

## Der Gebirgskrieg.

Von Hans Schrott-Fiechtl.  
(Vom Kriegspressequartier genehmigt.)

### II.

Der Krieg ist bekanntlich der größte Verbraucher und auf den regelmäßigen, gesicherten Nachschub bauen sich seine Erfolge auf. Die Sorgen, die der Nachschub im Kriege in der Ebene verursacht, sind so gewaltig, daß nur der wirklich Eingeweihte da im Bild bleibt. Aber in der Ebene ist man doch noch mitten im Verkehr und kann der Nachschub auch leistungsfähig ausgestaltet werden.

Die verbündeten Armeen haben ihren Train im Frieden ganz verschieden systemisiert. Während Deutschland eine prachtvolle militärische Organisation, ein herrliches Pferdmaterial, wundervollen Wagenpark besitzt und das ganze Fuhrwesen vereinheitlicht hat, geht Oesterreich von einem anderen Grundsatz aus, der in der Art seines Landes begründet ist. In Oesterreich hat man natürlich auch Traintruppen, aber im Ernstfalle werden nur die Trainoffiziere, die Chargen nebst dazu kommandierten Mannschaften benützt, der Wagenpark und das Pferdmaterial aber werden im betreffenden Lande requiriert. Das hat wohl den Nebelstand, daß der Train kein glänzendes militärisches Bild bietet und der Trainoffizier im Kriegsfalle unendlich schwere Aufgaben lösen soll. Die ganze zivile Kassebande an der Kantare zu halten, ist durchaus keine beneidenswerte Aufgabe. Aber dieser Nebelstand muß mitgenommen werden, weil die Wegverhältnisse in den einzelnen Kronländern himmelweit von einander verschieden sind. Die oft meterhoch im Schmutz liegenden galizischen Straßen, die Straßen der ungarischen Puszta, die des Mittelgebirges und endlich die des Hochgebirges verlangen ein grundverschiedenes Pferde- und Wagenmaterial, so daß seine Vereinheitlichung in Oesterreich direkt widersinnig wäre. Infolgedessen requiriert man in Kriegzeiten das landesübliche Fuhrwerk und hat damit bei naiven militärischen Gemütern vielleicht zwar manchen Spott verdient, dafür aber auch einen Train gehabt, der im letzten Ende entsprochen hat. Wenn ich so an Galizien denke, wie da Militärs, die die Verhältnisse nicht kannten, gelacht haben über diesen schrecklichen Train, der anscheinend lächerlich kleine Mengen befördert und meilenweit vom militärischen Ideal entfernt war, und wenn man dann gesehen hat, wie der schwere, prachtvolle deutsche Train schließlich unsere struppigen Pferde und winzigen Fuhrwerke benutzen mußte, so war das manchmal ziemlich lustig.

Im Hochgebirge muß man natürlich das Fuhrwesen erst recht mit ängstlichster Sorgfalt den örtlichen Verhältnissen anpassen. Es darf keineswegs um ein militärisch glänzendes Bild oder um eine theoretisch hohe Leistungsfähigkeit gehen, denn maßgebend bleibt immer nur der schließliche Effekt. Und deshalb ist es tausendmal besser, mit kleinen Lasten wirklich anzukommen, als mit großen stecken zu bleiben.

\*) Vergleiche „Reichspost“ vom 2. August 1916.

Der Bergkrieg bewegt heute unendlich größere Soldatenmassen als vor einem Jahrhundert, vor allem aber sind die Kampfmittel ungemein erweitert und die Kampfbedürfnisse wesentlich größere, woraus dem Nachschub viel mehr Arbeit erwächst. In einem Bergland ist die Eisenbahnstation zumeist weit vom eigentlichen Kampfgebiet entfernt und es würde viel zu viel Zeit verbröckelt werden, wenn man nicht alle modernen Hilfsmittel benützte, um wenigstens das Heranschaffen der Materialien bis zum Fuße des Berges zu beschleunigen und andererseits ergiebiger zu machen. In einem Falle liegt z. B. die Bahnstation 800 Meter über dem Meer; dann geht es durch verschiedene kleinere Täler 35 Kilometer weit hinein ins Land, wo die Sammelstelle errichtet ist. Die Bergwege, wie sie früher waren, könnten unmöglich eine sichere und genügend große Leistung schaffen, daher hat der Krieg uns in Tirol hunderte von Kilometern prachtvoller Autostraßen gebracht, die unter Umständen sehr hoch hinaufführen. Sie sind alle in der Not und Eile entstanden und so eine Autostraße windet sich zwischen Fels und Wildbach in hundert Windungen bald über hohe Brücken, bald durch Lawinensicherungen und dann wieder in großartigen Serpentinien landeinwärts in die Höhe. Die Straßen sind alle auf einen lebhaften und schweren Autoverkehr eingerichtet. Von der Sammelstelle aus, die schon mitten drinnen im Berg liegt, führen dann oft Drahtseilbahnen weiter, in unserem Falle 14 Kilometer weit. Es sind alles Bahnen, die ziemlich leistungsfähig konstruiert sind. Am Fuße des Berges, wo der eigentliche Kampf stattfindet — wir sind jetzt in 1740 Meter Höhe, haben in 50 Kilometer über 900 Meter Höhe überwunden — gilt's nun, das Material steil bergan zu schaffen. In 4 Kilometer Luftlinie sind da z. B. 1200 Meter Höhe zu überwinden. Da dieses Stück der Bahn aber bereits im Feuerbereiche liegt, sind die Gesichtspunkte ihrer Anlage wieder andere. Es sind kolossale Spannungen nicht zu vermeiden, die bis zur Grenze der Sicherheit gehen und dieses letzte Stück der Drahtseilbahn in der Leistungsfähigkeit ungemain einschränken. Hier ist nur mehr halbstündiger Pendelverkehr möglich und die ganze Seilbahn hat in der Hauptsache nur den Zweck, schwere Stücke fortzubringen, Verwundete herunterzuschaffen und im übrigen den Zuschub den Berg hinauf zu unterstützen und seine Leistungsfähigkeit zu ergänzen. Das Seil, das sich über den Berg spannt, kann selbstverständlich den Zuschub nur auf gewissen Höhepunkten abliefern. Von dort muß das Material weiter geschafft werden, in manchen Gegenden mit den schmalen, niederen Bergwägen, zumeist aber

### mit Tragtieren.

Es sind das kleine Tiere, Pferde galizianischen, bosnischen und serbischen Ursprungs, in der Größe von 130 bis 150 Zentimeter Widerristhöhe. Ein größeres Tier ist selten zu finden. Einerseits wachsen die Pflegekosten bedeutend mit der Größe und andererseits sind die Widerstandsfähigkeit und Behendigkeit auch nicht der Größe proportional. Neben den Pferden werden Muli und Maultiere benützt, die ungefähr dasselbe schleppen. Das beliebteste und beste Tragtier für das Hochgebirge ist aber der kleine Esel, der sogenannte Steinesel, wie er aus Dalmatien und der Herzegovina kommt. Er hat ungefähr 90 Zentimeter Widerristhöhe, die größeren Typen reichen bis zu 120 Zentimeter. Diese winzigen Tiere sind ungeheuer leistungsfähig, unglaublich ausdauernd und über alle Maßen genügsam, dabei behend und sehr lebhaft. So ein 90 Zentimeter hoher Steinesel trägt 50 Kilogramm, die größeren tragen bis zu 120 Kilogramm. 70 bis 75% ist reine Nutzlast. Die Ausrüstung, das Traggeschirr ist bei den Steineseln sehr leicht und wiegt nur 15 Kilogramm, bei den größeren Tieren ist sie aber schon gegen 30 Kilogramm schwer. Neben der Ausrüstung müssen sie auch noch ihr tägliches Futter schleppen. Das sind 2½ Kilogramm Hafer und 3 Kilogramm Rauhfutter. In früheren Zeiten hat jedes Tragtier sein Futter selbst geschleppt. Heute hat man es als praktisch gefunden, wenn bestimmte Tragtiere das Gesamtfutter tragen und die anderen dafür nur Material schleppen. Man vermeidet es im Berg, besonders im Winter, prinzipiell, wenn die Strecken nicht sehr lang sind, Wägen zu benutzen, falls man später auf Tragtiere umladen muß; denn so eine Tragtierkolonne ist lang und bei den gewundenen Wegen im Berg nicht gerade übersichtlich. Mit dem Umladen geht zu viel Zeit verloren. Ein Maultier trägt zwischen 100 und 140 Kilogramm inklusive Ausrüstung und Futter; ein Muli und ein berggewohntes kleines Pferd schleppen ähnliche Lasten. Hoch droben im Berg kann man nicht einen Führer zu mehreren Tieren geben, ganz besonders nicht, wenn Teile des Weges vom Feinde eingesehen werden und Feuer bekommen können. Jedes Tier braucht also seinen Führer und der wieder braucht täglich 1 bis 1¼ Kilogramm Essen, wozu noch für die Offiziersbagage ein Tragtier kommt.

Die kleinen Pferde halten ungemein viel aus. Wochenlang Tag und Nacht im Regen und Schnee macht ihnen nichts aus. Sie sind futtergenügsam und fressen in der Not selbst Reisig, woran die Pferde bald krepieren würden. Betreffs der Krankheiten hat man zu Anfang des Krieges sehr schnell immer zum erlösenden Schuß gegriffen. Das ist heute anders. Heute erschießt man nur mehr rohrtrante Tiere oder solche mit Bauch- und Lungenschuß oder Gelenkverletzungen. Diese Verwundungen nämlich verursachen einen ungemein schwierigen Abtransport, der die Tiere