

Militärgeschichtliche Studien

Herausgegeben vom  
Militärgeschichtlichen Forschungsamt

Band 40

R. Oldenbourg Verlag München 2005

Von der Chaussee zur Schiene

Militärstrategie und Eisenbahnen  
in Preußen von 1833  
bis zum Feldzug von 1866

Von  
Klaus-Jürgen Bremm

R. Oldenbourg Verlag München 2005

## Dokumente

### **Gutachten des Generals Rühle v. Lilienstern über den militärischen Nutzen der Eisenbahnen (1835)**

*GStAPK, III HA, Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Nr. 6963, Politische und militärische Gesichtspunkte bei Anlegung von Eisenbahnen im Ausland, Bl. 78-82*

Als Antwort auf die bayerischen Eisenbahnpläne verfaßte General Rühle v. Lilienstern Anfang 1835 ein sehr grundsätzlich angelegtes Gutachten über die militärischen Möglichkeiten der Eisenbahnen. Der General wandte sich zwar gegen alle bayerischen Bemühungen auf der Grundlage der zukünftigen Eisenbahnen eine Revision der preußisch-österreichischen Zusatzvereinbarungen von 1832 zur Verteidigung Süddeutschlands herbeizuführen. Dennoch gelangte er zu einer vorsichtig optimistischen Einschätzung des neuen Transportmittels, das er als durchaus geeignet zum Transport von Nachschub und kleineren Truppenabteilungen ansah. Für strategische Zwecke aber glaubte er auf die Chausseen weiterhin nicht verzichten zu können.

\* \* \*

Wenn man die Eisenbahnen in spezieller Beziehung auf die Kriegführung überhaupt betrachtet, so leidet es keinen Zweifel, daß da, wo solche Schienenwege nun einmal bestehen und ungestört benutzt werden können, aus ihnen für einzelne Kriegsunternehmungen und Begebenheiten ein erheblicher Vorteil, und deshalb dem Gegner, dem sie oder andere Bahnen nicht zu Gebote stehen, ebenso empfindliche Nachteile erweisen können. Diese Vorteile werden sich aber namentlich da äußern, wo es sich um den Gebrauch geringer oder doch mäßig großer Truppenmassen handelt. Auf die Kriegführung im Großen, auf die Bewegung ganzer Armeen, auf den Entwurf von Feldzügen, Offensiv- und Defensivplänen ganzer Länder und Staaten, dürften die Eisenbahnen an sich keinen wesentlichen und großartigen Einfluß äußern, und ihn überhaupt erst dann gewinnen können, wenn ganze Netze von Eisenbahnen über weit gedehnte Strecken verbreitet sein werden. Aber auch in diesen Fällen wird ihre Benutzung für den Krieg eine höchst prekäre Sache bleiben, wegen des eingeschränkten Gebrauchs, der sich von ihnen machen läßt, und weil man nie mit Sicherheit voraussehen kann, wie lange und in welchem Umfang man hoffen darf, über diese disponieren zu können. Einmal können sie ihrer Natur nach nie die Chausseen ersetzen, und nie so vielfach vorhanden sein, als es die Beweglichkeit der heutigen Kriegführung unumgänglich erfordert. Zum anderen wird es stets schwer bleiben, die Bahnen selbst, oder die dazu gehörigen Maschinen, Werkstätten und Feuerungsmagazine bei starker Kriegsfrequenz in

genügend ausreichendem Zustande zu erhalten, und noch viel leichter auf die Zerstörung aller dieser Einrichtungen hinzuwirken.

Bei Operationen, die namentlich auf die Benutzung von Eisenbahnen projektiert sind, wird die Besorgnis des Mißlingens jederzeit die Wahrscheinlichkeit des Gelingens überwiegen. Der Nutzen der Eisenbahnen wird sich in Hinsicht auf Militärzwecke namentlich bemerkbar machen:

- a. bei Fortschaffung und Nachbringung von Kriegsbedürfnissen im Rücken der Armee und auf Gebieten, die nicht zum unmittelbaren Kriegsschauplatz gehören,
- b. für die Sicherstellung von Gegenständen irgendwelcher Art, die vor dem ungehindert andringenden Feind gerettet werden sollen,
- c. in der beschleunigten Konzentrierung zerstreuter Truppenteile auf militärisch wichtigen Punkten und für das überraschend schnelle Auftreten solcher bewaffneter Haufen an Orten, wo der Feind es gar nicht erwartet hatte,
- d. in der Leichtigkeit durch unternehmende Parteigänger, politische Aufregung oder kühne Flankenoperationen, die auf der Benutzung von Eisenbahnen basieren und kalkulierte Unternehmungen des Feindes zu vereiteln, die Verfolgung geschlagener Truppen zu erschweren.

Was nun endlich noch spezieller das Kriegstheater und Operationssystem des deutschen Bundes betrifft, so läßt sich darüber, solange die Richtung der im nächsten Jahrzehnt zu bauenden Eisenbahnen – ihre Vollendung wird für die einzelnen Staaten stets mehrere Jahre erfordern – sowohl in Deutschland als in Frankreich nicht definitiv fertiggestellt ist, nicht viel Brauchbares sagen. Da aber durch die Eisenbahnen der Geist und die Methode der heutigen Kriegführung nicht wesentlich modifiziert wird, die Natur der gegenwärtigen Kriegstheater, wie immer die Richtung der im nächsten Jahrzehnt zu vollendenden Eisenbahnen beliebt werden mag, in der Hauptsache unverändert bleiben dürfte, sowohl was die vorzugsweise vorgestellten Gegenden, als auch, was die durch ihre örtlichen Verhältnisse zur Vereinigung der Bundeskorps, zur Abwehr des Feindes oder zur Bekämpfung desselben, im eigenen Lande, in Sonderheit geeigneten Landesteile und Hauptstraßenzüge betrifft, da endlich wohl auch die Politik der deutschen Bundesstaaten unerschütterlich bleiben dürfte, die bei den Besprechungen 1832 zu Grunde gelegt wurden, kurz, da alle Hauptsachen beim Alten bleiben, so scheint es nicht, daß in den damals beliebten Festsetzungen eine Modifikation nötig werden sollte, inwiefern man darunter nicht etwa eine Abrede über eine noch engere Wechselverteidigung und bestimmtere Übereinkünfte über die Modalität der gegenseitigen Hilfeleistung auf bedrohten Punkten zu verstehen geneigt ist, zu welchen Zwecken denn die beabsichtigte Eisenbahnen ihrerseits wohl günstig mitwirken können.

Wirft man einen Blick auf die Konfiguration, welche die bisher namhaft gemachten Eisenbahnlinien auf der Landkarte bilden, so ist:

- A. in Beziehung auf Frankreich selbst dort nicht zu erwarten, daß militärische Rücksichten Eisenbahnen hervorrufen werden, die von den jetzt üblichen Straßenzügen bedeutend abweichen möchten. Was davon bis jetzt durchleuchtet, ist eine Verbindung der Hauptstadt mit den Haupthandelsplätzen Lyon und

Marseille, mit Bordeaux, Tours, Nantes, Havre und Dieppe, also insgesamt nach Süden und Westen gerichtet, dann die nordöstliche Kommunikation von Paris nach Brüssel, die sich an die bereits im Bau begriffene Bahn von Antwerpen nach Köln anschließt. Es wird auch ein Schienenzug von Paris nach Straßburg erwähnt, dieser ist jedoch von allen der mindest wahrscheinliche. Dann ist sicher noch zu rechnen, die von List zur Kohlenspeisung der Mannheim-Basel-Straße von Saargemünd auf Karlsruhe in Vorschlag gebrachte Bahnlinie.

Das süddeutsche einheimische Kriegstheater möchte daher selbst in der Idee und den Projekten eben nicht stärker bedroht sein als zuvor. Selbst die wegen ihrer Richtung von Metz und Karlsruhe und Stuttgart etwa bedenklich erscheinende Saargemünder Bahnlinie ist nicht einmal gefahrbringend, da sie unter der unmittelbaren Obhut der Garnison von Landau, von wo aus die Kommunikation in jedem sonderlichen Augenblick unterbrochen und verhindert werden kann durch Aufreißen des Schienenbandes, Wegführen der Lokomotiven, Verbrennung der Kohlenmagazine auf den Zwischenstationen usw.

Ernstlicher bedroht erscheint das Kriegstheater am Niederrhein durch das belgische Bahnnetz. Ob aber nicht gerade die hierdurch mit Norddeutschland und dem Rheintal neu belebten und gesteigerten Handelsinteressen in der Friedenspolitik Belgiens am Ende eine Korrektur herbeiführen möchten, welche den deutschen Bund für den dermaligen Kriegsfall mehr zu gute kommen dürfte als Frankreich, steht noch nicht abzumachen. Im schlimmsten Fall, d.h. wenn wider Erwarten und gegen das Operationsinteresse Frankreichs, dieser Staat gesonnen sein sollte, den Kriegsschauplatz eines ausbrechenden Krieges nach der Maas und dem Niederrhein verlegen zu wollen, so würde Süddeutschland davon nur eine Ermäßigung der ihm damit bevorstehenden Gefahr zu erwarten haben und ihm dadurch vielleicht eine Gelegenheit geboten werden, mit seinen Streitkräften und mittelst einer Offensivdivision in der Richtung auf Mainz und Saarbrücken der bedrängten preußischen Rheinprovinz zu Hilfe zu kommen.

- B. In Beziehung auf Süddeutschland selbst sind zur Zeit zur Sprache gekommen: Drei große Eisenbahnlinien in der Richtung von Norden nach Süden:
  - a. die badische im Rheintal von Basel nach Frankfurt, dann, nach Lists Entwurf, von da über Kassel, Hannover auf Hamburg,
  - b. von den Endpunkten des Bodensees durch Schwaben über Ulm und durch Bayern über Augsburg, München und Ingolstadt auf Nürnberg und von da die Rednitz entlang nach dem Obermain in der Richtung auf Erfurt, endlich:
  - c. von den Hansestädten über Magdeburg, Berlin und Leipzig und weiter über Dresden, Prag bis an die Donau und den Traunsee,
  - d. diese drei Hauptlinien durchschneiden sämtlich die französischen Operationslinien von Hüningen, Straßburg auf Stuttgart, München und Wien, von Mainz auf Leipzig usw. oder vom Mittelrhein nach dem sächsischen Vogtlande, oder wie man sich sonst noch verzweigen will. Die Eisenbahnen können daher, wie fern dadurch das zu Hilfe eilen von Norden nach Süden

und umgekehrt aus einem Abschnitt des Kriegstheaters nach dem anderen erleichtert u. befördert wird, in der Regel nur dem Vordringen der Franzosen hinderlich werden.

Eine schnelle Vereinigung des VIII. Bundeskorps mit preußischen, sächsischen und böhmischen Heeresteilen in der Nähe des Fichtelgebirges oder am Obermain wird insonderlich dadurch begünstigt. Kurz alle Umstände, Erwägungen und Kombinationen sprechen für die Zweckmäßigkeit und unveränderte Beibehaltung der früher stattgehabten Verabredungen, auch unter der Voraussetzung, daß die projektierten Eisenbahnen wirklich ins Leben treten sollten.

Wünschenswert bleibt es bei alledem, daß die süddeutschen Höfe ihre Ansichten über diese Angelegenheit aussprechen und mitteilen mögen. Ununterbrochene Verständigung liegt sowohl im militärischen Interesse der deutschen Bundesstaaten überhaupt, als auch eine Verständigung über diesen Gegenstand in dem militärisch kommerziellen Interesse der Mitglieder des Zollvereins insonderlich, weshalb es für diese in doppelter Beziehung nützlich und angemessen erscheint, eine wechselseitig freundliche Benutzung und Übereinkunft statt finden zu lassen, sobald von ihnen Eisenbahnanlagen und Konzessionierung im Großen ernstlich beabsichtigt werden.

**Vortrag des militärischen Referenten (Generalmajor Eduard v. Peucker) in der Sitzung des Hohen Staatsministeriums vom 14. Januar 1845 über den Verlauf der geplanten Ostbahn zur Weichsel und nach Königsberg**  
*GStAPK, I. HA, Rep. 89, Zivilkabinett, 1. Abt., Nr. 29 660, die Eisenbahn zwischen Berlin und Königsberg betr.*

Generalmajor v. Peuckerts Vortrag vor dem Staatsministerium faßte noch einmal alle militärischen Gründe für die Wahl einer mittleren Streckenführung der Ostbahn über Küstrin auf Bromberg und weiter nach Dirschau zur Weichsel zusammen. Wichtigster Gesichtspunkt hierbei war die Stärkung der Festung Thorn an der Weichsel, als flankierender, »offensiver Waffenplatz« gegen einen russischen Angriff auf Posen und Breslau. Für die südliche Alternative auf die Provinzhauptstadt Posen hatten vor allem politische Erwägungen gesprochen, die nördliche von Stettin entlang der pommerischen Küste war aus wirtschaftlichen Gründen attraktiver. Die Armee mußte sie jedoch ablehnen. Da Preußen keine Flotte besaß, war eine Küstenbahn gegen Angriffe der russischen Flotte von der Seeseite nicht effektiv zu schützen.

\*\*\*

Die Provinz Preußen bildet das östlichste Flügelbollwerk unserer Landesverteidigung. Sie besitzt sowohl durch den starken natürlichen Schutz, der in ihren Terrainformationen beruht, als durch die dieser letzteren angepaßten Befestigungen eine große innere Verteidigungsfähigkeit, und ist daher mehr als irgendeine andere

Provinz des Staates zu einer hartnäckigen, selbständigen Verteidigung geeignet. Allein sie besitzt nicht die zu einem nachhaltigen Ersatz von Kriegskräften erforderlichen inneren Hilfsquellen und bedarf daher zu diesem Zweck der Verbindung mit den rückwärts gelegenen Provinzen. Da die militärische Benutzung der Eisenbahnen sich hauptsächlich auf die Zufuhr von Kriegsmitteln aller Art erstreckt, so erhält die von dem Herzen des Landes nach Preußen zu führende Eisenbahn für die künftige Kriegsfähigkeit dieser Provinz eine hohe Bedeutung.

Der Umstand, daß feindliche Flotten die Mündungen unserer Ströme und Gastgewässer in kurzer Zeit sperren können, und die Einführung der Dampfschiffe in die europäischen Kriegsmarinen den in der seichten Beschaffenheit unserer Küste seither gefundenen natürlichen Schutz sehr wesentlich verringert hat, nötigt uns, jene Verbindung im militärischen Interesse nicht zu sehr an der, feindlichen Insulten ausgesetzten Küste, dagegen aber auch nicht zu nahe an der ganz offenen Südgrenze aufzusuchen, an welcher entlang eine Eisenbahn schon bei Beginn eines Krieges in der Wirkungssphäre des Feindes liegen und daher für eine militärische Benutzung ganz wertlos sein würde.

Obgleich Eisenbahnen auf dem Kriegsschauplatz selbst nicht benutzt werden können, so werden sie doch für die Kriegführung nur in dem Maße brauchbar, als sie mit militärischer Sicherheit gegen den Bereich der Operationen führen. Nur die dem Operationsbereich zugeleiteten Zufuhren kommen der Kriegführung unmittelbar zu Gute. Die größere oder geringere militärische Brauchbarkeit einer Eisenbahnlinie wird daher sehr wesentlich bestimmt durch den größeren oder kleineren Operationsbereich, welchen sie ihre Verzweigungen mit militärischer Sicherheit zuwendet. Die Weichsel bildet offenbar die große Operationsbasis zur Verteidigung der Provinz Preußen. Allein nach Maßgabe der Wechselfälle des Krieges wird sowohl die mittlere als die untere Weichsel von vorherrschender Wichtigkeit werden, ja nach Umständen der Kampf an der ganzen Weichsellinie entbrennen könne.

Eine Eisenbahn, welche berufen ist, die Verteidigung der Provinz zu stützen, wird daher nicht ausschließlich auf die Unterstützung von einem dieser beiden Weichselgebiete gerichtet sein dürfen, sondern sie wird die Möglichkeit darbieten müssen, nach Umständen jedem von beiden rechtzeitig zu Hilfe kommen zu können. Wir besitzen demnach in der Festung Thorn einen Waffenplatz, welcher den großen militärischen Vorteil einer vorherrschend offensiven Lage gegen die wichtigen feindlichen Operationslinien – gegen Breslau und Posen – besitzt und daher uns in den Stand setzt, bei einem gewagten und unerwarteten Vorschreiten feindlicher Kolonnen denselben von dort aus auf den Hals zu fallen, ihre Kommunikationen, Flanken und Rücken zu bedrohen, und auf diese Weise Breslau und Posen am wirksamsten zu verteidigen. Thorn liegt indessen so exponiert an der äußersten Grenze, daß es zu einer Anhäufung von Kriegsstoffen nicht benutzt werden kann. Eine Eisenbahn, die uns aber in den Stand setzt, bei eintretender Veranlassung Truppen und Kriegsmaterial mit militärischer Sicherheit gegen diesen einzigen offensiven Waffenplatz jener Grenze zu dirigieren, kann unter Umständen eine hohe Bedeutung gewinnen. Nun hat uns aber die Natur selbst, durch

die Brücke der Warthe und Netze, die einen starken militärischen Abschnitt bilden, die Richtung einer mittleren Verbindung vorgezeichnet, welche alle Vorteile, die in militärischer Beziehung von einer Verbindung mit der Weichsel zu erwarten sind, vereinigt erreichen läßt, eine Richtung, die schon von den alten Beherrschern der Mark richtig erkannt und gewürdigt worden ist. Zu dieser Richtung wölbten schon die anhaltinischen Markgrafen des 13. Jahrhunderts in den Mauern der von ihnen gegründeten oder errichteten Festungen der Neumark den starken Pfeiler zu einer Brücke, über welche sie dem germanischen Osten, dem Deutschen Orden die Bruderhand reichten in jenen Kämpfen, die schon damals gegen die heran flutenden slawischen Elemente geschlagen werden mußten. In dieser Richtung bewegt sich seit 500 Jahren der große Handelsweg von Preußen nach der Mark; denn seit Jahrhunderten folgen Krieg und Handel sich wechselseitig in ihren Bahnen.

Eine Eisenbahn, welche vom Herzen des Landes, Berlin ausgeht, bei Küstrin unter dem Schutz der Festungswerke die Oder und Warthe überschreitet, durch die Terrainabschnitte der Warthe- und Netzebrücke gedeckt, Truppen und Kriegsmaterial mit militärischer Sicherheit in der Richtung auf den einzigen offensiven Waffenplatz der Grenze zu dirigieren gestattet, welche sich längs der ganzen Operationsbasis der Verteidigung von Preußen auf dem, durch den mächtigen Strom gesicherten Ufer ausbreitet, welche uns daher in den Stand setzt, nach Maßgabe des eintretenden Bedarfs sowohl der mittleren als der unteren Weichsel zu Hilfe zu kommen, eine Eisenbahnlinie, welche die Festungen Danzig, Graudenz und Thorn mit den rückwärts gelegenen Waffenplätzen Küstrin, Stettin, Posen durch ein großartiges Eisenbahnnetz in eine zweckmäßige Verbindung bringt, und uns befähigt, nicht nur eine kräftige, sondern auch eine mobile Verteidigung zu führen, eine solche Linie hat offenbar eine höhere militärische Bedeutung als jede andere. Jede andere Linie würde nur einzelne derjenigen Vorteile erweisen lassen, die von der ersten, soweit als dies überhaupt zulässig wird, vereinigt werden. Diese Linie ist es daher auch, die von Seiten des Kriegsministers dringend empfohlen werden muß. Es ist dieselbe, welche bereits im Jahre 1836 von der unter dem Vorsitz des Chefs des Generalstabes der Armee niedergesetzte Immediatkommission für die nordöstlichste Eisenbahn als die militärisch wichtigste bestimmt bezeichnet worden ist.

Gez. Peucker

Generalmajor im Kriegsministerium