

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Mit Kraxe und Rucksack begann es. Endlose Trägerkolonnen stampften in eintönigem Trott, die Last auf dem Rücken, tagein, tagaus die schmalen Serpentinsteige vom Tal zur Höhe. Schritt um Schritt und Tritt um Tritt, wie ein mechanisch getriebenes Gefüge. Willenlos, seelenlos ging es bergauf, bergab. In Schnee und Regen, Sturm und Wetter, im glühenden Sonnenbrand, im sengenden Eissturm.

Im Tale ging es noch auf Schlitten, dann kamen die Mulis, und dort, wo der Pfad für sie zu steil, der Weg zu eng wurde, kam der Mensch ins Joch der täglichen Arbeit.

Weiber, Kriegsgefangene, Einheimische und bunt zusammengewürfelte Formationen, das waren die Blutkörper, die in den Adern pulsten, die die Front, die zehrende, verbrauchende, mit den nährenden Herzgefäßen des Etappenraumes verbanden.

Wehe, stockte einmal der erhaltende Kreislauf! Wohl waren allerorts Höhendepots angelegt worden. Aber auch darin wurde im Anfang viel gesündigt. Oft mußten nach tagelangen Schneestürmen freiwillige aufgeboden werden, Mundvorrat zu vorgeschobenen Posten zu bringen, die völlig abgeschnitten waren. Stumme Großtaten anspruchsvoller Arbeit wurden da vollbracht. Mancher einer fand den Weg zurück nicht mehr, nachdem er den Kameraden dem sicheren Hungertod entzogen; mancher einer kam niemals ans Ziel.

Als Mensch und Tier ein seltenes Ding zu werden begann, mußte die Technik helfend eingreifen. Straßen wurden gebaut, Straßen durch Wände, Klüfte und Schroffen, durch die kaum je ein einsamer Bergpfad geführt hatte. Straßen, auf denen schwere Motorzüge rollen konnten!

In spitzen Köhren, über lustige Kanzen, durch Tunnel grub man sie — endlose Schlangen, gewunden und gedreht. Dazu kamen die Seilbahnen, jene kühnen Erzeugnisse technischen Könnens und Wagens.

Bald deckte ein weites Spinnennetz den ganzen Frontraum.

Von dem einfachen handbetriebenen Aufzug des Postens oder der Feldwache auf steiler Zinne bis zu den kilometerlangen Luftseilsträngen der von vielen hundertpferdekräftigen Dieselmotoren Tag und Nacht im Gange erhaltenen Vollbahnen war wohl jede mögliche Zwischentypen vertreten.

Da gab es kühne Trajekte, die hunderte von metertiefen Schluchten in einem einzigen kühnen kilometerlangen Sprung übersetzten; da standen Ständer auf einsamer Felsinsel mitten im ewig wandernden Gletscherbette; da führte der zitternde Seilstrang zur Kavernenstation direkt in die Kampflinie.

Was so an animalischer Arbeit erspart wurde, geht in die Millionen Pferdekraften.

Ich gehe nicht zu weit, wenn ich behaupte, daß nach dem großen Pferdestorben der ersten Kriegsjahre und dem dadurch entstandenen Mangel an Tragtieren ein Halten der Gebirgsfront ohne Seilbahnen ganz unmöglich geworden wäre.

Und welche Lasten schleppten diese luftigen Gebilde! Kanonen und Maschinen wurden wie Verpflegung und Munition durch sie befördert.

Den schweren Bahnen vertraute man auch den Personenverkehr an.

Ein Heer von technischen Arbeitern war zu ihrem Bau, zu ihrer Instandhaltung, zu ihrem Betriebe tätig.

Unbeeinflusst von der Witterung, vom Feinde wohl beschossen, doch verhältnismäßig unempfindlich, stellten diese Bahnen die Vorbedingung für jeden dauernden Gebirgskampf dar.

Daneben wuchs der Bedarf der Lastwagen. Wo Straßen vorhanden waren oder gebaut wurden, dort traten sie im Wettkampfe mit den Seilbahnen auf.

Nur der Winter, mit seinen vereisten Straßen, war ihnen feind. Steigung und Länge des Weges überwandten sie spielend.

Trotz dieser Behelfe war natürlich an einen gänzlichen Ausschluß der animalischen Zuschubskräfte nicht zu denken.

Andererseits kostete die Anlage der Verkehrsmittel unendliches Menschenmaterial, das unablässig an ihrer Herstellung arbeitete.

So vereinfachte und erleichterte wohl der technische Ausbau der Nachschublinien und -mittel die Versorgung, er machte aber niemals das durch die Terrainverhältnisse aufgebotene Übermaß von Arbeits- und Hilfskräften wett, das in einem starken zahlenmäßigen Kontrast zu dem Kampfstande der Armee verblieb.

Man kann wohl sagen, daß im Gebirge auf die Erhaltung jedes einzelnen Plänklers in der Front mindestens fünf Mann des Etappenraumes entfielen.

Dieser Riesenverbrauch an menschlichen Kräften konnte allerdings im Gebirge zum Teil durch die Möglichkeit schützterer Frontbesetzung wettgemacht werden.

Gestützt auf die natürliche Verteidigungsfähigkeit des Bodens, gelang es oft, mit dem fünfzigsten bis hundertsten Teil des normalen Kraftaufwandes Besetzungen durchzuführen und zu behaupten.

Denn das ist und bleibt der tiefe Ursinn der Kunst des Kampfes im Gebirge: die Anpassung! Der Wille wird durchkreuzt durch die Forderungen des Terrains; die taktische Notwendigkeit muß sich dem operativen Bedürfnisse beugen. Die freie, schrankenlose Entschliebung ist ausgeschaltet und muß Hand in Hand mit einem auf geographisch-morphologischem Erkenntnis fußenden Kalkül gehen.

Nicht Mannesmut, nicht Geschicklichkeit, nicht Eisenhagel und Massensturm können Verstöße gegen diese Grundregel wettmachen.

Und dieses Gebundensein an das Gesetz der Formen ist ein gleiches für den Heerführer, wie für den Abteilungskommandanten. Sie alle stehen im Banne des jede Handlung beeinflussenden „Antlitzes der Erde“.

Und der dürfte der beste Führer genannt werden, der sich diesem suggestiven Einfluß nicht mit unlogischer Willenshärte entgegenbäumt, sondern sich dem zum Naturgesetz gewordenen Willen der Natur mit seiner Entschliebung unterordnet.

Eine Straße, ein Paß, ein Rücken, ja oft ein armseliger Saumweg sind die dünnen Fäden, an die sich ungeheure taktische Entwicklungen knüpfen.

Einem gewollten Vorstoß rechtzeitig Einhalt zu tun, einen möglichen Vorteil unbenützt lassen, zeigt von der Reichweite der Überlegung, an die andere als nur in der Person des Feindes liegende Gründe sich gebieterisch herandrängen.

Ein zweites dem Gebirgskrieg inhärierendes Moment ist das der Überraschung. Ist der Kampf in der Ebene ein Spiel mit offenen Karten, baut sich im Gebirge der größte Teil der Handlung, ich möchte sagen, hinter den Kulissen auf. Denn es sind wahrlich Kulissen, die Bergrücken, Höhenzüge, Talwinkel, Schluchten und Engen, in die höchstens des geübten Fliegers aufklärender Blick dringen kann. Mühelos kann Freund und Feind Kräfte und Massen entfalten, bewegen, verschieben, mangelt ja dem einen der Einblick in den Aufmarschraum des andern.

Oft sind große Fronträume unhaltbar und brechen von selbst in sich zusammen, unterbindet man ihren einzigen Lebensnerve, einen Saumweg, eine Drahtseilbahn.

Von einer belanglosen Bergspitze kann man das Land auf viele Kilometer hinaus beherrschen. Der Besitz eines Joches schützt Länder.

So kam es, daß weltvergessene Gipfel, unbekannte Joch der Brennpunkt jahrelanger Kämpfe wurden.

So kam es, daß Freund und Feind sich in ungeahnter Hartnäckigkeit an Punkte verbissen, die, mit allen Mitteln technischen Könnens, zu Zwingburgen und Panzerneuern ausgebaut wurden.