

Die Land- und Küstenverteidigung Italiens

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **54=74 (1908)**

Heft 36

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-98693>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

grössere Durchschnittsgeschwindigkeit und die geringe Breite, so neigt man zu dem Ergebnis, dass das Motorrad für das Heerwesen unentbehrlich werden wird. Im vorjährigen Kaisermanöver wurde festgestellt, dass die Stäbe, die sich meist fernab der Landstrasse auf Anhöhen aufhielten, trotz grosser zu fahrender Umwege immer noch schneller von Motorfahrern erreicht wurden, als von den Meldereitern. Dass bei der anerkannten Brauchbarkeit der freiwilligen Fahrer die Gründung eines seit längerer Zeit geplanten „Freiwilligen Motorfahrerkorps“ noch nicht zur Tatsache wurde, liegt an völkerrechtlichen Bedenken, die erst auf diplomatischem Wege beseitigt werden müssen. In diesem Jahre wurden 24 Fahrer für die Aufklärungsübungen der Generalinspektion der Kavallerie (vom 30. Juli bis 1. August) in Posen und Schlesien gebraucht, ferner werden 90 Fahrer für das Kaisermanöver in Lothringen (7. bis 10. September) Verwendung finden. Nach den Erfahrungen des Vorjahres können nur Leute mit guten Maschinen (nicht unter 3 1/2 PS), die nachgewiesenermassen gute Fahrer sind, zugelassen werden. Da Mechaniker nicht zur Verfügung stehen, müssen sie mit dem Getriebe genau vertraut und imstande sein, auch Reparaturen grösserer Art schnell ausführen zu können. Zur Gewandtheit im Fahren gehört auch das Aufspringen auf die angeschobene Maschine, da ohne diese Fertigkeit schlechte, bergige Strassen nicht zu nehmen sind. Obgleich bereits eine ziemliche Anzahl von Reflektanten vorhanden sind, wird die Auswahl nicht leicht von statten gehen, da die Heeresverwaltung nur die nicht mit der Waffe ausgebildeten Leute, höchstens noch solche der Landwehr II. Aufgebots heranzieht. Selbstverständlich ist der Dienst — mit Ausnahme der dem Train zugewiesenen Fahrer — nicht leicht. In den drei Kaisermanövernächten werden die Meldfahrer kaum zur Ruhe kommen. An Gepäck soll nur das Notwendigste mitgenommen werden. Den an das militärische Leben nicht gewöhnten Leuten wird Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit besonders empfohlen, bei jedem Wetter, bei jeder Tageszeit werden Leistungen gefordert werden. Nicht übertriebene Schnelligkeit, sondern gute Durchschnittsgeschwindigkeit, mit der die Stäbe rechnen können, ist Hauptbedingung. Auch gewisse geistige Eigenschaften sind erforderlich: Orientierungssinn, eine gewisse Fertigkeit im Kartenlesen, richtiges Erstaten von Meldungen — für den Nichtsoldaten besonders zu beachten. Wenn von letzterem auch das Bekanntsein mit militärischen Verhältnissen nicht verlangt werden kann, so muss er doch wenigstens imstande sein, Gesehenes ohne Uebertreibung wiedergeben zu können.

Der freiwillige Fahrer erhält für seine Leistungen eine Tageslohnung von 15 Mark und für seine Maschine gleichfalls 15 Mark, ausserdem freie Hin- und Rückfahrt der Maschine, die gegen Unfall und Haftpflicht versichert wird.

Die Land- und Küstenverteidigung Italiens.

Der Bericht der parlamentarischen Untersuchungskommission über die Land- und Küstenverteidigung Italiens liegt jetzt vor und beansprucht, wenn er auch aus naheliegenden Gründen keine genaue Aufzählung der neu anzulegenden Verteidigungswerke enthält, besonderes Interesse. „Während vieler Jahre,“ heisst es darin, „haben finanzielle Erwägungen dazu beigetragen, die Anforderungen der Sicherheit des Landes zurückzustellen, und hastig und sprungweise Einzelmassnahmen zu treffen. Jetzt aber herrscht allgemein die Ansicht, dass ein weiteres Hinausschieben einer vollständigen Lösung der schwierigen Frage, die nach einheitlichen, allgemeinen und dauernden Gesichtspunkten gelöst werden muss, nicht mehr möglich ist. Unabhängig von allen andern Erwägungen muss man sich vergegenwärtigen, dass die Grenzbefestigungen schon in den ersten Augenblicken des Beginns der Feindseligkeiten Angriffen ausgesetzt sind, und sich nicht aus dem Stegreif schaffen lassen, sie müssen darum an allen Punkten der Grenzen imstande sein, immer und gleichmässig ihre Aufgabe zu erfüllen. Nun hat jede neue Anlage von dauernden Befestigungswerken bis jetzt drei bis fünf Jahre gefordert, besonders im Gebirge, wo die Arbeitszeit sich auf wenige Monate beschränkt, während eine weitere beträchtliche Zahl für Vorstudien notwendig ist, damit hinsichtlich der Wahl der Oertlichkeit und guter Einzelentwürfe keine Missgriffe gemacht werden. Dies vorausgeschickt, ist es unbedingt geboten, die Landesgrenzen gegen jede Ueberraschung zu sichern, die die Sammlung der nationalen Kräfte stören könnte. Die Kommission hat darum ihre erste und grösste Aufmerksamkeit der Pflicht zugewandt, die Grenzen in einen solchen Stand zu setzen, dass wir nicht zu entscheidenden Stärkeproben unter ungleichen Bedingungen gezwungen sind, bevor es uns möglich wird, die uns durch die Alpen in die Hand gegebenen natürlichen Vorteile voll auszunutzen.

Da die Alpen jeden grossen feindlichen Einfall zwingen, sich im kritischen Augenblicke des Ueberganges über die Berge geteilt zu stellen, so könnten sie unsrer Armee, auch wenn dieselbe weniger zahlreich und weniger mit denjenigen Waffen ausgerüstet ist, die sich in der Ebene leichter entfalten, gestatten, im Gegenangriff eine erheb-

liche technische Ueberlegenheit zu zeigen, nämlich die ihrer besondern Befähigung für die Operationen im Hochgebirge. Aus diesen Erwägungen heraus und in diesem Sinne hat sich die Kommission vor allem mit denjenigen Befestigungen beschäftigt, die eine dringende und unabweisbare Notwendigkeit sind, und die die eben angegebenen Vorteile sicherstellen. Sie hat weiter den jetzigen Stand der Grenzbefestigungen geprüft, und die eigene Arbeit nach notwendigen und im Interesse der Verteidigung des Landes genügenden Gesichtspunkten beleuchtet, dabei von dem Gedanken ausgehend, dass die Verteidigung des Festlandes grundsätzlich der Armee zufallen müsse, während es Aufgabe der Flotte sei, die Gegner auf dem Meere in Schach zu halten. Damit sei gemeinsames Handeln der Land- und Seestreitkräfte durchaus nicht ausgeschlossen, sondern im Gegenteil geboten, wenn es gelte, feindlichen Landungsversuchen entgegenzutreten oder die Küstenverteidigungswerke zu schützen.

Im besondern handelt es sich für die Landesverteidigung um folgende Gesichtspunkte: 1. Sicherung der Sperrung der über die Alpen und ligurischen Apenninen führenden Strassen. 2. Sperrung der Täler, die über die Grenze hinaus mit Strassen verbunden sind, die zwar nicht vollständig fahrbar sind, jedoch wegen ihrer Richtung eine Gefahr für die Verteidigung der anstossenden Strassen bilden können. 3. Besetzung der Gebirgsabschnitte von besondrer militärischer Wichtigkeit mit kleinen Garnisonen, die in den dort mit modernen Angriffsmitteln eingerichteten Forts eingeschlossen sind. 4. Verteidigung gewisser offener Gebirgsteile und einiger Flusslinien von besondrer militärischer Wichtigkeit, um den feindlichen Vormarsch aufzuhalten und den unsrigen zu erleichtern. 5. Sicherung der Küstenplätze und der Flottenstützpunkte nach der Landseite zu und, soweit die Zuständigkeit der Armee reicht, auch gegen das Meer, durch geeignete Befestigungsanlagen. 6. Verbesserung des Eisenbahnnetzes und Neuorganisation der damit verbundenen Schutzmassnahmen. 7. Einrichtung der Binnenschifffahrt zur Unterstützung der Landesverteidigungsmassnahmen.

Für die Landesverteidigung gegen die See kommen drei Forderungen in Betracht: 1. Beschaffung einer wirksamen Armierung derjenigen Seeplätze, welche eine strategische Bedeutung für die Operationen der Kriegsflotte haben. Sie müssen so mit Mitteln ausgestattet sein, dass sie sich unabhängig von jeder Mitwirkung der Flottenstreitkräfte selbständig schützen und verteidigen können. 2. Schutz derjenigen maritimen Zentren durch eine ausreichende Zahl von Torpedobootflotillen, die vom strategischen Gesichtspunkte kein unmittelbares Interesse beanspruchen. 3. An-

lage geeigneter Befestigungswerke zum Schutz derjenigen Küstenplätze, die infolge ihrer Bedeutung dem Feinde vorübergehend als Operationsbasen dienen könnten. Man hat unter Zugrundelegung der vorstehend für notwendig erachteten Forderungen den gegenwärtigen Zustand der Land- und Seebefestigungen einer eingehenden Prüfung unterzogen und ist dabei zu nachstehenden Feststellungen gekommen: 1. Beim grössten Teil der Sperrforts in den Alpen und den ligurischen Apenninen sind Schutzarbeiten gegen die modernen Angriffsmittel notwendig. 2. Einige Gebirgsstrassen von hervorragender militärischer Bedeutung und einige Abschnitte in der Po-Ebene sind gefährdet und ohne Befestigung. 3. Die gleichen Mängel zeigen sich in den Verteidigungsvorbereitungen zu Wasser wie zu Lande einiger Küstenplätze und Flottenstationen. 4. Einige zur Sicherheit bestimmter Geländeabschnitte angelegte Strassen sind ohne jeglichen militärischen Schutz, woraus im Ernstfalle ernste Gefahren entstehen können. Um den angeführten Mängeln zu begegnen, hält die Kommission neue Befestigungswerke für dringend notwendig. Sie werden nach den angestellten Berechnungen ungefähr 140 Millionen Lire für die Landesverteidigung und etwa 50 Millionen zum Schutz der Küstenplätze erfordern, die auf fünf Etatsjahre zu verteilen wären. Was die Neuordnung des Eisenbahnnetzes und der Schifffahrtkanäle in bezug auf die Wünsche der territorialen Verteidigung betrifft, so hat die Kommission, aus Gründen der Zuständigkeit veranlasst, den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Chef des Generalstabes der Armee gehört, die der Ansicht sind, dass mit der Fertigstellung der für Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Linien bereits in der Ausführung begriffenen Verbesserungen den Anforderungen vorläufig genügt werden kann, die im Interesse der Mobilmachung und des Aufmarsches des Heeres zu stellen sind.

In Italien hat der hier wiedergegebene Abschnitt des Kommissionsberichts den besten Eindruck gemacht, so dass der Kriegsminister in der Sitzung der Deputiertenkammer vom 26. Juni nicht viel Mühe hatte, seine die Grenzbefestigungen betreffende Vorlage zur Annahme zu bringen. Nur darüber entstanden Meinungsverschiedenheiten, dass der Minister die Vorschläge der Kommission ermässigt und von 190 auf 118 Millionen herabgesetzt hat, die sich sogar auf neun Jahre verteilen sollen, derart, dass in den ersten sieben Jahren, von 1909 ab, jährlich nur 7 Millionen und erst in den Jahren 1916 und 1917 je 35 Millionen Lire verwendet werden sollen.