



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

v. W.: Die strategische Bedeutung der Alpenbahnen : eine militärpolitische
Studie

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



Die strategische Bedeutung der Alpenbahnen

Eine militärpolitische Studie



Es ist bedauerlich, daß sich ein Teil der französischen Presse und auch einige Schweizer Blätter, die unter westnachbarlichem Einflusse stehn, noch immer nicht über die befestigten Anlagen beruhigen können, die jetzt Deutschland angeblich aus unberechtigten und unerwarteten Gründen zum Schutze seiner Südwestfront anlegen wolle. Der verständige Teil der deutschen Presse hat ja aus Gründen des Patriotismus, und weil es auch sonst gut informierten Berichterstattem schwer fallen sollte, eine zutreffende Kenntnis von den Absichten unsrer Landesverteidigungskommission zu haben, bisher davon Abstand genommen, auf die Herausforderungen tendenziöser ausländischer Blätter einzugehn. Auch wir wollen hier an dieser Richtschnur festhalten und ohne Beachtung des Hetergeschreis unsrer westlichen Nachbarn auf ein Thema eingehn, das zwar nicht unmittelbar mit den Grenzbefestigungen zusammenhängt, aber doch von außerordentlicher Bedeutung für alle die Fragen sein dürfte, die nicht nur für einen etwaigen Krieg zwischen Deutschland und Frankreich an den schweizerischen und den italienischen Grenzen, sondern vielleicht bei jedem großen europäischen Kriege in den Vordergrund treten können.

Kings um das italienische Niederland vom Ligurischen bis zum Adriatischen Meere lagern die Gebirgsmassen der Alpen. Die Böschung dieser geographisch ein zusammenhängendes Ganze bildenden, großartigen Umwallung ist auf der nördlichen Seite weniger steil als auf der südlichen, weshalb die Nachbarvölker leicht nach Italien dringen und die Geschicke des Landes lange Zeit bestimmen konnten. Aber seit Italien ein geeintes Königreich geworden ist, sind die Zeiten vorbei, wo die Ebenen der Lombardei ein dauernder Kampfplatz namentlich zwischen Frankreich und dem Hause Habsburg waren. Doch das neue Reich hat in seiner jetzigen Großmachtsstellung die europäischen Interessen mit zu überwachen, und deshalb müssen auch seine Verkehrslinien in den Alpen nicht nur in handelspolitischer, sondern auch in militärischer Beziehung richtig gewürdigt werden.

Schon oft sind die Alpen von Heeren überschritten worden, in neuerer Zeit auf den bekannten Straßen, die Napoleon I. durch die Verzweigungen

des westlichen Gebirges legen und vervollkommen ließ, sowie auf den schweizerischen und tirolischen Alpenstraßen, nachdem während der Friedensjahre seit 1815 die Schweiz und Österreich dort in dem Bau von Gebirgskunsthwegen gewetteifert hatten. Erst in neuerer Zeit sind die Alpen von Eisenbahnen durchschnitten, und zwar durch sechs Hauptgeleise, die Italien mit dem übrigen Europa verbinden. Mit Naturnotwendigkeit schließen sich diese Schienenwege im allgemeinen den großen Alpenstraßen an, oder sie umgehen die Flügel des Gebirges.

Eine direkte Verbindung Frankreichs mit Italien vermitteln die Cornichebahn und die Mont Genis-Bahn. Die erste läuft etwa 200 Kilometer neben der wegen ihrer landschaftlichen Schönheit bekannten Straße der Riviera di Ponente, die sich von Nizza längs der felsigen Meeresküste am Fuße der Seealpen hinschlängelt, nach Genua. Die Mont Genis-Bahn, die bei einer Länge von 180 Kilometern Chambéry in Savoyen mit Turin verbindet und in einem 13,45 Kilometer langen Tunnel den Grundstock der Cottischen Alpen durchbohrt, ist als Glied des Überlandweges London-Paris-Brindisi-Suez von höchster Bedeutung. Deutschland und Italien sind auf dem kürzesten Wege durch die Gotthardbahn verbunden. Von dem Zuger See nach dem etwa 180 Kilometer entfernten Ufer des Lago Maggiore führend, läuft sie unter dem mächtigen Gebirgsknoten des Lepontischen Alpenmassivs durch einen 14,9 Kilometer langen Tunnel und macht Genua zum Transitwelthafen für den Verkehr Mitteleuropas mit den levantinischen und den atlantischen Häfen. An ihre Linie, die den zentralen Kernpunkt der Schweiz da schneidet, wo sich deren große Straßenzüge kreuzen, knüpft sich das militärische Interesse in hervorragender Weise. Die Brenner- und die Semmeringbahn ermöglichen den nächsten Verkehrsanschluß Österreichs an Italien. Jene geht zwischen Innsbruck und dem 135 Kilometer davon entfernten, am Südfuß der tirolischen Alpen liegenden Handelsplatz Bozen über die Passhöhe des Brenners, diese stellt die Verbindung zwischen Wien und Triest her und durchschneidet, vom Leithabecken in das nahe Mürztal laufend, mit einer größern Anzahl von Viadukten und Tunneln einen der vielgliedrigen Querringel der steirischen Alpen. Beide Bahnen sind wichtige Verkehrslinien, obwohl ihr ursprünglich strategischer Zweck, die transalpine lombardische und venetianische Stellung zu behaupten, für Österreich hinfällig geworden ist. Als sehr nutzbare Seitenverbindung kommt endlich die Arlbergbahn zur Geltung, die bei 130 Kilometern Weglänge von Zürich nach Innsbruck läuft und als die kürzeste Verbindung des nordöstlichen Frankreichs und des südwestlichen Deutschlands mit den adriatischen Häfen für den Handelsverkehr wie militärisch einen besondern Wert beanspruchen kann.

Diese Alpenbahnen sind durchgehende Linien, eingeengt in schmale Täler und Tunnel und nur selten durch Zwischenglieder verbunden. Ihre Verzweigungen beginnen erst diesseits und jenseits der Berge. Sofern man also bei einem Massentransport von Truppen auf sie angewiesen ist, ist man mit seinen Streitkräften, die so riesenhafte Defileen passieren sollen, einem gefechtsbereiten Gegner gegenüber in der ungünstigsten taktischen Stellung. Aber die Eisenbahnen sind die Lebensadern der modernen Kriegsführung; sie allein ermöglichen die Verpflanzung ganzer Heereskörper von einer Landeszone zur andern durch ein schwieriges Durchgangsgebiet. Eine Kriegspraxis ohne Eisenbahnbenutzung ist

geradezu unmöglich geworden, und leistungsfähige Schienenwege, die zu Operationslinien geeignet sind, müssen deshalb unter allen Umständen ausgenutzt werden. Zur Sicherheit größerer Bahnstrecken, die in ein feindliches oder auch neutrales Gelände hineinführen, ist es vor allem nötig, seine eigne Überlegenheit an Streitmitteln geltend zu machen, wobei man in unsrer Zeit über eine unbedingte Beachtung der sogenannten gewährleisteten Neutralitäten nicht zu ängstlich denken darf. Denn eine völlige Interessenlosigkeit einzelner Staaten wird es in den Tagen europäischer Zukunftskämpfe kaum geben; auch dürfte keine Heeresführung fernerhin Anstand nehmen, wo es der eigne Vorteil gebietet, neutrales Land ohne weiteres zu betreten. Wie schon 1805 ein französisches Armeekorps durch das neutrale preussisch-fränkische Gebiet marschierte, um rechtzeitig zur Verstärkung des Hauptheeres nach Mähren zu gelangen, oder die Oesterreicher 1813 beim Vormarsch zum Rhein trotz alles eidgenössischen Protestes durch die Schweiz zogen, so werden die kriegsführenden Mächte künftig ihre Heere lediglich auf den strategisch zweckmäßigsten Eisenbahnlinien vorzuschieben suchen, gleichviel ob diese durch die Ardennen oder durch den Gottshardtunnel laufen.

Freilich bleibt es eine offene Frage, inwieweit dort ein kräftiger Widerstand entgegengesetzt werden kann. Übrigens haben die Bahnverwaltungen, denen der Transport von Truppen und Kriegsmaterial obliegt, in dem nächsten Kriege mit ganz andern Zahlen zu rechnen als 1870, obgleich das Eisenbahnnetz mit seinen Betriebsmitteln eine wesentliche Verstärkung erfahren hat. Dazu kommt, daß nicht nur durch die Art der Verkehrswege, sondern auch durch die Schnelligkeit des heutigen Nachrichtenwesens die Heeresleitung gegen früher wesentlich erleichtert, also auch zu einer um so schnelleren entscheidenden Maßnahme hingedrängt wird. Wie die Eisenbahnbeförderung großer Truppenmassen nach einem strategisch wichtigen Punkte den trennenden Raum, das Haupthindernis des Zusammenwirkens der Streitkräfte, überwindet, so bleibt der Erfolg abhängig von dem raschen Aufmarsch und der Verpflegung der kolossalen Heere der Gegenwart, d. h. von der richtigen Benutzung und der Leistung der Eisenbahnen.

Wendet man sich nun zu der nähern Betrachtung der genannten Alpenbahnen, so erscheint es auffallend, daß diese zwar weitgedehnte Eisenbahngebiete miteinander verknüpfen, daß aber den angrenzenden Mächten nur wenig Linien zur Verfügung stehn. Für den Durchzug größerer Heere müssen deshalb die alten Fahrstraßen noch mitbenutzt werden, wenn man ohne Verzug sämtliche Streitmittel hinüberschaffen und durch die Besetzung taktischer Stützpunkte im Gebirge deutliche Marksteine für die Sicherheit des Transports und seiner Verbindungen gewinnen will.

Was die Westalpen betrifft, so haben Frankreich wie Italien die umfassendsten Vorkehrungen zu einer aktiven Grenzverteidigung getroffen und also auch Bedacht darauf genommen, mit Heeresmacht das Gebirge zu überschreiten. Beide Mächte haben die Offensivkraft des Landes durch Defensivmittel zu unterstützen gesucht und deshalb eine befestigte Absperrung aller Invasionslinien, die über die Grenze führen, vorgenommen. Ebenso sind taktisch selbständige Verbände von Alpentruppen gebildet worden, deren Garnisonen

diese Grenzforts sind, die die Thalzugänge und Hochstiege beherrschen, sodaß diese als ständige Wache geltenden Truppen schon im Frieden in ihrer Bergzone auf das beste orientiert sind. Die Sperrforts nehmen die Eisenbahnen und Straßen derart unter Geschützfeuer, daß beide vom Gegner nicht benutzt werden können, solange er nicht Herr des Forts geworden ist. Die Kette dieser Befestigungen zieht sich im Gebirge hin, und Anlage und Bau werden durch dessen Charakter bestimmt. Mit besonderer Umsicht und Energie sind die Einbruchstellen der Mont Cenis- und der Cornichebahn gesperrt worden. Die erstgenannte Eisenbahn zieht von Chambéry durch weite Täler der Savooyer Alpen in das Gebirge hinein und tritt erst nach der Überbrückung der Isère in die schmalen Felsgassen der Hochalpen; sie wird umsomehr eingeengt, je weiter sie auf der tief eingeschnittenen Sohle des zur Isère thalwärts strömenden Arc vorrückt, und erreicht bei Modane den Tunnel. Vor Bardonecchia tritt sie wieder zu Tage, läuft zwischen schroffen Wänden weiter und folgt der dem Po zufließenden Dora Riparia nach Turin. Hier wie bei Chambéry findet die Bahn Anschluß an Verzweigungen größerer Netze, deren Entwicklung nach der Alpengrenze durch den Plan bestimmt ist, den strategischen Aufmarsch beider Heere zu beschleunigen.

Auf französischem Boden wird die Bahn aus den sie nördlich und südlich flankierenden Festungen Albertville und Briançon mit weitreichenden Anschlußketten von Forts und Batterien kraftvoll gedeckt. Auch sei erwähnt, daß zwischen diesen beiden Festungen, von denen die letzte der Schlüsselpunkt der französischen Alpenverteidigung ist, der Tunnel liegt, durch dessen Sprengung der Zugang abgeschnitten werden kann. Auf der italienischen Seite ist ebenfalls sehr viel für die militärische Sicherheit der Mont Cenis-Linie geschehen. Stark armierte Forts sind angelegt worden, so namentlich in der Höhe von Bardonecchia und Dulz, sowie bei Susa die Befestigungen von La Brunette. Strategisch flankiert wird die Bahnstrecke im Norden durch die Werke von Bard, die kriegsgeschichtlich bekannt sind durch ihre ruhmvolle Verteidigung (1800) gegen Bonaparte, südlich durch die feste Position von Pineroło.

Als eine zweite Operationslinie würde die von den Vorbergen der Seealpen hart an den Meeresstrand gedrückte Cornichebahn dienen können, freilich nur im Verein und unter dem Schutze einer die Küste unbedingt beherrschenden Flotte. Völlig abgesperrt wird die Bahn an ihrem westlichen Ausgange durch die auf den Höhenzügen bei Nizza erbauten Batterien, die den Abschluß der französischen Grenzbefestigung bilden. In östlicher Richtung deckt zunächst die Festung Ventimiglia den Zugang der Bahn nach Stalien, die unterwegs von Batterien bestrichen wird und am Ende unter dem Wirkungsbereich der mächtigen Heeresfestung Genua liegt.

Es bleibt eine offene Frage, ob im Kriege italienische oder französische Heere die Alpen überschreiten werden. Stalien wird ohne fremde Hilfe das Schwert gegen den mächtigen Nachbarn nicht ziehn können. Mögen die französischen Streitkräfte auch derartig an der Maas oder am Doubs in Anspruch genommen sein, daß an der Südostgrenze des Reichs von Offensivplänen abgesehen werden muß, so dürfte es dennoch keiner italienischen Kriegsführung gelingen, die Alpengrenze zu durchbrechen. Bei der natürlichen, technisch überaus ver-

stärkten Defensivkraft Frankreichs an den dortigen Eisenbahn- und Straßenzugängen würde auch der rücksichtsloseste Angriff mit schweren Geschützen nicht in stande sein, die befestigten Absperrungen verteidigungsunfähig zu machen.

Nur wenn eine englisch-italienische Flotte es fertig bekäme, die französische Mittelmeer-Armada zu überwältigen — das Gleichgewicht im Mittelmeer ist für England nicht minder wichtig als für Italien —, wäre eine Möglichkeit gegeben, auf der Cornichebahn Truppenmassen nach Frankreich vorzuschieben, die Stellung von Nizza unschädlich zu machen und durch die Niederungen der untern Rhone in das Innere Frankreichs vorzudringen. Aber Italien würde in einem Kriege des Dreibundes auch ohne britische Hilfe gegen Frankreich andre Wege zum Einbruch in Feindesland finden. Diese führen in den Alpenthälern des Ticino und der obern Rhone durch die Schweiz, zunächst auf die Gotthardbahn. Hierzu bedürfte es des schweizerischen Einverständnisses, andernfalls des gewaltfamen Vorgehns gegen die Gotthardposition. Wird die zu dreiviertel ihrer Begrenzung von den Dreibundmächten umschlossene Schweiz hier Widerstand zu leisten vermögen? Auch wenn sich zugleich vom Zuger See vorrückende deutsche Truppen der nördlichen Strecke der Gotthardbahn bemächtigten, und Österreicher mittels der Arlbergbahn an den vordern Rhein gelangten? Trotz aller warmen Anerkennung für das Schweizer Heerwesen und trotz der Thatsache, daß die Schweiz für die Landesverteidigung etwa 450 000 Mann ins Feld stellen kann, halten wir es einer solchen Aufgabe nicht für gewachsen.

Etwas anders steht die Sache, wenn sich eine französische Südostarmee stark genug fühlte, in Italien einzudringen. Ganz abgesehen davon, daß auch sie die Rhone-Ticino-Linie benutzen könnte, würde ihr auch die Cornichebahn zu Gebote stehn, weil die in letzter Zeit sehr vermehrte und vervollkommnete französische Mittelmeerflotte zweifellos der italienischen das Übergewicht hält. Ebenso liegen die strategischen Bedingungen an der Mont Cenis-Bahn auf französischer Seite günstiger. Sowohl von Briançon nach Duly als auch von Albertville über Sans le Bourg, dem nördlichen Ausgangspunkt der Mont Cenisstraße in der Richtung auf Susa, breiten sich mehrere für militärische Zwecke brauchbare Straßen aus, auf denen man die Sperrung oder Sprengung des Tunnels bei Bardonecchia umgehn und die Bahn nach der Erobrung der Positionen von Duly und Susa beherrschen kann.

Am Südufer des Zuger Sees durchläuft das Gotthardgeleise die vordersten Bergreihen der Alpen, zieht sich am östlichen Rande des Vierwaldstätter Sees, dann im Reußthal bis Göschenen hin, wo sie den großen Tunnel durchschneidet; sie verläßt ihn bei Alvolo wieder und folgt dem Laufe des Ticino nach Bellinzona, dem „Dominante“ der Thalengen dieses Flusses, sowie aller Zugänge aus den winkligen Landstreifen zwischen dem Lago Maggiore und dem Comer See. Hier verzweigt sich die Bahn und erreicht am ersten See und bei Como das italienische Gebiet. Wie die schweizerische Gotthardbefestigung den strategischen Kernpunkt der Bahn darstellt, so gilt die verstärkte Position von Bellinzona als sicherer Abschluß der Grenzstrecke. Auch an der Nordfront Italiens sind eingehende und sachgemäße Anordnungen zur Absperrung der ins Land hineinlaufenden Eisenbahnen getroffen worden. Como, einst „das

offne Thor für die deutschen Kaiser“ geheißen, ist heute mit dem Stützpunkt Mailand der feste Verschluß der Gotthardlinie, während sich das bekannte Festungsviereck am Etzsch und Mincio den Mündungen der Brenner- und der Semmeringbahn vorlagert. Die Gotthardbahn hat in erster Reihe nur für Deutschland und Italien militärische Bedeutung, für Frankreich insofern, als sich durch Besetzung der Gotthardposition diese Verbindung unterbrechen ließe. Die von Innsbruck durch das Eisach- und das Etzschthal über Bozen und Trient nach der italienischen Hauptfestung Verona führende Eisenbahn überschreitet in gewaltigen Kurven die Passhöhe des Brenners, während die Semmeringbahn ihren 42 Kilometer langen Weg vom Leitha- in das Mürzthal zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag an steilen Felswänden vorbei nimmt, sowie über ausgedehnte Viadukte und dann mit einer Zweiglinie über Graz und Laibach, mit der andern über Villach und Udine nach Triest eilt. Von bedenklichem Werte würden für beide Bahnen die bezeichneten Übergangsstellen in den Tiroler und den österreichischen Alpen sein, wenn nicht diese Strecken völlig dem innern, gesicherten Bereiche des Landes angehörten. Die Brennerbahn wird gegen Italien durch die Lagerfestung Trient mit ihren Außenforts abgesperrt; so wurde z. B. 1866 auch von hier aus Garibaldis Versuch, die Alpenverschlüsse zu durchbrechen, entschieden zurückgewiesen. Den Zufahrtslinien der Semmeringbahn legen sich einerseits die Befestigungen von Triest vor, andererseits die das Hochthal des Tagliamento, durch das die Bahn nach Tarvis führt, leicht abschließenden Stellungen auf den Höhenrandungen westlich von diesem Plage.

In künftigen europäischen Kriegen werden voraussichtlich auch die Alpenbahnen eine Rolle mit übernehmen; sei es, daß man sich auf alten Schlachtfeldern der Lombardei trifft, sei es, daß an der Rhone, an der Maas oder an der Weichsel gekämpft wird, immerhin wird man mehr als mittelbar ihrer Geleise bedürfen. Die Kriegskunst steht heute vor Aufgaben, an die zuvor kaum gedacht wurde, und über deren Lösung erst die nächsten Kriege entscheiden müssen; gerade der moderne Verkehr in seiner großartigen Gestaltung und ungeheuern Beschleunigung bietet der kommenden Kriegsführung die schwierigsten Probleme.

v. W.



Hellenentum und Christentum

6. Dio von Prusa

(Schluß)



Schon die Vergleichung der Königsreden mit den Diogenesreden zeigt, daß Dio, wie Arnim hervorhebt, in der dritten Periode seiner Wirksamkeit von der individualistischen zur Sozialethik fortgeschritten war. Noch deutlicher wird das aus dem, was seine Reden von seinem Wirken in der Vaterstadt verraten, und aus seinen sozialpolitischen und ökonomischen Ratschlägen. Sehr ernstlich beschäftigte ihn die Lage der ärmern Klassen. Es ist bekannt, daß die an sich erlaubten