



Königlich-bayerisches Eisenbahn-Bataillon probt „Angriff auf Festung Ingolstadt“

**Bayerische Eisenbahn-Truppen errichteten Feldbahn
durch die heimatlichen Fluren**



Abb.1: Bayerische Eisenbahn-Pioniere

Die Bedeutung der Eisenbahn für das Militär

Bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts erkannten die meisten Großmächte die militärische Bedeutung der Eisenbahn für den Transport von Truppen, von schweren Waffen und des Nachschubs.

Viele Militärstrategen zogen ihre Schlüsse aus dem amerikanischen Bürgerkrieg (1861 – 1864), wo die Eisenbahnabteilungen der Nordstaaten (25.000 Mann) entscheidenden Einfluss auf den Kriegsverlauf ausübten.

Im deutschen Krieg 1866 nutzte die preußische Armee das flächendeckend gut ausgebaute Eisenbahnnetz im Deutschen Reich und konnte ihre Truppen auf fünf verschiedenen Eisenbahnlinien zu den Kriegsschauplätzen bringen, das österreichische Militär hatte nur eine Bahnlinie zur Verfügung.

Auch im Krieg 1870/71 gegen Frankreich erfolgte der deutsche Aufmarsch im Westen mit Hilfe der Eisenbahn zügig und endete mit einem Sieg.

1914, zu Beginn des ersten Weltkriegs (1914-1918), transportierten die deutschen Länderbahnen die größte Angriffsarmee der Geschichte an die Westgrenze. Direkt hinter den Fronten wurden Feldbahnen betrieben. Eine weitere große Bewährungsprobe deutscher Eisenbahnorganisationen galt dem Rückzug 1918.

Die Eisenbahn-Pioniere in Bayern



Abb.2: Generalmajor Wilhelm Groener
(1867-1939)
Chef der Feldeisenbahn

1866, während des preußisch-österreichischen Krieges, wurden bereits drei Feldbahn-Abteilungen für das bayerische Heer aufgestellt, welche jedoch nach Kriegsende wieder aufgelöst wurden.

Im Krieg 1870/71 stellte man erneut eine Feldeisenbahn-Abteilung mit zwei Sektionen und einer Genie-Kompanie auf, die man im Juni 1871 ebenfalls wieder demobilisierte.

Erst Ende 1872 unterschrieb König Ludwig II. eine Verfügung zur Aufstellung einer ständigen Eisenbahntuppe.

Am 16.12.1872 nahm dann die bayerische Eisenbahn-Kompanie in Ingolstadt ihren Dienst auf.

An Gefreiten und Gemeinen sollten ihr angehören:

36 professionelle Eisenbahnarbeiter, zehn Schlosser und Maschinenarbeiter, vier Schmiede, 20 Zimmerleute, acht Bergleute und Tunnelarbeiter, zwei Steinhauer, zwei Brunnenmacher, sechs Klempner und Mechaniker, vier Tischler und Wagner und ein Pferdewärter.

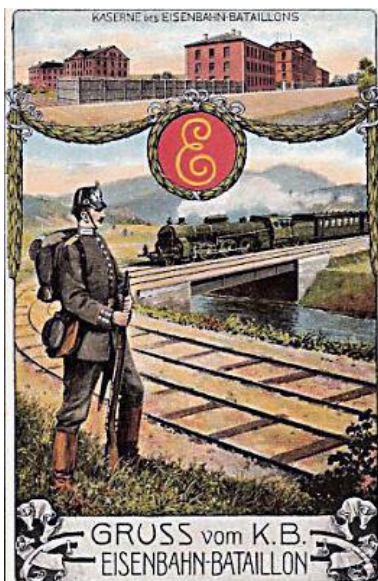


Abb. 3: Postkarte mit Kaserne

Zum 01.04.1887 wurde eine zweite Kompanie aufgestellt und beide wurden zum Bataillon zusammengefasst. Im April 1888 zog das gesamte Bataillon von Ingolstadt nach München um und bezog 1889 mit einer Truppenstärke von 314 Mann die neue Eisenbahnkaserne auf dem Oberwiesenfeld. Am 01.10.1893 wurde dann auf Grund veränderter Gegebenheiten in der allgemeinen politischen Auffassung bereits die dritte Kompanie aufgestellt. Nachdem das Eisenbahn-Bataillon 1902 das erste Automobil der Bayerischen Armee beschafft hatte, wurde 1908 eine eigene Kraftfahr-Abteilung als vierte

Kompanie dem Bataillon angegliedert. 1894 besaß die bayerische Truppe 25 km Gleis, 30 Weichen, sieben Lokomotiven, sechs Tender und 90 Wagen.

Das Aus kam nach dem Ersten Weltkrieg. Im Versailler Vertrag wurden die deutschen Eisenbahn-Truppen, auch die bayerischen, zu einer Angriffseinheit erklärt und deshalb im Jahre 1919 verboten.



Abb. 4: Reservistenkrug Eisenbahn-Bataillon München 1910/12

Die große Feldbahnübung: "Angriff auf die Festung Ingolstadt"

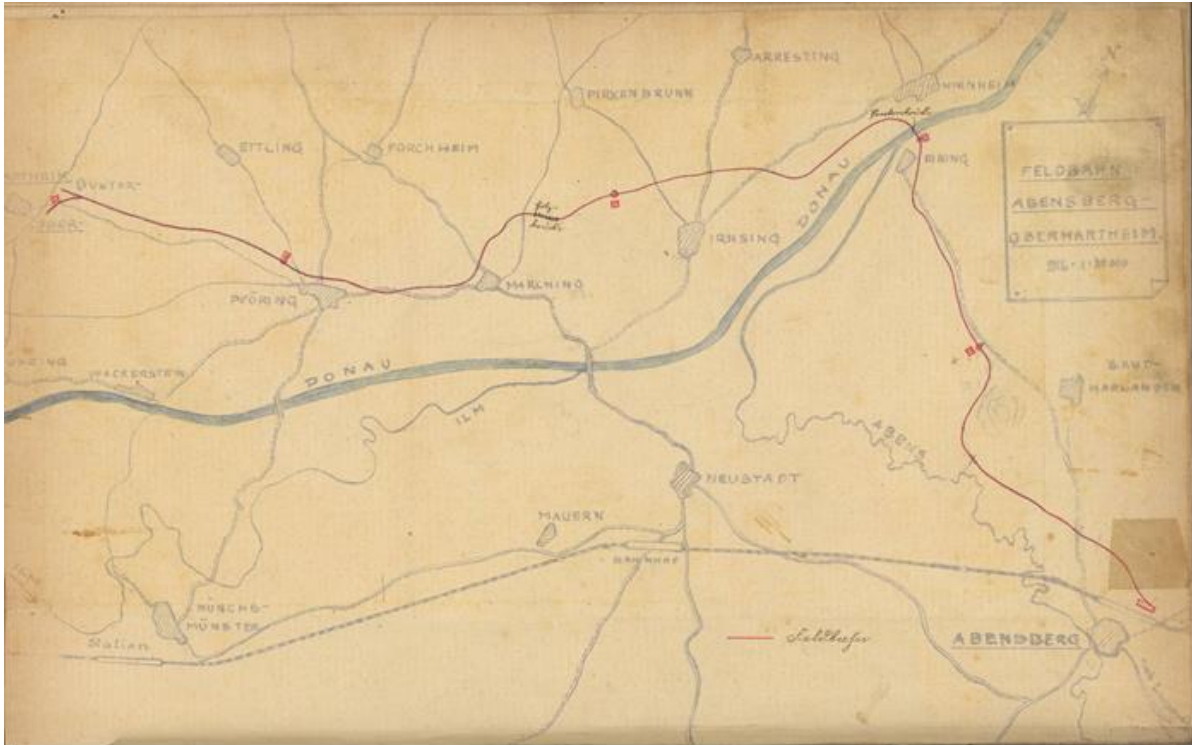


Abb. 5: Lageplan zum Verlauf der Feldbahn



Abb. 6: Bahnhof der Feldbahn



Abb. 7: Bahnhof der Feldbahn

In den Monaten Juli, August und September des Jahres 1903 quartierten sich in Abensberg königlich-bayerische Truppenteile zum Zwecke einer Festungskriegsübung ein. Schwere Artillerie und anderes Kriegsgerät sollte mit einer Feldbahn zum Beschuss der Landesfestung Ingolstadt herbeigeführt werden. Bei diesem Großmanöver nahmen 60 Offiziere, 159 Unteroffiziere und 1005 Soldaten teil.

Am 25. August 1903 begann die 1. Baukompanie des königlich-bayerischen Eisenbahn-Bataillons mit dem Bau einer 23 Kilometer langen Feldbahn von Abensberg – Eining – Mar-

ching – Pförring bis Oberhartheim. Da Tag und Nacht gearbeitet wurde, war dieselbe in einigen Tagen fertig gestellt. Eine große Herausforderung war die Überquerung der Donau zwischen Eining und Hienheim mithilfe einer Pontonbrücke und die Überquerung des Dettenbachs bei Marching.

Der Ausgangspunkt und der Bahnhof der Feldbahn befanden sich nördlich des Abensberger Bahnhofes. Zum Transport der Materialien und der schweren Geschütze der Fußartillerie waren 13 Lokomotiven im Einsatz.



Abb. 8: Weichensteller bei der Arbeit



Abb. 9: Waggons mit Gleiselemente im Feldbahnhof



Abb. 10: Pontonbrücke über die Donau



Abb. 11: Lokomotive mit Waggonen überqueren die Donau; im Hintergrund die Ortschaft Hienheim

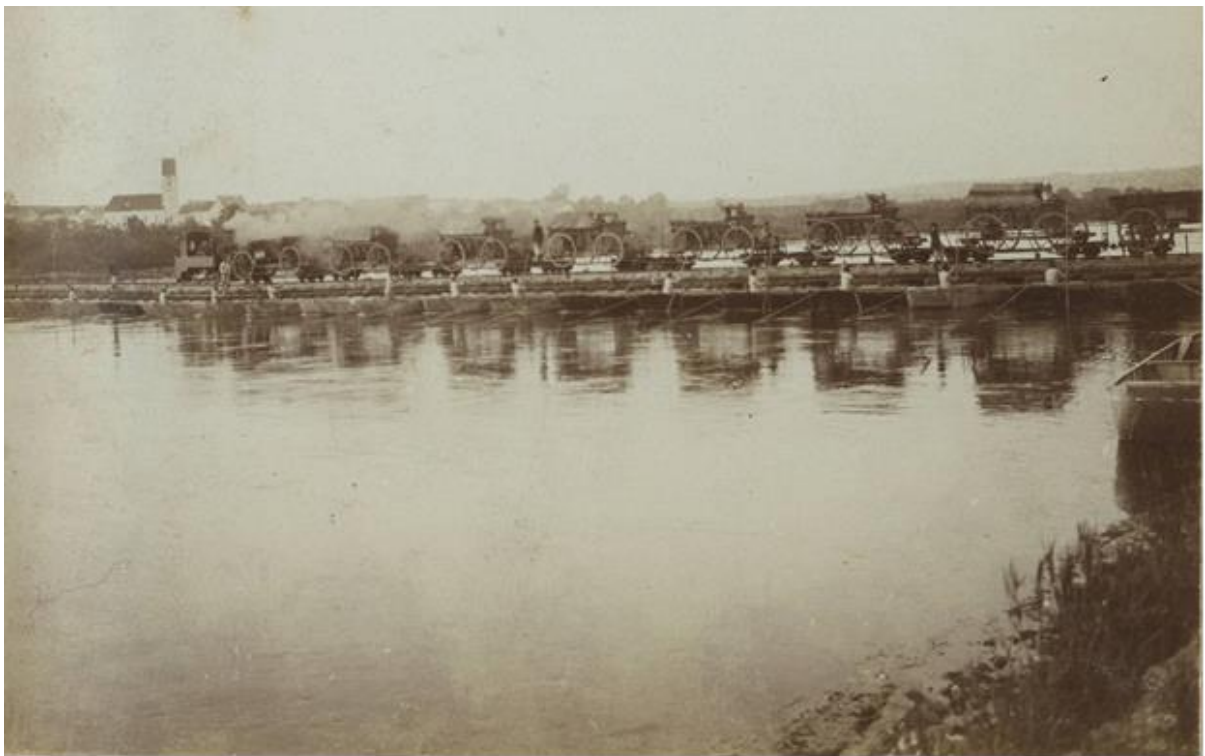


Abb. 12: Feldbahn mit Pferdewagen als Ladung



Abb. 13: Holzbrücke über den Dettenbach beim Marchinger Steinbruch

Neustadt, den 14.11.2014
Eduard Albrecht,
Stadttheimatpfleger

Bildnachweis:

Abb. 1: Slg. Gunter Daßler, Modellbahn Studio-Thüringen: Eisenbahn und Militär vor 1914

Abb. 2: ebenda

Abb. 3: Slg. Ulrich Mößlang, <http://www.moesslang.net/kriegerdenkmal.htm>

Abb. 4: hermann-historica.de

Abb. 5 – 13: Stadtarchiv Abensberg

Verwendete Literatur und Online-Recherche:

Franz Piendl, Aus der Chronik der Stadt Abensberg von 1903

Jochen Dannenberg, Mittelbayerische Zeitung, „Als die Eisenbahn zum Militär gehörte“ vom 12.02.12

Wikipedia: Eisenbahntruppen

Gunter Daßler, Modellbahn Studio-Thüringen: Eisenbahn und Militär vor 1914

Andreas Knipping, Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg