



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Eisenbahnwehrrkräfte in den europäischen Großstaaten

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Die Eisenbahnwehrkräfte in den europäischen Großstaaten



als Verdienst, als erster Deutscher auf die unwägbare Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegsführung hingewiesen zu haben, gebührt dem großen Sohne Westfalens, Friedrich Harkort, im Volksmunde der „alte Harkort“ genannt. In seiner Schrift „Die Eisenbahnen von Minden nach Köln“ (Hagen, bei A. Brune) äußerte er sich im März 1833 über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen u. a. wie folgt: „Die Kunst der Feldherren neuerer Zeit besteht darin, rasch große Streitmassen nach einem Punkte zu bewegen. Während ein preussisches Korps sich von Magdeburg auf Minden oder Kassel begiebt, erreicht in derselben Zeit ein französisches Heer von Straßburg aus Mainz, von Metz aus Koblenz, von Brüssel aus Aachen; wir verlieren also zehn Tagemärsche, welche oft einen Feldzug entscheiden. Diesen Nachteil würde die Eisenbahn heben, indem 150 Wagen eine ganze Brigade in einem Tage von Minden nach Köln schafften, wo die Leute wohl ausgeruht mit Munition und Gepäck einträfen. Denken wir uns eine Eisenbahn mit Telegraphen auf dem rechten Rheinufer von Mainz nach Wesel. Ein Rheinübergang der Franzosen dürfte dann kaum möglich sein, denn bevor der Angriff sich entwickelte, wäre eine stärkere Vertheidigung an Ort und Stelle. Dergleichen Dinge klingen jetzt noch seltsam, allein im Schoße der Zeiten schlummert der Keim so großer Entwicklung der Eisenbahnen, daß wir das Resultat nicht zu ahnen vermögen!“

Die Vorhersagungen des alten Harkort, die damals wenig Gläubige fanden — man denke nur an den wegen seiner entschiednen Feindschaft gegen die Eisenbahnen bekannt gewordenen Generalpostmeister Nagler —, haben sich im

Laufe des Jahrhunderts in vollem Maße bestätigt, und kein Geringerer als Moltke war es, der die unwälzende Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegsführung mit weisem Blick und zur rechten Zeit erkannt hat. Im Jahre 1868 schrieb er in seiner berühmten Denkschrift über die Versammlung aller deutschen Streitkräfte im Falle eines Krieges gegen Frankreich und für Aufstellung und Gliederung der einzelnen Armeen: „Zu den Aufgaben des Generalstabes im Frieden gehört es, für alle wahrscheinlichen kriegerischen Eventualitäten die Gruppierung und den Transport der Truppen in detaillirtester Weise zu bearbeiten und die Entwürfe dafür im voraus bereit zu halten. Bei dem ersten Aufmarsche einer Armee kommen die vielseitigsten politischen und geographischen Erwägungen neben den militärischen in Betracht. Fehler in der ursprünglichen Versammlung der Heere sind im ganzen Verlauf der Feldzüge kaum wieder gut zu machen. Alle diese Anordnungen lassen sich lange vorher erwägen, und die Kriegsbereitschaft der Truppen, die Organisation des Transportwesens vorausgesetzt, müssen sie zu dem beabsichtigten Resultat führen.“

Werfen wir einen kurzen Blick in die allgemeine Kriegsgeschichte, so fällt uns vor Erfindung der Eisenbahnen die Langsamkeit des Aufmarsches und der Bewegungen der Heere sofort in die Augen. Im Kriege von 1806 erschienen die Spitzen der russischen Armee in Polen, als die verbündete preussische Armee bereits an der Saale geschlagen war. Die polnische Erhebung im Jahre 1830 begann am 29. November, und erst Anfang Februar 1831 waren die russischen Truppen in genügender Stärke bei Brest-Litewsk versammelt, um die Grenze des Königreichs Polen zu überschreiten.

Nach Erfindung der Eisenbahnen hat man bald erkannt, daß der kriegsführende Teil, der mit dem Aufmarsche seines Heeres zuerst fertig ist, vor dem Gegner das voraus hat, daß er mit den Bewegungen beginnen und dem Feinde zunächst seinen Willen aufzwingen kann. Er wird bei einigermaßen gleichen Kräften auch die ersten glücklichen Gefechte auf seiner Seite haben, an moralischem Mute gewinnen und Vertrauen erwecken. Er wird geradezu das Gesetz des Handelns geben, statt es zu empfangen. Hieraus erklärt sich der Wettlauf der Armeen unsrer Großstaaten, so schnell wie möglich bedeutende Streitkräfte an der Grenze bereitzustellen. Dieser Wettlauf rechnet nach den Gesetzen der heutigen Strategie schon nach Stunden und nicht mehr, wie früher, nach Tagen und Wochen. Der Aufmarsch der Heere jeder europäischen Großmacht bietet heutzutage das Bild der großartigsten Völkerverschiebung dar. Jede führt mehr als eine Million Menschen und mehrere hunderttausende Pferde heran. Diese Bewegung ist aber nur dann möglich, wenn die Großmächte so viel Eisenbahnen und Betriebsmittel besitzen, daß sie ihre ganze mobile Feldarmee gleichzeitig, gleichmäßig stark und regelmäßig fortdauernd verladen können. Die Eisenbahnnetze der Großstaaten haben daher außer den wirtschaftlichen zugleich den militärischen Anforderungen zu genügen, sie müssen mit der Steigerung der

Heeresmassen und der Massenwirkung der Neuzeit durch Vervollkommnung ihrer Betriebswege und Betriebsmittel schon in Friedenszeiten möglichst Schritt halten.

Der Krieg von 1866 stellte keine allzu großen Anforderungen an die Eisenbahnen, da die Mobilmachung nur ganz allmählich vor sich ging und ein Zusammenziehen der einzelnen Armeen nur teilweise stattfand. Die Ausladung der drei hinter den Grenzen zusammengezogenen Armeen erfolgte in verschiedenen Richtungen, und ihr strategischer Aufmarsch sollte erst darnach bestimmt werden, ob es gelingen würde, sich in angreifendem Vorgehen in Feindesland zu vereinigen, oder ob man zur Abwehr und Vereinigung an den Grenzen gezwungen werden würde. In Österreich hatten die Rüstungen bereits früher begonnen, und doch war der Aufmarsch zu der Zeit, wo die preussischen Truppen kampfbereit waren, noch nicht vollendet. Dies lag hauptsächlich daran, daß den Österreichern nur eine einzige Eisenbahnlinie zur Verfügung stand, während der Gegner fünf Linien benutzen konnte.

Der Aufmarsch der preussischen Armee im Jahre 1866 gehört zu den besten seinesgleichen. Nachdem er gelungen war, erschien er vollkommen natürlich, als hätte er nicht anders sein können. Aber man vergegenwärtige sich die Umstände, und man wird das Außergewöhnliche erkennen müssen. Drei feindliche Gruppen von Staaten standen Preußen im Westen, im Südwesten und im Süden gegenüber — dazwischen das zersplitterte preussische Gebiet mit den denkbar ungünstigsten Grenzen. Der preussische Vorsprung wurde nur durch die geschickte Ausnutzung aller fünf Bahnlinien möglich, die auf den Kriegsschauplatz hinausliefen, und durch die Versammlung in drei selbständigen Gruppen.

Im Jahre 1870 standen den deutschen Truppen im ganzen neun Linien zum Aufmarsch nach der Grenze zur Verfügung, und zwar für die norddeutschen Korps:

- Linie A Berlin—Hannover—Köln—Bingerbrück—Neunkirchen,
- „ B Leipzig oder Harburg—Kreienzen—Mosbach,
- „ C Berlin—Halle—Kassel—Frankfurt—Mannheim—Homburg,
- „ D Dresden oder Leipzig—Wehra—Fulda—Kastel,
- „ E Posen—Görlitz—Leipzig—Würzburg—Mainz—Landau,
- „ F Münster—Düsseldorf—Köln—Call.

Für die süddeutschen Korps:

- Linie 1 Augsburg—Ulm—Bruchsal,
- „ 2 Nördlingen—Crailsheim—Meckesheim,
- „ 3 Würzburg—Mosbach—Heidelberg.

Nach der Statistik wurden in der Zeit vom 24. Juli bis zum 3. August in 1200 Zügen 350 000 Mann, 87 000 Pferde, 8400 Geschütze und Fahrzeuge befördert und hierbei die einzelnen Linien mit 12 bis 18 Zügen von 60 bis 100 Achsen täglich belastet. Während im Jahre 1866 die Beförderung eines Armeekorps 8 Tage bedurft hatte, wurde sie im Jahre 1870/71 in 3½, mit Trains u. s. w. in 5½ Tagen auf zweigeleisigen Bahnen ermöglicht.

Nach dem Feldzugsplan sollten die drei Armeen am 3. August bereits an den ihnen zugewiesenen Sammelpunkten und zwar die erste (rechter Flügel) bei Saarlouis, die zweite (Zentrum) bei Wölklingen und Saarbrücken, die dritte (linker Flügel) bei Landau bereit stehen. Falls die Franzosen über die Grenze treten und hierdurch eine regelrechte Ausnutzung der Eisenbahnen stören sollten, hatte man in Aussicht genommen, die Entladung unter Umständen diesseits des Rheins zu bewirken. In elf Tagen waren mehr als dreizehn Armeekorps versammelt und kampfbereit.

Frankreich hatte bei Beginn des Krieges ein reich entwickeltes Eisenbahnnetz von 12475 Kilometern, das in seiner spinnennezhförmigen Anordnung sechs Interessenbereiche deckte. Diese liegen bis auf einen Bereich konzentrisch um Paris herum und zwar in der Richtung nach Belgien, nach dem Kanal, nach dem Atlantischen Ozean, nach dem Mittelmeer und nach der deutschen und der italienisch-schweizerischen Grenze.

Dem Bedürfnis eines unge störten Aufmarsches oder eines siegreichen Feldzuges hätte das französische Netz, das bereits damals vollständig ausgebaut war, sehr wohl genügen können, wenn beim Ausbruch des Krieges eine Organisation des Militäreisenbahnwesens vorhanden gewesen und die Nebenbahnen mit entsprechenden Stationsanlagen, Wasserplätzen, Lade- und Ausweichgleisen und hinreichenden Betriebsmitteln ausgerüstet gewesen wären.*)

Die Franzosen haben denn auch gleich nach dem Feldzuge die Erfahrungen des Krieges benutzt, ihr Eisenbahnwesen nach preussischem Muster organisiert und ihr Netz mit Aufbietung großartiger Geldmittel erweitert und vervollständigt. Im Jahre 1889 besaß Frankreich bereits 35264 Kilometer Eisenbahnen mit 9422 Lokomotiven, 21809 Personenwagen und 233155 Güterwagen. Statt drei, wie im Jahre 1870, führen jetzt neun fast durchgängig zweigleisige und von einander unabhängige Bahnlinien nach dem östlichen Grenzgebiet. Die umfassendste Neuordnung erfuhr aber das militärische Eisenbahnwesen in Frankreich durch das Gesetz vom 28. November 1888 mit seinen Ausführungsbestimmungen vom 5. Februar 1889. Nach diesem wird der Eisenbahndienst durch den großen Generalstab unter gleichzeitiger Überwachung durch den Kriegsminister geleitet. Die Tätigkeit der obern Kommissionen für die Eisenbahnen erstreckt sich auf die Beratung und Begutachtung der ihr vom Kriegsminister vorgelegten Fragen. Diese beziehen sich auf die Transporte, den Oberbau und die Betriebsmittel, die Anlegung neuer Linien, die Ausbildung und Verwendung der Eisenbahntruppen u. s. w. Der Dienst auf den Linien der sechs großen Eisenbahngesellschaften und der Staatsbahnen wird den Linienkommissionen übertragen, die aus einem Vertreter der Bahngesellschaft und aus einem höhern Offizier (Linienkommissar)

*) Vgl. die politisch-militärische Studie von dem Verfasser dieses Aufsatzes (Miles Ferrarius): Die Eisenbahnen und die Kriegsführung. (Hamburg, 1890.)

bestehen. Neben den Linienkommissionen auf den Linien der nationalen Eisenbahngesellschaften besteht eine Feld-eisenbahnkommission, der die Feld-eisenbahnsektionen, bestehend aus Personal der Eisenbahngesellschaften und der Staatsbahnen, und die Eisenbahntruppen unterstellt sind. Die Feld-eisenbahnsektionen sind in neun Gruppen verteilt und folgendermaßen zusammengesetzt: Paris—Lyon—Mittelmeer (doppelt), Paris—Orleans, Westbahn, Nordbahn, Ostbahn, Südbahn, Ost-, West- und Nordbahn, Staatseisenbahnen. Jede Sektion besteht aus einem Kommandeur und 1272 Beamten und Arbeitern. Das Gesamtpersonal beläuft sich demnach auf 9 Kommandeure und 11448 Mann.

Der Kommandeur einer Sektion hat die Stellung eines Korpschefs. Die Sektionen sind im Frieden den Besichtigungen, den Einberufungen und Musterungen unterworfen. Ihre Aufgabe ist es, sich mit allen auf die Mobilmachung bezüglichen Verfügungen und Einrichtungen schon im Frieden vertraut zu machen. Der Dienst im Rücken des Heeres (les services de l'arrière) zerfällt in zwei gesonderte Zweige, das Eisenbahn- und das Etappenwesen.

Die wichtigsten Punkte auf den zu militärischen Zwecken benutzten Linien sind:

1. Die großen Depots zur Ansammlung von Personal, Kriegs- und Betriebsmitteln,
2. die Versammlungsbahnhöfe (gares dites de rassemblement, früher gares de point de départ d'étapes), denen wiederum die points de répartition für die Krankentransporte im Bedarfsfalle dienen,
3. die Übergangstationen (stations de transition),
4. die Güterdepots (stations magasins),
5. die Etappenhauptorte, je einer auf jeder in der Nähe der Armee endenden Bahnlinie,
6. die Verpflegungsstationen (stations-haltes-repas).

Im Jahre 1870 besaßen die Franzosen noch keine für die Aufgaben des Krieges geschulten Eisenbahntruppen. Erst im Jahre 1889 wurde das fünfte Genieregiment (régiment de sapeurs de chemin de fer) zu einem Eisenbahnregiment umgewandelt, das aus drei Bataillonen zu je vier Kompagnien und einer Fahrer-kompagnie mit einer Stärke von 63 Offizieren, 2035 Mann, 95 Pferden besteht. Der Friedensstand einer Kompagnie beträgt 4 Offiziere und 160 Mann.

In Frankreich soll die mittlere Fahrgeschwindigkeit in der Stunde 25—30 Kilometer, die Zahl der Wagen eines Militärzuges fünfzig betragen. Die Leistungsfähigkeit der zweigeleisigen Bahnen wird zu 40 bis 50, die der eingleisigen zu 18 bis 20 Zügen täglich angegeben. Die Züge folgen nicht mit Stations-, sondern mit Zeitabstand von mindestens zehn Minuten.

Frankreich ist in der günstigen Lage, nur eine strategische Front zu haben, die ernsthaft in Betracht kommen kann: die Ostfront. Teilt man Frankreich durch die Linie Havre—Nismes in zwei ziemlich gleiche Teile, so liegen in der östlichen Hälfte 327 Bataillone, 275 Schwadronen, 276 Batterien, in

der westlichen Hälfte dagegen nur 189 Bataillone, 100 Schwadronen und 192 Batterien. Kein Truppenteil der östlichen Hälfte hat dabei bis zum Versammlungspunkt mehr als zwanzig Stunden Eisenbahnfahrt. Eine Anzahl Infanterieregimenter, Jägerbataillone und Batterien stehen außerdem außerhalb des regelmäßigen Verbandes meist an der Ostgrenze in Garnison. Im übrigen wird vermutlich auch kein Ausladungspunkt der einzelnen Armeekorps weiter als 80 Kilometer von der Grenze entfernt sein. Es ist daher wohl mit Sicherheit zu erwarten, daß die Leistungen der französischen Eisenbahnen in einem künftigen Kriege ungleich größer sein werden, als sie in den Jahren 1870/71 gewesen sind.

Wenden wir uns nun zu der Eisenbahnwehrkraft des den Franzosen in letzter Zeit so freundlich gesinnten russischen Reiches.

Die großartigen Leistungen der Eisenbahnen im Feldzuge 1870/71 sind im russisch-türkischen Kriege 1877/78 nicht annähernd erreicht worden.*) Betrachten wir uns das russische Reich etwas näher, so fällt uns gleich auf, daß man bei seiner Anlage hauptsächlich von dem militärischen Gesichtspunkte ausgegangen ist, nämlich die Hauptstädte und Hauptgarnisonplätze auf dem kürzesten Wege mit dem Westen zu verbinden und die Eisenbahnen dort ausmünden zu lassen, wo voraussichtlich die Armeen aufmarschieren werden. In den übrigen Großstaaten hat man dagegen die wirtschaftlichen und die militärischen Anforderungen fast immer zugleich berücksichtigt, selbst bei den größten Bahnbauten Frankreichs seit dem Feldzuge von 1870/71. Und dennoch ist die Verbindung des russischen Reiches mit Deutschland auf die fünf Stationen: Eydtkuhnen, Proßken, Mlawka, Alexandrowo und Sosnowice beschränkt. Während Rußland im Jahre 1880 nur 21104 Werst Eisenbahnen hatte, besaß es am 1. Januar 1890 schon 29601 Werst = 31584 Kilometer gegen 1. Juli 1888 27942 Werst = 28814 Kilometer. Am 1. Januar 1891 waren 30340 Werst = 32372 Kilometer im Betriebe. Der größte Teil — 28997 Werst = 30909 Kilometer — liegt im europäischen Teile des Reiches. Von Petersburg und Moskau führen drei Hauptlinien, die zwar noch nicht durchweg zweigeleisig sind, aber den Unterbau für das zweite Geleise besitzen. Die europäische Spurweite haben 522, die russische 311,623 Kilometer; außerdem haben drei Bahnen noch andre Spurweiten. Die Abweichung von der auf dem Kontinent fast allgemein eingeführten Normalspurweite der Geleise (1,435 Meter) ist ursprünglich keineswegs auf militär-politische Gesichtspunkte zurückzuführen, da die erste, von dem österreichischen Ingenieur Fr. A. Ritter von Gerstner in Rußland erbaute, im Jahre 1838 eröffnete Eisenbahn St. Petersburg—Zarskoe-Selo mit einer Spurweite von 1,82 Meter hergestellt wurde, um gehörig leistungsfähige, bei rascher Fahrt nicht zu stark schwankende Lokomotiven bauen

*) Vergl. A. Springer, der russisch-türkische Krieg 1877/78 in Europa. (Wien 1891.)

zu können, und um ein besseres Verhältnis zwischen Nutzlast und toter Last der Wagen zu erzielen. Die gleiche Spurweite sollte auch bei der zweiten russischen Eisenbahn St. Petersburg—Moskau in Anwendung kommen. Auf den Rat des als „beratender Ingenieur“ von der russischen Regierung berufenen amerikanischen Ingenieurs Major Whistler wurde aber die Spurweite auf 5 Fuß englisch = 1,5 Meter festgesetzt. Mit dieser Spurweite wurden darauf die meisten Eisenbahnen Rußlands gebaut.

Wollte man aber auch annehmen, daß die russische Eisenbahnpolitik die Verbindungen mit dem Westen absichtlich nirgends habe verschmelzen lassen, so muß man doch sagen, daß das Umlegen und Ändern der Linien zur sogenannten Normalspurweite bei den großen Fortschritten der Technik nicht so schwer ausführbar ist, wie es den Anschein hat. Im russisch-türkischen Kriege 1877/78 bot sich die erste Gelegenheit, eine Bahn mit Normalspurweite — die Strecke Ungheni—Jassy der rumänischen Bahn — für das russische rollende Material benutzbar zu machen. Hierbei haben die Russen selbst erfahren, daß sich der Geleiseunterschied ohne allzu großen Zeitverlust ausgleichen läßt, wenn man nur imstande ist, das erforderliche Schienenmaterial heranzuschaffen.

Was nun die militärische Organisation des russischen Eisenbahnwesens betrifft, so ist diese fast ganz der deutschen nachgebildet, in den Grundsätzen vollständig, in der Ausführung bis auf die Namen beinahe vollständig. Ähnlich unsern Linienkommissionen, giebt es dort „Leiter der Truppentransporte,“ und zwar vierzehn: in Petersburg und Moskau je zwei, je einen in Helsingfors, Wilna, Warschau, Homel, Kiew, Charkow, Nowoczerkask, Odessa, Kasan, Tiflis.

Im Kriege tritt bei jedem Armeeoberkommando eine Feldverwaltung der militärischen Kommunikationen in Thätigkeit, die wieder in Verwaltungen für Etappen-, Wege-, Feldpost- und Telegraphenangelegenheiten und für Armeetransporte zerfällt. Unter diesen stehen die Beamten der Staats- und Privatbahnen, die Linien- und Etappenkommandanturen und die Eisenbahntruppen. Dem Chef des Generalstabes der Armee sind die Feldverwaltungen unterstellt. Im Inlande bleiben die Militäreisenbahnbehörden unverändert, wie im Frieden. Linien- und Etappenkommandos werden nach Bedarf auf den in Besitz genommenen Linien des Kriegsschauplatzes im Auslande aufgestellt.

Die russische Eisenbahntruppe besteht aus sechs Bataillonen, jedes im Frieden zu fünf, im Kriege zu vier Kompagnieen. Das Bataillon hat im Frieden 28 Offiziere, 625 Mann, im Kriege 30 Offiziere, 1112 Mann, 42 Fuhrwerke, 85 Pferde und 66 Fahrsoldaten.

Bei den großen Herbstübungen im Jahre 1890 wurden auch diese Bataillone zur Anlage und zum Betriebe von Feldbahnen in Wolhynien eingesetzt; nach Äußerungen der Presse sollen die Ergebnisse in hohem Grade befriedigt haben.

Wenn nun auch nicht zu leugnen ist, daß Rußland fühlbare Schwächen des Eisenbahnnetzes mit Ausdauer und Geschick zu beseitigen bemüht gewesen ist und das Netz selbst bedeutend erweitert hat, so ist doch die Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen im Kriegsfall auch nicht annähernd mit den Bahnen der übrigen Großstaaten zu vergleichen.

Da die ungünstigste Strecke der Bahn im Allgemeinen als Wertmesser angesehen werden kann, so wird man die äußerste Grenze der Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen erreicht haben, wenn man ihnen für den Tag die Leistungsfähigkeit der deutschen eingleisigen Bahnen zutraut. Es gehören außerdem noch bedeutende Neubauten dazu, um das russische Eisenbahnwesen in einen annähernd gleichen Zustand zu bringen, wie ihn das französische und das deutsche zeigen. Dazu kommt, daß die russischen Bahnen unter der Verwaltung zahlloser (nahe an fünfzig) Privatgesellschaften stehen und vielfach der einheitlichen und straffen Leitung entbehren. Die Betriebsmittel sind auch im Verhältnis zu der gewaltigen Ausdehnung überaus spärlich vorhanden. Vergleichen wir die Zahl der Lokomotiven mit denen der andern Großstaaten, so ergibt die Vergleichung folgendes Bild. Die Zahl der im Betriebe befindlichen Lokomotiven betrug:

	Betriebslänge km	im Ganzen	für den km
in Deutschland (1887/88)	39157	12811	0,327
„ Frankreich (1887)	23515	9747	0,92
„ Österreich-Ungarn (1886)	23007	4610	0,20
„ Italien (1887)	11761	2256	0,19
„ in europäischen Rußland (ausschließ- lich Finnland) (1887)	26968	6591	0,25

In meiner Schrift „Die Eisenbahnen und die Kriegsführung“ (S. 20) wird darauf hingewiesen, daß die geographische und topographische Lage in Polen dem russischen Heere durchaus nicht günstig sei. Soviel auch Rußland für die Erweiterung seines Eisenbahnnetzes gethan habe, so stünde dieses doch weit hinter dem deutschen und dem österreichischen zurück, die in drei Tagen dieselbe Arbeit zu verrichten vermöchten, wie das russische in sieben Tagen. Gerade wegen der Unzulänglichkeit der Eisenbahnen müsse sich die russische Mobilmachung unter allen Umständen langsamer vollziehen als die deutsche und die österreichische. (Vgl. Français et Russes vis-à-vis de la Triple Alliance. Par Paul Morin, Capitaine d' Artillerie. Paris, 1889.)

Ein anderer Kenner Rußlands, Hannibal vom Losen, gelangt in seiner Schrift „Rußlands Dichten und Trachten“ (Leipzig, Wigand, 1890) zu dem Ergebnis, daß in den Eisenbahnverwaltungen Rußlands außer den allbekannten, in Rußland aber unvermeidlichen Mißbräuchen eine erstaunliche Unbeholfenheit und Verständnislosigkeit herrsche, die man vergeblich in einem auf der Höhe der Zeit stehenden Staatswesen unsers Jahrhunderts suchen werde.

Im Jahre 1877 kamen bei den russischen Militärtransporten nicht weniger als 289 Entgleisungen und 250 Zusammenstöße vor, bei denen 281 Lokomotiven und 1422 Wagen beschädigt und nach dem Zugeständnis der russischen Behörden nicht weniger als 484 Menschen getötet und 958 schwer verletzt wurden. Die russischen Eisenbahnen kosteten also mehr Menschenleben, als der Übergang über die Donau im Angesicht des Feindes. (Der Verlust bei Galatz und Braila betrug 6 Offiziere, 140 Mann, bei Zimmiza-Sistowa 280 Offiziere, 700 Mann.) Die Katastrophe von Boriki hat gelehrt, daß der mangelhafte Unterbau der Bahnen, das fehlerhafte Betriebsmaterial und die Verwaltung selbst wohl gleichmäßig an den vielen Opfern schuld sind, die alljährlich die russischen Bahnen fordern. Nach der Nowoje Wremja verunglückten in der letzten Zeit auf russischen Bahnen durchschnittlich 1340 Personen jedes Jahr.

Aus alledem geht zur Genüge hervor, daß mamentlich die Beschaffenheit seiner Eisenbahnen Rußland an einem Angriffskriege hindern wird. War doch schon die geringe Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen des Südens und des Westens bekanntlich im Jahre 1877 für die russische Regierung ein bestimmter Grund, die Mobilmachung und Versammlung von sechs Armeekorps bereits am 1. November 1877 anzuordnen, obgleich die Verhältnisse den Beginn der Operationen nicht vor den April 1878 gestatteten.

Nachdem wir uns so mit der Eisenbahnwehrraft Frankreichs und Rußlands bekannt gemacht haben, wollen wir die Betrachtung nun auf unser Vaterland lenken und insbesondre auf den Dreibund. In unserm Vaterlande hat der Gedanke der Ansammlung aller Beförderungsgewalt in der Hand des Staates schon heute nicht zu unterschätzende Früchte gezeitigt.

Im Anfange des Krieges von 1870 bestand das Staatseisenbahnetz in Preußen im ganzen aus 3215 Kilometern. Die gegenwärtigen Staatseisenbahnen umfassen ein Netz von 25 592 Kilometern. Das gesamte deutsche Eisenbahnetz hatte im Jahre 1889/90 eine Ausdehnung von 41 220 Kilometern. Mit wenigen Ausnahmen befinden sich sämtliche wichtigen Bahnlinsen im Betriebe und Besitze der einzelnen Staaten.

Der Bestand der Betriebsmittel der preußischen Staatseisenbahnen war am 1. April 1891: 9600 Lokomotiven, 15 200 Personenwagen, 196 000 Gepäck- und Güterwagen. Die Betriebsmittel der Eisenbahnen Deutschlands bestanden im Jahre 1889/90 aus: 13 496 Lokomotiven, 25 404 Personenwagen, 1647 Postwagen, 273 559 Gepäck- und Güterwagen.

Oberste militärische Eisenbahnbehörde ist die Eisenbahnabteilung des großen Generalstabs; von dem Chef wird die Linieneinteilung des Eisenbahnetzes entworfen. Die ausführenden Organe dieser Abteilung sind achtzehn Eisenbahnlinsenkommissionen, die in Berlin, Königsberg, Breslau, Bromberg, Erfurt, Magdeburg, Köln (zwei), Elberfeld, Frankfurt a. M., Straßburg, Stuttgart, München, Dresden, Sachsenhausen, Hannover, Altona und Ludwigshafen ihren

Sitz haben. Sie bestehen aus einem Stabsoffizier, meist der Infanterie entnommen, als militärischem und einem höhern Beamten als technischem Mitgliede nebst dem erforderlichen Unterpersonal. Sie haben den Verkehr zwischen der Eisenbahnabteilung des Generalstabs und den verschiedenen Bahnverwaltungen zu vermitteln, die Transportangelegenheiten ihres Amtsbereichs zu bearbeiten und die Militärtransporte z. B. bei den Manövern und bei sonstigen Truppenzusammenziehungen zu überwachen. Im Kriege ist das Militäreisenbahnwesen ähnlich geregelt und einem stets im großen Hauptquartier anwesenden Chef des Feld-eisenbahnwesens übertragen, der dem Generalinspekteur des Etappen- und Eisenbahnwesens unterstellt ist. Von dort aus wird auch der Betrieb der Eisenbahnen auf dem Kriegsschauplatz geregelt, während der Betrieb der inländischen Bahnen den Bahnverwaltungen verbleibt.

Der Krieg von 1870/71 bewies u. a. auch die Notwendigkeit, schon im Frieden Eisenbahntruppen zu besitzen. Die Zunahme der Heeresstärke, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und die Möglichkeit, auf zwei verschiedenen Kriegstheatern gleichzeitig in Thätigkeit treten zu müssen, zwangen zu der Vermehrung dieser technischen Truppen. So bestehen augenblicklich die Eisenbahntruppen aus einer Eisenbahnbrigade mit zwei Regimentern zu je zwei Bataillonen und einer Versuchsabteilung und einem bairischen Bataillon zu zwei Kompagnien, im ganzen achtzehn Kompagnien; die Brigade liegt in Berlin, das Bataillon in München. Zum Eisenbahnregiment Nummer 2 gehört eine sächsische und eine württembergische Kompagnie, die einschließlic ihrer Offiziere aus Sachsen und Württembergern besteht. Es ist dies die einzige Truppenformation, bei der innerhalb des Regimentsverbandes Offiziere und Mannschaften verschiedener deutscher Kontingente so unmittelbar zusammengestellt sind. Der Eisenbahnbrigade ist außerdem die Direktion und die Betriebsabteilung der Militäreisenbahn sowie die Luftschifferabteilung unterstellt.

Die Errichtung einer Eisenbahnbrigade beweist, welche Bedeutung diesem Truppenteil in der Armee beigemessen wird. Vergleichen wir die heutige Karte des deutschen Bahnnetzes mit der Karte vor zwanzig Jahren, so fällt uns auf, daß im Osten eine nicht geringe Anzahl von Querlinien zu den nach der Grenze führenden strahlenförmigen Linien ausgebaut worden ist.

Wenn auch noch an einzelnen Stellen der Bau strategischer Linien im Laufe der Zeit für notwendig erachtet werden mag, so dürfte der Ausbau des strategischen Netzes nach dem Westen des Reiches hin den Anforderungen eines vollständigen Aufmarsches und eines regelmäßigen Nachschubes schon jetzt im allgemeinen genügen. Dies ist insbesondre bei den Linien in Süddeutschland der Fall, wo heute sieben doppelgleisige Bahnen zur Truppenbeförderung von Osten nach Westen verfügbar sind. Es sind dies die Linien:

1. Mainz—Frankfurt—Hof,
2. Mainz—Würzburg—Eger,

3. Mannheim—Crailsheim—Eger,
4. Germersheim—Bietigheim—Regensburg,
5. Karlsruhe—Stuttgart—Ulm—Passau,
6. Straßburg—Billingen—Ulm—München,
7. Mülhausen—Leopoldshöhe—Aulendorf—München mit den Zweiglinien Weizen—Immendingen und Tuttlingen—Beuren—Sigmaringen (Donauthal).

Mit der im Mai 1890 erfolgten Eröffnung der Bahnstrecken an der schweizerischen Grenze: Immendingen—Weizen, Säckingen—Schöpsheim und Lörrach—Leopoldshöhe, der sogenannten Schweizer Umgehungsbahn, die das von der Bahnlinie Konstanz—Basel durchschnittene Schweizergebiet bei Basel und Schaffhausen umgeht, hat der Ausbau des süddeutschen strategischen Bahnnetzes, wie er durch das Gesetz vom 1. Juni 1887 geplant wurde, seinen Abschluß erreicht. Die Eröffnung dieser Bahnstrecken bezeichnet einen wichtigen Fortschritt in der Verteidigungsfähigkeit Süddeutschlands, sowie in der Kriegsbereitschaft des deutschen Reiches überhaupt. Auf sämtlichen von diesem Gesetz betroffenen Linien sind heute die zweiten Geleise im Betriebe.

Süddeutschland ist jetzt statt durch drei durch sieben vollständig leistungsfähige, ganz unabhängige Bahnen mit dem Westen verbunden, und wenn keine unvorhergesehenen Fälle eintreten, in stande, seine Streitkräfte rechtzeitig über den Rhein zu werfen, der im süddeutschen Bereiche auf sechs festen Eisenbahnbrücken und zwei Dampftrajekten überschritten werden kann.

Im ganzen befinden sich heute längs der Westgrenze des deutschen Reiches neunzehn Eisenbahnübergänge über den Rhein, und sechzehn Bahnen stellen ihre von Osten nach Westen laufenden Doppelwege den Truppen zur Verfügung, während im Jahre 1870 nur neun Linien dem Aufmarsch dienen konnten. Im übrigen besitzt Deutschland für den Aufmarsch seiner Armeekorps an der Ostgrenze des Reiches elf Bahnlinien. Hieraus geht hervor, daß vonseiten der Heeresleitung und der Eisenbahnverwaltungen alles vorgeesehen worden ist, um den strategischen Aufmarsch möglichst sicherzustellen.

Auch in Österreich-Ungarn ist man seit den Erfahrungen der Feldzüge von 1859 und von 1866 bemüht gewesen, die militärische Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zu erhöhen. Namentlich ist durch die Verstaatlichung mehrerer Privatbahnen, durch die Ergänzung und Erweiterung des Netzes und durch die Anlegung neuer, rein strategischer Bahnen das österreichische Eisenbahnwesen sehr verbessert worden. Durch die im Jahre 1890 eröffnete Linie Munkacs—Struj ist das ostungarische Netz mit den galizischen Bahnen in unmittelbare Verbindung gebracht worden. Fünf leistungsfähige Linien führen nach dem Grenzgebiete nördlich von den Karpaten.

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug im Jahre 1889 25 731 Kilometer.

Unter dem Chef des Feld-Eisenbahnnetzes, der dem Armeoberkommando und dem Chef des Generalstabes im Hauptquartier untergeordnet ist, stehen

wiederum außerhalb des Kriegsschauplatzes die Zentraleisenbahntransportleitung und auf dem Kriegsschauplatz selbst die Feldeisenbahntransportleitungen, die Linien- und Etappenkommissionen, die Militäreisenbahndirektionen mit den Betriebsinspektionen und Betriebsabteilungen. An Eisenbahntruppen sind vorhanden: das Eisenbahn- und Telegraphenregiment, sowie acht Betriebsabteilungen. Letztere werden aus dem wehrpflichtigen Personal der Bahnverwaltungen in einer Stärke von zweihundertundacht Köpfen gebildet und tragen die Eisenbahnuniform mit besondern Abzeichen. Das Eisenbahnregiment zählt drei Bataillone mit je vier Kompagnien und je einem Eisenbahn- und Telegraphenkadre. Im Frieden besteht das Regiment aus achtzig Offizieren und 1447 Mann; im Kriege stellt das Regiment an Eisenbahntruppen zwölf Feldkompagnien mit je fünf Offizieren, 224 Mann, sechs Fuhrwerken, 29 Pferden und ein Ersatzbataillon zu drei Kompagnien.

Eine bemerkenswerte Einrichtung besteht in Oesterreich in den sogenannten „transportablen Feldeisenbahnen.“ Nach der Erklärung des österreichischen Kriegsministers und Feldzeugmeisters Baron Bauer im österreichischen Reichstage liefern diese Einrichtungen „ein unentbehrliches Hilfsmittel für die Sicherstellung des Nachschubes im heutigen Kriege.“ Die Doppelwagen dieser Bahnen, die zum Teil mit Schmalspurlokomotiven, zum Teil auch durch Pferde bewegt werden und im letztern Falle bei dreimaligem Pferdewechsel 60 Kilometer am Tage laufen können, fassen je 1500 Portionen Brot oder fünf Ochsen. Auch sind Vorrichtungen getroffen worden, diese Wagen zum Transport von Kranken und Verwundeten zu benutzen.

Auch in Italien endlich hat man in den letzten Jahren mit aller Umsicht und Ausdauer die militärische Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöht. Während das italienische Netz im Jahre 1889 eine Ausdehnung von 12 351 Kilometern hatte, wird es in den nächsten zehn Jahren nach Vollendung der von den Eisenbahngesellschaften mit staatlichen Unterstützungen zu erbauenden Linien eine Ausdehnung von 15 000 Kilometern gewinnen. Durch das Gesetz vom 30. Dezember 1888 sind der Regierung sechsundachtzig Millionen Lire für die Eisenbahnen überwiesen worden. Sämtliche Linien, die von den Hauptorten nach dem Pothale führen oder es der Länge nach durchziehen, sollen mit Doppelgeleisen versehen werden.

Die Leitung des gesamten Eisenbahnverkehrs geht bei der Mobilmachung auf die Militärverwaltung über.

An Eisenbahntruppen zählt Italien: eine Eisenbahnbrigade und die von den Bahngesellschaften aufgestellten Kompagnien. Die Brigade ist im Frieden zwanzig Offiziere und achthundert Mann stark. Die Kompagnie besteht im Kriege aus fünf Offizieren, 240 Mann, 26 Pferden und fünf Fuhrwerken. Außerdem sollen im Kriegsfalle aus dem noch wehrpflichtigen Personal das Mittelmeer- und des Adriatischen Meeres acht Eisenbahnkompagnien gebildet werden. Jede Kompagnie soll aus 800 Mann bestehen.

Was die strategische Bedeutung des italienischen Bahnnetzes für den Dreibund betrifft, so kommt hierbei in erster Linie in Betracht, daß dieses Bahnnetz von dem übrigen Europa durch die Alpen abgeschlossen ist. Italien besitzt für den Aufmarsch an der Nordwest-, der Nord- und der Nordostgrenze nur drei das ganze italienische Gebiet von Süden nach Norden durchziehende Bahnlinien und nach Vollendung der Strecken Verona—Bologna und Arezzo—Faenza eine vierte, kürzere. Zu diesen kommt in der lombardischen Ebene noch eine beträchtliche Anzahl kleinerer Sekundärbahnen. Wenn auch mit der Zeit eine große Anzahl von Querlinien nach den Küstengebieten ausgebaut worden ist, so muß hier doch noch vieles geschaffen werden, um eine rasche Versammlung des italienischen Heeres an einem Punkte des langgestreckten Küstengebietes zu ermöglichen.

Das hier mit wenigen Strichen entworfene Bild sollte zeigen, in welchem Verhältnis und in welchem Maße in den letzten zwanzig Jahren die militärische Kraft der Eisenbahnen gesteigert worden ist. Unter den europäischen Großstaaten steht neben Deutschland Frankreich auf gleicher Höhe; der Zuwachs an Eisenbahnlänge ist in beiden Staaten von 1884 bis 1888 fast gleich, in Frankreich 4048, in Deutschland 4047 Kilometer. Es folgt dann Österreich-Ungarn (einschließlich Bosniens und der Herzegowina) mit 3658 Kilometern, Rußland (einschließlich Finnlands) mit 3643 und Italien mit 2286 Kilometern.

Auch aus diesen Zahlen gewinnen wir die beruhigende Überzeugung, daß Deutschland hinter seinen beiden Nachbarn in keiner Weise zurückgeblieben ist. Wenn man berücksichtigt, daß an der Ost- und der Westgrenze des Reiches unsere Nachbarn starke, fast kriegsbereite Truppenmassen, insbesondrer Kavalleriedivisionen vereinigt haben, denen allem Anscheine nach die Rolle zugewiesen ist, unsere Mobilmachung zu stören, so wird man verstehen, weshalb die deutsche Heeresverwaltung in der letzten Militärvorlage besondern Wert darauf legt, daß unsere an den Grenzen bereits in Garnison liegenden Truppen nach erhaltenem Befehl in wenigen Stunden kriegs- und kampfbereit seien. Unter dem Schutze dieser Truppen wird sich alsdann der Aufmarsch an der Grenze ohne jegliche Störung vollziehen, und die Eisenbahnen werden ihren wichtigen Aufgaben dienen können.

Die heutigen Armeen sind, wie wir aus dem vorstehenden Bilde ersehen haben, durch die Eisenbahnen nicht mehr, wie früher, an eine Linie gebunden; sie benutzen das ganze hinter ihnen liegende Eisenbahngebiet. Ein zukünftiger Krieg — den Gott verhüten möge — wird daher auch den Eisenbahnen ungleich größere Aufgaben als bisher zuweisen, und dies in Deutschland umsomehr, als wir uns gleichzeitig gegen Westen und Osten schützen müssen.

Die Wehrhaftmachung der Völker der europäischen Großstaaten durch ein wohldurchdachtes strategisches Eisenbahnnetz bietet aber auch eine Bürgschaft mehr für die Erhaltung des Friedens. Diese Bürgschaft trifft in gleichem Maße auch bei den Staaten zu, denen durch die europäischen Großmächte die

Neutralität ihres Gebietes gewährleistet ist. Wer den gegenwärtigen Beziehungen der Großstaaten zu einander nur einige Aufmerksamkeit geschenkt hat, — so meint der Verfasser eines Aufsatzes in der Zeitung des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen (Jahrgang 1891: „Die Eisenbahnen bei einer Mobilmachung der neutralen Staaten“) — wird sich nicht darüber täuschen können, daß ein zwischen zwei Mächten ausbrechender Krieg nicht auf diese beiden beschränkt bleiben wird. Aller Voraussicht nach wird alsdann ein allgemeiner europäischer Krieg entbrennen und keine Macht vorhanden sein, die das Gewicht ihrer Feindschaft für die Aufrechterhaltung der verbürgten Neutralität jener Staaten in die Waagschale werfen könnte. Die Regierungen dieser Staaten, namentlich von Belgien und der Schweiz, die am meisten bedroht erscheinen, haben wohl eingesehen, daß sie nur dann auf unbedingte Beachtung ihrer Neutralität rechnen können, wenn sie der kriegführenden Macht, die zur Verletzung der Neutralität Lust verspüren sollte, einen erheblichen Widerstand entgegen zu setzen vermögen. In Belgien sind die den Eisenbahnen in dieser Hinsicht zugewiesenen Aufgaben durch den königlichen Erlaß vom 13. April 1887, betreffend die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs-, Post- und Telegraphendienstes bei der Feldarmee, in der Schweiz durch das Gesetz über die Militär-Einrichtungen vom 13. November 1874 und den Erlaß des Bundesrats vom 8. März 1887, betreffend den Aushebungsdienst, den Nachschubdienst und den Eisenbahndienst in Kriegszeiten, geregelt und vorgeesehen. Wie dem auch sein mag, für alle Staaten, die den Frieden lieben, gilt der gleiche Grundsatz: *Si vis pacem, para bellum.*



Wie die Konfessionen einander brauchen

Geschichtsphilosophische Gedanken 14



aß die katholische Kirche nach gänzlicher Austreibung des Widerspruchsgeistes nicht am Leben bleiben könnte, sondern zur Mumie vertrocknen müßte, wenn dieser Geist nicht fortführe, sie von außen, vom protestantischen Lager aus zur Handhabung der Waffen des Geistes zu zwingen, ist schon gesagt worden. Dem wissenschaftlichen Fortschritt gegenüber hat sich die Hierarchie nach dem Tridentinum benommen wie eine Heime, der die ausgebrüteten Enten fortzuschwimmen. Sie hat nicht aufgehört, über die gottlose Wissenschaft zu jammern, und soweit ihre