwähnt, dass oft Versorgungszüge von Flensburg nach Dannewerk geschickt wurden, ohne dass dies dem Dannewerk mitgeteilt wurde, so dass die Züge ungeladen zurückkehren mussten.

Der größte Fehler geschah jedoch am 5. Februar, als die Bereitstellung von 1 Eisenbahnzug angeordnet wurde. Diese sollten am Morgen in Dannewerk eintreffen, um Truppen und Geschütze aus Dannewerk zu transportieren. Die Züge kamen auch pünktlich an, aber aufgrund verschiedener Missverständnisse glaubte man in Dannevirke, dass die Züge erst abends ankommen würden, so dass man bei der Ankunft der Züge nicht zum Verladen vorbereitet war. Da die Abfahrt der Züge um 8 Uhr abends angeordnet war, da die Eisenbahnbrücke über Trene gesprengt werden sollte, mussten die Züge leer abfahren. 15 Geschütze waren bis zum Bahnhof Ellingstedt gezogen, wo die Soldaten stehen und zusehen mussten, wie der leere Zug ohne Halt vorbeifuhr. Die Geschütze blieben dann stehen, bis der Feind kam. So gelangte das in Flensburg gesammelte Eisenbahnmaterial dorthin, wo der Feind es später in fahrbereitem Zustand vorfand. Obwohl, wie erwähnt, die Strecke in Røddekro fertiggestellt wurde, wurden während des Abzugs von Dannevirke überhaupt keine Soldaten oder Material auf der Schiene transportiert.

Das nächste Mal kam die Eisenbahn ins Spiel, als General Hegermann Lindenchrone nach der Niederlage bei Vejle nach Norden in Richtung Århus zog. Er beschloss dann, die Eisenbahn seine Leute von Langå nach Skive transportieren zu lassen, und bestellte am 8 Einheiten, die 1862-64 bei "Canada Works, Birkenhead" gebaut wurden, weshalb sie im Volksmund Kanada-Maschinen genannt wurden,) und am Bahnhof Langå aufgestellte Waggons, die weder zuvor noch danach einen solchen Verkehr hatten. Als die 7 Züge in der Nacht nach Skive geschickt wurden (der letzte Zug bestand aus 63 Waggons, die von 2 Lokomotiven gezogen wurden), glich der Bahnhof den Ruinen von Athen.

Der militärische Geheimdienst funktionierte nicht sehr gut und alle glaubten, der Feind sei ihnen dicht auf den Fersen. Die Soldaten gaben vor, besessen zu sein, riefen Verrat und bedrohten das Bahnpersonal mit Krallen.

Außerdem brachen sie in mehrere Häuser ein, um Schnaps zu stehlen, so dass die meisten von ihnen ziemlich betrunken waren, als die Züge endlich losfuhren. Unterwegs wurde es nicht besser, die Züge mussten mehrere Stunden an den Bahnhöfen warten, um die Telegrafengeräte mitzubringen, und als der letzte Zug die ganze Nacht in Rindsholm blieb, weil in Viborg kein Platz war, ließen die Soldaten ihr wilder Kampfgeist färbte auf Schaffner und Bahnpersonal ab, die sich mit Schaufeln gegen die wilde Menge wehren mussten, die in die Lokomotive steigen wollte, um den Zug nach Viborg selbst zu fahren.

Die Deutschen tauchten erst Ende April, also anderthalb Monate später, in Viborg auf, Zeit war also genug. Zu erwähnen ist noch, dass aus Angst vor dem Feind der Gebrauch der Dampfpfeifen verboten war. Dies war jedoch völlig überflüssig, da die Dampfstöße der überladenen Züge noch weiter entfernt zu hören waren als das leise Pfeifen.

In Skive angekommen, wurden die Waggons und Lokomotiven auf den noch nicht fertig gestellten Abschnitt Richtung Struer rangiert, wo die Lokomotiven von Kolben, Zylinderköpfen, Pleueln und Zugstangen etc. demontiert und schließlich die Lokomotiven und Waggons abgehoben wurden Spuren. Die demontierten Maschinenteile brachten das Militär in den Norden. Bevor die Deutschen jedoch anderthalb Monate später erschienen, waren die Lokomotiven und Waggons wieder fahrbereit gemacht worden, hatten Truppen nach Viborg und wieder zurück transportiert, als der geplante Vorstoß von hier ohnehin bereut wurde. Die neu demontierten Maschinenteile wurden über Mors, Thy und Vendsyssel über Fünen nach Kopenhagen gebracht, wo sie seltsamerweise bei der damals konkurrierenden Zeeländischen Eisenbahngesellschaft landeten (erst 1885 wurden die Linien unter dem Staat zusammengelegt).

Als die Deutschen am 28. April nach Aarhus kamen, revanchierte sich General von Falckenstein wütend über die „Sabotage“ der Ausrüstung durch das Militär. Er ließ an verschiedenen Stellen die Gleise aufbrechen und sprengte die erst 2 Jahre alte Brücke über die Gudenå bei Langå (das dauerte 3 Tage und 200 kg Schießpulver) und verlangte ansonsten die Herausgabe der ausgebauten Maschinenteile er würde alle Bahnhöfe und Brücken zerstören lassen. Die Maschinenteile blieben dann von der Armee in Kopenhagen abgeholt und nach Skive geschickt, wo die Lokomotiven wieder fahrbereit gemacht wurden.

Damit spielte sich in diesem Krieg die militärische „Bedeutung“ der Eisenbahn ab.

Versucht man zu hinterfragen, warum die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Militär so weit ging wie 1964, dann liegt das mit ziemlicher Sicherheit vor allem daran, dass eine militärische Nutzung von

Eisenbahnen waren etwas Neues und Unerprobtes, weshalb die Heeresführung nicht sah, worauf sie sich konzentrieren sollte. Eine militärische Führungsbehörde wie z der Transportoffizier unserer Zeit hätte zweifellos dafür sorgen können, dass der Rückzug aus Dannewerk der Armee nicht den großen Materialverlust gekostet hätte, wie es der Fall war. Ebenso hätten die Episoden während des Transports von Langå nach Skive vermieden werden können. Es kann erwähnt werden, dass die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten während des Bürgerkriegs eine große Rolle spielten, wo der Transport von Truppen und Material pro Jahr ausgiebig genutzt wurde. Sie verstanden auch die Notwendigkeit, die Eisenbahnknotenpunkte zu meistern, wie z Nashville, von wo aus die 100.000 Mann starke Armee von General Sherman 1863 vier Monate lang mit Munition und Proviant versorgt wurde.