Quelle

Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung (1834–1836)[1]

[...]
Nach der Ansicht des Verfassers [Friedrich List] muß schon dem gesunden Menschenverstande des Laien ein vollständiges, auf das ganze Territorium einer großen Nation ausgedehntes Eisenbahnsystem als eine Maschine erscheinen, welche die Verteidigungskräfte derselben bis an zu einem Grade zu vervollkommnen geeignet ist, der kaum noch etwas zu wünschen übrig läßt und in der Wirkung einen dreifachen Kranz von Festungen weit übertrifft. Schon durch die Bedürfnisse der Industrie und des Verkehrs werden die Eisenbahnsysteme großer Kontinentalnationen sich netzartig gestalten, so daß sie sich auf den Hauptpunkten im Innern konzentrieren und von dem Mittelpunkt nach den Hauptgrenzpunkten ausstrahlen; schon diese Bedürfnisse werden im Frieden einen Fahrapparat erfordern, der zu Kriegszeiten ziemlich weit reichen dürfte, die größten Massen von Truppen, von Artillerie, Munition und Proviant fortzuschaffen. [...]

Nehmen wir auch an, der Staat hätte einen Teil des Fahrapparates vorrätig zu halten, so wäre dies immer noch kein bedeutender Gegenstand für das Militärbudget im Vergleich mit den daraus resultierenden Vorteilen. Um 100.000 Mann auf einmal zu transportieren, bedarf man etwa 100 Maschinen und 2000 Wagen, die höchstens 1 Million Taler, also nur immer ungefähr den zehnten Teil der Anlagekosten einer Festung ersten Ranges erfordern. [...]

Nun erst kann man sich die Stellung einer mit solcher Maschinenkraft ausgerüsteten Nation denken. In der kürzesten Frist kann sie aus den entferntesten Gegenden im Zentrum Streitkräfte sammeln und dieselben nach den vom Feinde bedrohten Punkten werfen. Mit ebenso großer Leichtigkeit wird sie Artillerie, Munition und Proviantvorräte konzentrieren und den verschiedenen Armeekorps nachsenden. Die Heerzüge werden das Innere des Landes durch Einquartierungen, Vorspann usw. nicht erschöpfen oder die Straßen ruinieren, bevor sie zur Grenze gelangen. Die Truppen selbst werden ihre besten Kräfte nicht auf Märschen erschöpfen, bevor sie ins Treffen kommen. Auf dem Wagen ausgeruht, werden sie im ersten Moment ihrer Ankunft am besten imstande sein, sich mit dem Feind zu messen. Und haben sie ihn auf einem Punkt lahm geschlagen, so können sie am zweiten oder dritten Tag nach der Schlacht auf einem anderen 50 bis 100 Meilen entfernten Punkt mit gleichem Erfolg verwendet werden, denn sie werden sich während des Transportes von ihren Strapazen erholt haben. Verwundete und Kranke schafft man nun mit der größten Schnelligkeit und Schonung in die Lazarette im Innern. Man braucht nicht Monate und Jahre, um eine Armee zum Behuf der Verteidigung zu sammeln, nicht Beobachtungsarmeen jahrelang mit großen Kosten an den Grenzen aufzustellen. So leicht und wenig kostspielig es ist, eine Armee auf die Beine zu stellen und nach den bedrohten Punkten zu werfen, so leicht ist es nach beendigtem Krieg, sie aufzulösen und jeden wieder nach seiner Heimat zu versetzen.

Im schönsten Licht stellen sich uns aber diese Wirkungen dar, wenn wir bedenken, daß alle diese Vorteile fast ausschließlich der *Verteidigung zustatten kommen, daß es zehnmal leichter ist defensiv und zehnmal schwerer als bisher offensiv zu agieren.*

Die netzartige konzentrische Form des Eisenbahnsystems mit allen seinen Vorteilen in Herbeischaffung und Sammlung frischer Streitkräfte, mit seinem ganzen Fahrapparat kommt nur der angegriffenen Nation zustatten. Der Feind dagegen kann nur auf einer oder auf wenigen Linien vorrücken. Je weiter er sich aber vorwärts wagt, desto gefährlicher wird seine Stellung, indem jeder Schritt, um welchen er dem Zentrum näher rückt, die Gefahr vermehrt, von den auf den übrigen Linien herbeiströmenden Streitkräften eingeschlossen zu werden. Da es nicht schwer sein dürfte,

---

1 List, Friedrich, Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung (1834–1836), in: Beckerath, Erwin v.; Stühler, Erwin (Hgg.), Friedrich List. Schriften zum Verkehrswesen. Teil 1, Friedrich List. Schriften, Reden, Briefe, Bd. 3, Berlin 1929, S. 260–269, hier S. 264–268. Hervorhebung im Original.

von Strecke zu Strecke die Eisenbahnen durch Verteidigungswerke zu decken, die es möglich machten, den Feind solange aufzuhalten, bis neue Streitkräfte angelangt wären, und da durch streckenweisen Aufbruch der Bahn der Feind abgehalten würde, mit derselben Schnelligkeit nachzurücken, womit die Verteidigungskräfte sich zurückzögen, so dürfte es der angegriffenen Nation möglich sein, dem Feind jeden Tag eine frische Armee entgegen zu stellen, ihm jeden Tag ein neues Treffen zu liefern, während dieser seinerseits sich nicht in gleich günstiger Lage befände, die erlittenen Verluste von Tag zu Tag wieder zu ersetzen. Um alles mit einem Wort zu sagen, ein vollständiges Eisenbahnsystem wird das ganze Territorium einer Nation in eine große Festung verwandeln, die von der ganzen streitbaren Mannschaft der angegriffenen Nation mit der größten Leichtigkeit, mit dem geringsten Kostenaufwand und den geringsten Nachteilen für das Land verteidigt werden kann. Die erste und größte Hauptwirkung der Eisenbahnsysteme in dieser Beziehung ist demnach die, daß die Invasionskriege aufhören; es kann nur noch von Grenzkriegen die Rede sein. Da aber die Erfahrung bald lehren wird, daß Grenzkriege, deren Siege nicht bis ins Innere verfolgt werden können, sich als zweck- und erfolglose Raufereien im großen darstellen, so dürften die Kontinentalnationen demnächst zur Überzeugung gelangen, daß es für alle am klügsten wäre, wenn sie in Fried und Freundschaft nebeneinander wohnten und bei entstehenden Differenzen den Forderungen des Rechts und der Vernunft Gehör gäben. So wird das Eisenbahnsystem aus einer Kriegsmilderungs-, -abkürzungs- und -verminderungsmaschine am Ende gar eine Maschine, die den Krieg selbst zerstört und alsdann der Industrie der Kontinentalnationen dieselben Vorteile gewährt, welche England seit vielen Jahrhunderten aus seiner insularischen Lage erwachsen sind und denen jenes Land zum großen Teil den jetzigen hohen Stand seiner Industrie zu verdanken hat. Der zweiten Generation würde nicht mehr zerstört, was von der ersten gebaut worden ist, so daß die dritte wieder von vorn anzufangen hätte zu bauen; jede würde das Werk der Zivilisation da fortsetzen, wo die vorige aufgehört hat, und es der folgenden zur Weiterbildung überliefern.

Anders stehen freilich die Verhältnisse, wenn nur eine einzige Nation auf dem europäischen Kontinent sich dieser mächtigen Verteidigungsmaschine versicherte. Zehnmal stärker als zuvor in ihrer Verteidigung gegen alle sie umgebenden Nationen, wäre sie zehnmal furchtbarer in ihren Angriffen. Sie stände ganz in dem Vorteil einer ungeheuer großen, stark besetzten, mit Proviant, Munition und Artillerie wohl versehenen, mit zahllosen Forts umgürteten Festung dem unverteidigten, offenen Lande gegenüber. Aus diesem Grund liegt es ebensowenig in unserer freien Wahl, ob wir uns der von den Fortschritten der Zeit gebotenen, neuen Verteidigungsmittel bedienen wollen oder nicht, als es in früheren Jahrhunderten in der freien Wahl unserer Vorväter lag, ob sie Pfeil und Bogen mit dem Feuergeschoß vertauschen wollten oder nicht. Wie sie, wenn ihre Feinde sich des Feuerrohrs bedienten, sich genötigt sahen, diese Waffe gleichfalls zu ergreifen, so sind auch wir nicht bloß durch Rücksichten auf für unsern Handel und unsere Industrie, sondern durch höhere Rücksichten für unsere Nationalsicherheit und Unabhängigkeit gezwungen, uns der Wohltaten der neuen Erfindung zu bemächtigen. Jede Meile Eisenbahn, die eine benachbarte Nation früher fertig hat als wir, jede Meile, die sie mehr besitzt als wir, gibt ihr in strategischer Hinsicht ein Übergewicht über uns.

Unter allen Kontinentalländern ist aber Deutschland durch seine geographische Lage wie durch seine früheren Schicksale am dringendsten gemahnt, sich mit Eifer der von dieser neuen Erfindung gebotenen Vorteile zu bemächtigen. Aus dieser Betrachtung erwächst uns die Hoffnung, die deutschen Regierungen werden mit Wohlgefallen Bestrebungen betrachten, welche darauf abzwecken, die zentrale Lage des deutschen Vaterlandes, die bis jetzt im Kriege eine Quelle unermeßlicher Übel gewesen ist, in eine Quelle unermeßlicher Wohltaten zu verwandeln, indem sie künftig dem deutschen Volke im Frieden den Zwischenhandel und die Spedition des europäischen Kontinents sichern und im Kriege die europäischen Mächte in den Stand setzen wird, nach allen Seiten hin als Vermittler und Moderatoren aufzutreten. [...]

List, Friedrich: Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung (1834-1836). In: Themenportal Europäische Geschichte (2015), URL: <http://www.europa.clio-online.de/2015/Article=736>.

Auf diese Quelle bezieht sich ein einführender und erläuternder Essay von Musekamp, Jan: Friedrich List, die Eisenbahn, das Militär und Europa. In: Themenportal Europäische Geschichte (2015), URL: <http://www.europa.clio-online.de/2015/Article=735>.