

Die italienischen Eisenbahnen während des Krieges

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **63=83 (1917)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-33477>

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.

im nächsten Felde standen, die vor allem erledigt sein mußten. Auch die als Einkreisungsoperation geplante aber wegen Versagens der höheren Führung hiezu nicht ganz gediehene Schlacht bei Königgrätz hat den Preußen nicht gestattet, von Böhmen aus nach Süddeutschland zu detachieren, eben weil noch unerledigte österreichische Kräfte in Mähren und an der Donau standen.

Aehnlich liegen gegenwärtig die Verhältnisse in Rumänien. Weder die rumänische Wehrmacht noch der russische Sukkurs ist so erledigt, daß mit ihnen nicht mehr gerechnet zu werden braucht. Allerdings hat man fast die ganze Walachei und damit einen wirtschaftlich und militärisch wertvollen Besitz an sich gebracht, aber an der Moldaufront sperren die Russen noch im Moldawa- wie im Bistritza- und Trotustale den Zutritt in die Ebene und damit die Annäherung an den Sereth. Das Gleiche ist der Fall zwischen dem Sereth und dem siebenbürgisch-rumänischen Grenzgebirge. Auch hier muß zuerst der auf der Linie Galatz-Nomolvasa-Foksany-Grenzwinkel östlich des Buzeupasses sich präsentierende russisch-rumänische Widerstand beseitigt werden, ehe an deutsch-österreichische oder bulgarisch-türkische Truppenverschiebungen zu Gunsten anderer Fronten gedacht werden kann. Auch in der Dobrudscha muß soweit reiner Tisch gemacht werden, daß die zur Zeit noch südlich der Donau stehenden Armeeteile Sacharows nicht mehr zu intervenieren vermögen. Dies kann endgiltig nur dadurch geschehen, daß man sie vernichtet oder zum Abzug hinter die Donau zwingt. Aber auch an der Donau und am Sereth ist die Welt noch nicht zu Ende. Vielmehr eröffnen sich gerade von hier aus der Heeresleitung der Zentralmächte mit einem Einbruch in Bessarabien, der Besitznahme von Odessa, der Bedrohung der bis anhin noch nicht faßbaren russischen linken Flanke, Operationsziele, deren möglicher Erfolg einen mächtigen operativen Anreiz bildet aber alles eher erträgt, als eine aus einer sogenannten Frontverkürzung abgeleitete Schwächung der in Rumänien engagierten Streitkraft.

So weist die weitere Entwicklung der Lage in Rumänien zunächst auf einen Angriff der russisch-rumänischen Serethstellung und Säuberung der Dobrudscha durch die Heeresgruppe Mackensen mit der Donauarmee als Zentrum, der neunten Armee als linkem und der Dobrudschaarmee als rechtem Flügel hin. Ein Gelingen dieses Angriffs mit dem linken Flügel zwischen den Ostkarpathen und dem Sereth faßt zunächst die russische Verteidigung der Moldaufront in der linken Flanke und macht sie illusorisch. Ein Durchbruch der letzteren bedroht die Serethstellung im Rücken und führt zu dem gleichen Ergebnis. Ein Erfolg auf ganzer Linie zwingt zur Aufgabe der Serethposition und dem Ausweichen hinter den Pruth. Eine Donauüberschreitung in der Dobrudscha kann sich zu einer schweren Flankenbedrohung der Pruthstellung gestalten. Darum fallen die Fortschritte, die von der in der Dobrudscha operierenden rechten Flügelarmee der Heeresgruppe Mackensen mit der Besetzung von Tultschea und Isakscha gemacht worden sind, besonders ins Gewicht. Sie drängen die russisch-rumänischen Streitkräfte in dem Donauwinkelsüdöstlich von Galatz-Braila auf engem Raum zusammen und kommen einer baldigen Räumung des südlichen Stromufers gleich.

Unter diesen Auspizien wird mit einer zähen Defensive der Russen an Sereth, Pruth und Donau oder gar einer Gegenoffensive gerechnet werden müssen, sofern nicht die im Gange befindliche Friedensaktion weiteren Operationen durch eine Waffenruhe ein vorläufiges Ende bereitet. Auch diese Aussichten sind nicht dazu geeignet aus der vorübergehenden Frontverkürzung eine Schwächung der Frontbelegung entstehen zu lassen —t.

Berichtigung. In Nummer 53 vom Jahre 1916 hat sich in der Titelnúmerierung ein Irrtum eingeschlichen, der folgendermaßen zu berichtigen ist: CXXVI. Vom Seekrieg. CXXVII. Die russischen Entlastungsoffensiven an der Moldaufront und in den Waldkarpathen. CXXVIII. Die Kommandoverschiebung in Frankreich.

Die italienischen Eisenbahnen während des Krieges.

(Beobachtungen an der Front.)

Ober- und Mittelitalien ist von Norden nach Süden bis Rom durch drei große Eisenbahnarterien befahren: zwei derselben laufen der Küste (westlich des Mittelmeeres, östlich des adriatischen Meeres) entlang; die dritte umfaßt das Tracé: Simplon und Gotthard, Mailand-Bologna-Florenz-Rom. Von Westen nach Osten wird es von mehreren Querlinien ersten Ranges durchzogen. Was den Eisenbahndienst in der Kriegszone und den anliegenden Landesteilen betrifft, so ist die Basis der Eisenbahnverbindungen mit der Front durch folgendes Dreieck gebildet: 1. Mailand-Parma-Bologna; 2. Bologna-Ferrara-Venedig; 3. Venedig-Verona-Brescia-Mailand. Diese, eine Gesamtlänge von 530 km messende, Basis ist mit dem ganzen Umkreis der Kriegszone durch eine bedeutende Anzahl von Linien erster Kategorie in Anschluß gebracht, wovon die wichtigsten dazu dienen, Venedig mit dem Friaul (Udine und Pontebba), sowie mit Belluno und dem Cadore, Verona mit dem Etschtale (Ala), mit Venedig und dem Suganertal zu verbinden. Es gibt überdies verschiedene Querlinien, welche im Westen die beiden Seiten des obenerwähnten Dreiecks miteinander verbinden und andere wichtige Querstrecken, die von Westen nach Osten die Linien Mailand-Bologna und Bologna-Venedig in Anschluß bringen und diejenigen von Mailand nach Venedig parallel laufen. Die Linien erster Kategorie bilden zusammen einen Komplex von 1500 km.

Zu diesem Komplex kommen noch hinzu: das Netz der Società ferrovie venete (Vicenza-Schio, Vicenza - Thiene, Vicenza - Castelfranco-Cittadella-Treviso usw.) und die anderen normal- und schmal-spurigen Sekundärbahnen, deren Gesamtlänge ca. 1200—1400 km beträgt.

Alles in allem verfügt also das italienische Heer vom adriatischen Meer und von der Lombardei ab bis zur Front, d. h. bis zur Basis seiner Etappenstraßen, über ein Netz von nahezu 3000 km Eisenbahnen, die sich beinahe vollständig auf der Ebene entwickeln und daher auch imstande sind, einem enormen Verkehr zu genügen. Dank dem Rückkauf war es Italien möglich gewesen, dieses Eisenbahnnetz im Laufe der letzten zehn Jahre mit einem viel beträchtlicheren Rollmaterial zu versehen, als dasjenige, das den früheren Privatgesellschaften zu

Gebote stand. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die durch obige Linien erreichte Entwicklung völlig ausreichend war um den Bedürfnissen des Heeres gerecht zu werden und daß trotzdem der Eisenbahnverkehr für das Publikum in erheblichem Maße fortgesetzt werden konnte. Etwas unzulänglich erwies sich dagegen das Rollmaterial. Zwar hat das Heer stets eine genügende Anzahl von Lokomotiven und Wagen zur Verfügung gehabt um seine Transporte, selbst da, wo sie fabelhafte Dimensionen annahmen, mit der erforderlichen Geschwindigkeit und ohne schwere Störungen auszuführen; und darüber sind uns auch niemals ernsthafte Kritiken zu Ohren gekommen. Die Warentransporte für die Zivilbevölkerung waren aber in gewissen Zeitperioden durchaus unzulänglich und das hat allerdings ein Hindernis für den normalen Gang der zivilen Tätigkeit gebildet, die doch immer einen wichtigen Faktor des Widerstandes im Kriege darstellt. Beschwerden dieser Art sind indessen bei allen kriegführenden Staaten und angrenzenden Ländern laut geworden.

Während des Krieges sind die Arbeiten behufs Neubau von Eisenbahnlinien, Erweiterung von Bahnhöfen, Anlegung von Doppelgleisen und dgl. erheblich intensiviert und nirgends vermindert worden. Vom Juli 1914 an bis zum Juli 1916 hat man, größtenteils in Oberitalien, über 160 km neuer Linien dem Betriebe übergeben. Außerst wichtig vom militärischen Standpunkte aus war die Eröffnung der neuen Linien Spillinbergo-Gemona und Susegana-Montebelluna-Castelfranco, welche lange Umwege für den Truppen- und Materialtransport zwischen dem untern Teil der Provinz Belluno und dem nördlichen Friaul vermeiden. Gleichzeitig wurden auch die Arbeiten betr. den Bau anderer vom Parlament bereits genehmigter Linien in Angriff genommen.

Während der Ausführung dieses Komplexes von Arbeiten für Neubauten setzte man diejenige des Programms betr. Verbesserung des schon bestehenden Netzes fort, wozu nun plötzlich die kolossale Last der Arbeiten für militär. Zwecke kam. Fertig angelegt wurden 235 km Doppelgleise und für weitere 350 km die bezüglichen Arbeiten auf mehreren Punkten angefangen. 464 Bahnhöfe, zumeist innerhalb der Kriegszone, sind in leistungsfähigeren Zustand gesetzt, die Stationsdienstbetriebsgleise um 280 km vermehrt worden. Man hat 15 Kreuzungsstationen errichtet, große Neuerungen im Signalisierungsdienste und in demjenigen für Wasserversorgung eingeführt, die Eisengerüste mehrerer Brücken befestigt usw.

Sobald das Vorrücken der Truppen es gestattete, haben die Eisenbahnen unter der Leitung der Militärbehörde an der prompten Wiederinbetriebsetzung der genommenen Linien mitgewirkt und einen Materialvorrat für 4 km provisorischer Brücken zur Erleichterung und Konsolidierung weiterer Eroberungen gesammelt.

Mehr benützt wurde auch die elektrische Traktion. Im Laufe der zwei Kriegsjahre sind 87 km neuer Linien intensivsten Verkehrs dem Betriebe eröffnet und die Elektrifikationsarbeiten für das wichtige Netz Genua-Savona vollendet worden, wozu man die großen Elektrizitätswerke der Roja und der Maira benutzte.

Während dieser Periode hat Italien für die Entwicklung seiner Staatsbahnen den hübschen Betrag

von annähernd 350 Millionen Franken ausgegeben. Dazu kommen noch die Opfer in Betracht, die zu ähnlichen Zwecken von den staatlich subventionierten Privatunternehmungen gebracht wurden.

Die Eisenbahnabteilung des Militärgenie hatte ihrerseits das Heer mit einer ziemlichen Anzahl Züge ausgestattet, welche das zur Errichtung ausgedehnter provisorischer Rampen für das Auf- und Abladen von Truppen- und Materialtransporten erforderliche bewegliche Material befördern sollte. Dank dieser glücklichen Neuerung war es möglich geworden, mittelst einer kurzen Vorbereitung Truppentransporte auf offenem Lande und an geeigneter Stelle, fern von zudringlichen Augen, anzuhalten, auf- oder abzuladen und eigentliche sehr leistungsfähige Stationen zu improvisieren.

Nachdem wir die dem italienischen Heere zur Verfügung gestellten Eisenbahneinrichtungen im wesentlichen beschrieben haben, erübrigt es uns nun den Nutzen darzulegen, den man aus denselben im Hinblick auf die Kriegsoperationen zu ziehen wußte.

Vor Ausbruch des europäischen Konfliktes galt der italienische Eisenbahndienst nicht geradezu als ein musterhafter. In verschiedenen Beziehungen konnte man wohl vielmehr von „chronischen Mißständen“ reden. Zum Beweise hiefür namentlich die großen und fortwährenden Verspätungen im Verkehr der Personenzüge. In demjenigen der Güterzüge machte eine gewisse Verschleppung in der Erfüllung aller Obliegenheiten den Eindruck, daß die Angestellten entweder ihrer Aufgabe nicht gewachsen waren oder daß es am nötigen Pflichtgefühl mangelte, welches bei jeder großen Verwaltung doch die beste Trieb- und Kohäsionskraft des Personals bildet. Während des Frühlings 1915, als in Italien der Kampf zwischen Neutralisten und Interventionisten hitzig losging, frug man sich daher vielfach, ob und wie das Eisenbahnwesen den Anforderungen des Krieges genügen würde.

Gleich nach Abschluß des Abkommens Italiens mit der Entente (28. April) und besonders nach Kündigung des Vertrages mit dem Dreibunde begann die Mobilisierung des Heeres und der Transport der Deckungstruppen in den venetianischen Provinzen. Schon bei dieser ersten Probe übertraf der Eisenbahnverkehr selbst die optimistischsten Erwartungen, so daß das Oberkommando eigens hierüber einen Tagesbefehl erließ, worin es die vom Eisenbahnpersonal dem Lande und dem Heere geleisteten großen Dienste anerkannte.

Die Vaterlandsliebe hatte jene phlegmatische, gleichgültige, ja fast träge Masse von Angestellten wie durch Zauber in ein äußerst tätiges, tüchtiges und pflichtbewußtes Korps umgewandelt. Die Bahnhöfe und Personalabteilungen Venetiens erhielten einen beträchtlichen Zuzug von Hilfsangestellten, vorzugsweise aus den südlichen Landesteilen, die Musterhaftes leisteten. Es sind gerade diese Elemente, die unter den gefährlichsten Umständen, d. h. während der häufigen Bombenwürfe auf die Bahnhöfe sich als vortrefflich erwiesen.

Sie hatten mit zweierlei großen Schwierigkeiten zu kämpfen; einerseits galt es, einen enormen Verkehr fahrplanmäßig und mit voller Sicherheit durchzuführen; andererseits aber ungeachtet jener Bombenwürfe die Arbeit regelrecht zu verrichten, ohne den normalen Dienst je zu unterbrechen. Die Intensität des Verkehrs zeigte natürlich große

Schwankungen und war bisweilen wirklich eine außerordentliche. Wir führen hier ein Beispiel an: Während der österreichischen Offensive im Trentino erhielt eine Sekundärstation zwischen Brescia und Verona den Befehl innert 24 Stunden ein ganzes Armeekorps mit dem dazu gehörigen Material nebst der Artillerie zu transportieren. Das erforderte 36 bis 40 Truppenzüge (zu je 40 Wagen) und eine unendliche Anzahl von Material- und Artilleriezügen. Man mußte daher jede halbe Stunde einen Zug rangieren und laden. Und dies abgesehen von der gleichzeitigen Besorgung zahlreicher Transitzüge. Dennoch wurde der Befehl ausgeführt; freilich auf Kosten einer übermenschlichen Ermüdung des Personals. Ein anderes Beispiel: Ebenfalls während der großen österreichischen Offensive im Trentino sind zwischen Padua und Vicenza so beträchtliche Transporte von Truppen, besonders von Artillerie und Munition, bewerkstelligt worden, daß, auf genannter Linie mehrere Tage lang und auch nachts, die Züge alle 10 Minuten einander folgten.

Auf Grund dieser und noch weiterer Beispiele, die wir der Kürze halber weglassen, kann man sich wohl einen Begriff von den riesigen Anstrengungen machen, denen das italienische Eisenbahnpersonal in der Kriegszone während längerer Zeit sich unterziehen mußte.

Gar oft ist mitten in der fieberhaften Tätigkeit der schon seit 10—12 Stunden ununterbrochen beschäftigten Angestellten und Arbeiter ein Bahnhof von feindlichen Flugzeugen mit Bomben beworfen worden. Anfangs hatte das Personal den Befehl erhalten, mit den Reisenden seine Zuflucht in die Souterrains zu nehmen, als aber die Fliegerfälle sehr häufig wurden und sich sogar mehrmals im Tage wiederholten — was eine große Stockung im Verkehr verursachte — ist der Befehl abgeändert worden, und es mußte das Personal die Züge auch während der Bombenwürfe besorgen. Es blieb in der Tat auf seinem Posten und verrichtete kaltblütig, der Gefahr zum Trotz, den ihm anvertrauten Dienst. Das Oberkommando widmete ihm für seine wackeren Leistungen sowohl während der österreichischen Offensive im Trentino als während der italienischen Gegenoffensive zum zweiten Mal warme Worte des Lobes und des Dankes.

Trotz der ungeheuren Ueberarbeit und der damit verbundenen Schwierigkeiten aller Art ist der Verkehr für das Publikum auf einer einzigen Linie (Mailand-Verona-Padua) und zwar nur während 3—4 Tagen gänzlich eingestellt worden. Im übrigen hat man bloß teilweise Verschiebungen von Personenzügen gehabt. Kein Landesteil wurde je, auch nur für einen Tag, von den übrigen isoliert und die Verbindungen mit dem Auslande haben nicht den geringsten Unterbruch erlitten. Unmittelbar nach den Offensiven wurde der Bahnverkehr für die Zivilbevölkerung überall und in vollem Einklang mit dem geltenden Fahrplan wieder hergestellt. Schließlich noch die Bemerkung, daß man bis dahin noch keine schweren Unfälle zu bedauern gehabt hat, was angesichts des während gewisser langer Zeitperioden äußerst intensiven Verkehrs doch ganz besonders hervorgehoben zu werden verdient.

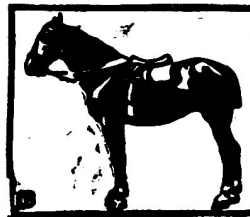
Die im Fahrplan vorgesehenen Züge fahren ab und an mit einer Pünktlichkeit, an die das italienische Publikum sicherlich nicht gewöhnt war und

die derjenigen unseres eigenen Eisenbahndienstes wohl gleichkommt.

Der Krieg hat demnach die Eisenbahner Italiens gründlich umgewandelt und dem gesamten Eisenbahnwesen in jeder Beziehung einen Aufschwung gegeben, den gewiß niemand hätte voraussehen können.

Bei unseren häufigen Besichtigungen an der italienischen Front haben wir stets von den Offizieren Lobspprüche über den Eisenbahndienst gehört. Das gesamte Eisenbahnpersonal ist militarisiert worden und die Angestellten und Arbeiter, denen das Alter und der physische Zustand es zur Pflicht machen würde, sich an die Front zu begeben, die aber aus Dienstrücksichten auf ihren Posten zurückgehalten werden, tragen als Kennzeichen ein blaues Band am Arm. Ungeachtet des großen Arbeitszuwachs sind zahlreiche Eisenbahner für das Heer angeworben worden und befinden sich an der Front.

C.



**GEBR. UNKE
ZÜRICH**
PFERDESTALLUNGEN
GESCHIRRKAMMER =
EINRICHTUNGEN. ☐

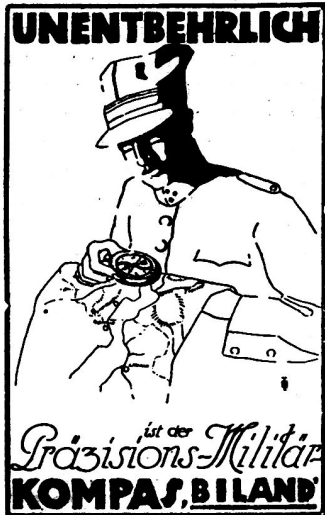
BERN
Bahnhofpl.

A. KNOLL
vorm. Mohr & Speyer

ZÜRICH
Löwenplatz

Offiziers-Uniformen und Ausrüstungen

Zivil-Bekleidung :: Sport :: Livréen :: Prima
Stoffe :: Eleganter Schnitt :: Erstklassige Arbeit



Neuheit!

Präzisions-
Taschen-Kompass
„Biland“

Erstes Schweizerfabrikat
Generalvertrieb für
die ganze Schweiz:
Otto Zaugg
Spezialwerkzeuggeschäft
Bern

SKI

J. M. Bauer

SKI

6 Freiestraße **Basel** Freiestraße 6

Militärdienst-Unterkleider

Waden-
binden

Wasserdichte Westen

Lismer