

# DER DOLOMITEN FREUND

Vereinszeitschrift für unsere Mitglieder und Freunde

II/2023



Die neue  
Himmelsleiter





## Schnellinfo



**DOLOMITENFREUNDE**  
Internet: [www.dolomitenfreunde.at](http://www.dolomitenfreunde.at)

**Geschäftsstelle:**  
A-9640 Kötschach-Mauthen • Kötschach 390  
Ansprechpartnerin: Karin Schmid  
Tel.: +43 4715 8513 32 • E-Mail: [office@dolomitenfreunde.at](mailto:office@dolomitenfreunde.at)

**Kontaktpersonen:**  
Deutschland: Pit Kübler • E-Mail: [peterkuebler@t-online.de](mailto:peterkuebler@t-online.de)

**Bankverbindung:**  
Raiffeisenbank Kötschach-Mauthen  
"DOLOMITENFREUNDE"  
IBAN: AT22 3936 4000 0000 0406 • BIC: RZKTAT2K364

**Mitgliedsbeitrag:**  
Vollmitglied: € 20,- Jahresbeitrag  
Familienangehörige: € 6,- Jahresbeitrag  
(Familienangehörige sind der Ehegatte und Kinder)  
Förderer: € 40,- Jahresbeitrag  
  
Mitglieder der DOLOMITENFREUNDE erhalten zwei Mal jährlich die Vereinsmitteilungen DER DOLOMITENFREUND und freien Eintritt in das MUSEUM 1915-1918.

**MUSEUM 1915-1918**

Das Museum befindet sich im Rathaus von Kötschach-Mauthen (Kärnten). Es wurde vom Verein DOLOMITENFREUNDE auf einer Fläche von rund 600 m<sup>2</sup> errichtet und im Jahr 1992 eröffnet. Es dokumentiert die Front vom Ortler bis zur Adria mit über 1.500 historischen Fotos und Dokumenten, zahlreichen Exponaten sowie dem Nachbau alpiner Stellungen.

**Öffnungszeiten:**  
Mitte Mai bis Mitte Oktober  
Dienstag bis Freitag von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr  
Montag Ruhetag

Samstag, Sonntag und Feiertag von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr  
Besuche sind bei **rechtzeitiger Voranmeldung** auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich: Tel.: +43 4715 8513 32  
E-Mail: [museum@dolomitenfreunde.at](mailto:museum@dolomitenfreunde.at)

**Eintrittspreise:**  
Erwachsene: € 6,-  
Senioren\*: € 5,- ab dem 62. Lebensjahr  
Ermäßigt\*: € 4,- (Kinder 6-17 J.), Schüler, Studenten, Personen mit besonderen Bedürfnissen, Präsenz- und Zivildienere  
Familien: € 14,- (Zwei Erwachsene und maximal zwei schulpflichtige Kinder\*)  
\* jeweils gegen Vorlage eines Ausweises  
Erlaubnis zum Fotografieren: € 2,- (Gilt auch für Smartphones. Diese Genehmigung beinhaltet keine Reproduktionsrechte. Stativ und Blitzlicht verboten)

## Unsere Unterstützer und Sponsoren



## Impressum

Offenlegung gemäß Paragraph 25 Abs. 1 Mediengesetz

**Medieninhaber und Hersteller:**  
DOLOMITENFREUNDE • 9640 Kötschach-Mauthen • Rathaus 390 • DVR 0581747 • Tel.: +43 664 8725787  
Internet: <http://www.dolomitenfreunde.at> • E-Mail: [office@dolomitenfreunde.at](mailto:office@dolomitenfreunde.at)

**Grundlegende Richtung:**  
Vereinsmitteilungen mit der Zielsetzung, durch Befassung mit dem Raum und den Geschehnissen des Ersten Weltkrieges zwischen Italien und Österreich-Ungarn zur Erhaltung des Friedens, Verbesserung der Völkerverständigung sowie zum Abbau überkommener Ressentiments ehemaliger Gegner und einer möglichst objektiven historischen Dokumentation beizutragen.

**Vorstand:**  
**Präsident:** Hans Gaiswinkler • **Geschäftsführende Vizepräsidentin:** Karin Schmid • **Vorstandsmitglieder:** Gerfried Bürger, Techelsberg a. Ws. • Robert Edelmayer, Wien • Erhard Eder, Hermagor • Thomas Egger, Klagenfurt • Raphael Gressel, Kötschach-Mauthen • Pit Kübler, Unterkirnach, D • Dr. Peter Schubert, Wien • Dipl. Ing. Dr. Nikolaus Sifferlinger, St. Stefan • Dr. Julia Walleczek-Fritz, Melk • Bürgermeister Mag (FH) Josef Zoppoth, Kötschach-Mauthen • **Beirat:** Walter Mocher, Kötschach-Mauthen.  
**Rechnungsprüfer:** Mag. Astrid Krünes, Wien • Wolfgang Gaiswinkler, Markt Piesting

**Redaktion:** Karin Schmid, Pit Kübler • **Satz, Layout, Grafik:** Pit Kübler • **Italienische Übersetzungen:** Paolo Pollanzi • **Druck:** Flyeralarm, Wiener Neudorf  
**Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:** Karin Schmid • 9640 Kötschach-Mauthen • Rathaus 390  
**Erscheinungsort:** Kötschach-Mauthen

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die Meinung des Autors wieder. Sämtliche namentlich nicht gekennzeichneten Fotos stammen von Mitarbeitern, der Vereinsleitung oder dem ARCHIV DOLOMITENFREUNDE.

**Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausführlichem Quellennachweis.**

## Inhaltsverzeichnis

### Verein

Spenden – Subventionen – Mitgliederstatistik .....	4
Wir trauern um ... .....	5

### Freilichtmuseum

Die Aktion 2023 – Basislager .....	6
Die Aktion 2023 – 1. Woche .....	7
Die Aktion 2023 – 2. Woche .....	8
Die Aktion 2023 – 3. und 4. Woche .....	9

#### Unser Heer

##### Die „Lafetten“-Aktion

Pionierbataillon 2 • Salzburg .....	12
MG-Nase – Jägerbataillon 26 (JgB 26) .....	13
Seilbahn – Pioniere Bruck Neudorf (BauPiZg) und Salzburg (PiB 2) .....	13

### Museum 1915-1918

Museum und Archivarbeiten .....	14
Wegbereiter – Teil 2 Straßen, Wege, Pfade, Steige in Fels und Eis .....	15

### Archiv

Zeitzeugen kommen zu Wort – 15. Fortsetzung .....	22
---	----

### Literatur

Buchbesprechung .....	31
-----------------------	----

### Diverses

Schnellinfo .....	2
Unsere Sponsoren und Unterstützer .....	2
Impressum .....	2

**Titelbild:** Kleiner Pal – Sanierung/Neubau der sogenannten „Himmelsleiter“

## Editorial

### Liebe Mitglieder und Freunde ...



*... ein Sommer wie dieser...*

*Geprägt von Hitze, sintflutartigen Regengüssen und Gewittern. Und doch konnten unsere freiwilligen Mitarbeiter bei der diesjährigen Bauaktion 85% des Arbeitskataloges im Basislager und im Freilichtmuseum abarbeiten (Seiten 6-11). Und auch die Soldaten und Soldatinnen des ÖBH haben uns vor und nach der Bauaktion in bewährter Weise unterstützt (Seiten 12-13).*

*Viele Mitglieder sind im Sommer nach Kötschach gekommen, um auch unsere Sonderausstellung zu besichtigen. Für alle, die es leider nicht geschafft haben, gibt es in dieser Ausgabe den zweiten Teil zum Nachlesen (Seiten 15-21).*

*Seit 2016 begleiteten wir den Schützen Joseph Strohmaier aus Niederösterreich anhand seines Tagebuches von Galizien über das Pustertal bis zum Zusammenbruch der Monarchie in dieser Ausgabe (Seite 22-30).*

*Aber keine Sorge. Für die nächste Ausgabe im Frühjahr 2024 haben wir für unsere geschätzten Leser bereits etwas Neues im Programm. Bis dahin, müssen Sie sich noch etwas gedulden.*

*Sehr geehrte Mitglieder, liebe Freunde, wir wünschen Ihnen eine schöne Winterzeit und würden uns auf ihren Besuch 2024 in Kötschach-Mautnen oder am Plöckenpass freuen!*

*Ihre*

**Karin Schmid**  
Geschäftsführende Vizepräsidentin  
der DOLOMITENFREUNDE

## Spendeneingänge ab 1. März 2023

Ammann Josef	30,00	Hackenbroich Silvia	30,00	Reider Hugo	30,00
Anonym	100,00	Huto Herwig	80,00	Reininger Helmfrie und Melitta	24,00
Anonym	50,00	Jäger Friedo	80,00	Ritter Johannes und Yolanda	14,00
Appelt Winfried	30,00	Juffinger Johann	10,00	Rothbart Matthias	20,00
Banaszak Paul	20,00	Kokisch Dieter	30,00	Schettina Otto	13,00
Bär Inge	80,00	Kozak Kurt und Christina	54,00	Schmidt Rudolf	50,00
Blohm Detlef	80,00	Krünes Astrid	80,00	Schullern-Schrattenhofen Manfred	80,00
Bühler Rudolf	80,00	Lamesch Helene	40,00	Schweiger Anton	20,00
Butta Walter	50,00	Löffler Susanne	20,00	Spende Leseabend Rundumadam	45,00
Dinnebier Gerhard	110,00	Löwe Horst	20,00	Strauß Andreas und Susanne	56,00
Dobernig Martin und Tatjana	24,00	Maiwald Friedrich und Gabriela	50,00	Studený Kurt	30,00
Edelmayer Robert	80,00	Marko Barbara	30,00	Todero Roberto	4,00
Egermann Josef	20,00	Mottl Marie-Luise	30,00	Ungváry Krisztián	20,00
Engl Eduard	30,00	Nemec Uli und Danja	102,00	Walleczek-Fritz Julia	20,00
Enöckl Georg	180,00	Orgler Martin	20,00	Weinberger Josef	100,00
Erhart Georg	200,00	Ostadal Andreas und Dietlind	24,00	Witz Bruno	20,00
Feige Gerhard	30,00	Peters Robert	60,00	Wöll Alexander	15,00
Fluck Ingo	20,00	Pilles Hans Christian	20,00	Würsch Matthias	20,00
Frenzel Friedrich	120,00	Platzer Werner	30,00	Würzelberger Jörg	10,00
Gebhardt Susanne	200,00	Pöll Ernst und Theresia	24,00	Zöchling Markus	20,00
Geiger Rainer	60,00	Puchegger Christiane	110,00	Zoppoth Josef	20,00
Glittenberg Dieter	50,00	Pucher Günther	30,00		
Gruber Heidelinde	80,00	Reber Kurt	60,00		
		Spendenbüchse Basislager	169,64		
		Spendenbüchse Höhenlager/Kleiner Pal	485,08		

## Subventionen und Förderungen

Kärntner Landesregierung, Subvention:	EURO	20.000,-
Marktgemeinde Kötschach-Mauthen:	EURO	1.600,-

Herzlichen Dank!

## Mitgliederstatistik

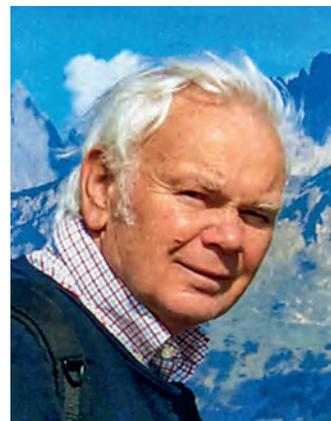
Mitgliederstatistik Verein DOLOMITENFREUNDE – Stand: 30.09.2023			
	Mitglieder	Angehörige	per 30.09.2023
Österreich	192	18	210
Deutschland	80	11	91
Italien	19	1	20
Schweiz	13	9	22
Ungarn	6	2	9
England		1	1
Belgien	2		2
Niederlande	1		1
<b>Total</b>	<b>316</b>	<b>54</b>	<b>370</b>
Neu angeworbene Mitglieder	6	Mitglieder, die gekündigt haben	7
		Verstorbene Mitglieder	3
<b>Mitgliederbeträge für 2023 nicht bezahlt</b>	<b>15</b>	Online-Leser	92

## Wir trauern um ...

### **Dr. Herbert Stahl**

24. April 1941 – 5. Mai 2023

„Es zog ein Regiment... Zinnfiguren in des Kaisers Rock“ hieß der Titel unserer Sonderausstellung 2001. Die von Dr. Stahl selbst gebauten 15 Dioramen in der Ausstellung begeisterten damals Jung und Alt. Immer wieder durften wir auf themenbezogene Dioramen in unseren Sonderausstellungen zurückgreifen. Dr. Stahl liebte die Karnischen Berge und verbrachte mit Hilfe von Schaumanns Büchern unzählige Stunden auf den Friedenswegen. Die Besuche mit seiner Frau Evi werden wir in unserem Museum vermissen.



### **Ottone del Stabile**

15. Februar 1940 – 11. Mai 2023

Das „Ristorante Al Valico“ auf der Passhöhe des Plöckenpasses hieß und heißt bei den Mitgliedern der DOLOMITENFREUNDE kurz und bündig „beim Ottone“.

Seit 1983 war es Freitags Tradition, den Abschluss jeder Aktionswoche „bei Ottone“ zu feiern. Auf diese Weise wurde Ottone bei vielen Freiwilligen und Mitgliedern der DOLOMITENFREUNDE zur Institution. Bis ins hohe Alter, bereits durch Krankheit gezeichnet, zeigte er sich interessiert an der Arbeit unseres Vereines.



### **Dipl. Ing. Hans Kozák**

28. Februar 1928 – 11. April 2023

Die große Leidenschaft von Hans war unsere Materialeilbahn am Kleinen Pal. Bereits in den Anfangsjahren ließ sich Hans als Seilbahnmaschinist ausbilden.

Seine reichen technischen Erfahrungen aus seinem Berufsleben kamen auch unserer Materialeilbahn zugute. In seinem 76. Lebensjahr im Jahr 2004 zog er sich als Seilbahnmaschinist zurück. Sein unglaubliches Fachwissen und seine stets offene und fröhliche Art hat uns immer zu interessanten Gesprächen geführt.



## Die Aktion 2023 – Basislager

*Lange vor der eigentlichen Bauaktion werden die ersten Reparaturen im Basislager von Freiwilligen, die in Kärnten beheimatet sind, getätigt. Trotzdem warten noch unzählige Arbeiten auf die Mannschaft der Hausalm.*

Die letzten Reparaturarbeiten am Saustallmagazin wurden Anfang Juni durchgeführt (**Bild 1**). Auch auf der letzten Wandseite musste eine neue Mauerbank gesetzt werden. Die morsche Holzverschalung wurde bis auf eine Höhe von 1,20 m durch eine Ziegelmauer ersetzt.

Im September des vergangenen Jahres wurde ein defekter Wassertank mit dem Heereshubschrauber aus dem Höhenlager in das Basislager geflogen. Der Brauchwassertank wies einige Risse auf, die nun fachgerecht verschweißt wurden (**Bild 2**). Die hölzerne Auflagerkonstruktion musste ebenfalls erneuert werden. Im kommenden Frühjahr wird der Tank an seinen alten Platz im Höhenlager zurückkehren.

Während der ersten Aktionswoche wurden desolate Holztafeln für die Hinweisschilder im Abschnitt Basislager und MG-Nase erneuert (**Bild 3**). An zwei Tagen wurden auch die Tafeln am Kleinen Pal begutachtet und teilweise vor Ort repariert.

Der einzige funktionsbereite Drehstromanschluss der Hausalm ist derzeit im Seilbahngebäude zu finden. Im Generatorraum befindet sich zwar ein Anschluss, der jedoch nie fertig gestellt wurde. Um im Saustallmagazin mit Geräten, die Drehstrom benötigen, arbeiten zu können, wurde nun vom Generatorraum bis zum Magazin eine Leitung verlegt (**Bild 4**). Die Aushubarbeiten für das Kabel erfolgten händisch und nicht immer bei perfektem Sonnenschein.

In dankenswerter Weise erhielten wir die Erlaubnis vom Grundbesitzer, Äste und Hölzer entlang der Forststraße einzusammeln (**Bild 5**). Diese wurden in das Basislager geschafft und werden im kommenden Jahr zu Ofenholz verarbeitet.

Das alte Mauerwerk aus dem Jahr 1915 kam beim Aushub für das Fundament der Materialseilbahn im Jahr 1985 wieder an das Tageslicht. Angrenzend an diese Bruchsteinkonstruktion befindet sich das Fundament des Talankers für das Tragseils der Materialseilbahn. Irgendwann nagte auch hier der Zahn der Zeit an problematischem Ort. Die ausgebrochene Stelle wurde von Wolfgang wieder aufwendig restauriert (**Bild 6**).

An den ehemaligen Stallgebäuden gibt es immer wieder Mauer Schäden. Dieser Eckbereich wurde erneuert und hält nun hoffentlich wieder für einige Jahre (**Bild 7**).



**Bild 1:** Mit dieser betonierten Mauerbank sind die Fundamentarbeiten im Saustallmagazin abgeschlossen.



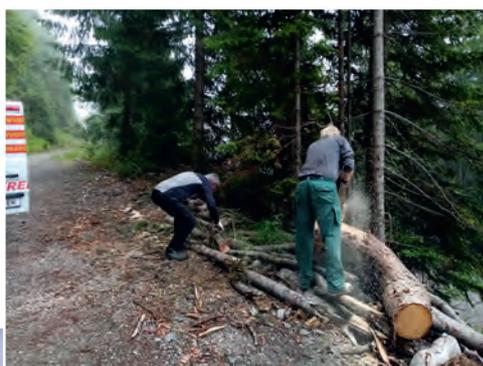
**Bild 2:** Das Schweißen von verzinnten Tanks erfordert viel Fachwissen. Ein Gönner unseres Vereins hat geholfen.



**Bild 3:** Andrea und Hans kümmern sich hier um die in die Jahre gekommenen Info-Tafeln der MG-Nase.



**Bild 4:** Klaus und Lutz beim Ausheben des Kabelschachts für die Drehstromleitung.



**Bild 5:** Feuerholz ist für die Hausalm und das Höhenlager eine wichtige Energiequelle. Karin, Hans und Walter schaffen Vorräte.



**Bild 6:** Dieser Mauer Schaden betraf die Seilbahnanlage und musste deshalb besonders sorgfältig repariert werden.



**Bild 7:** An den ehemaligen Stallungen kommt es immer wieder zu Schäden. Hier ist Wolfgang mit seiner Arbeit am Mauereck bereits fertig.

## Die Aktion 2023 – 1. Woche

### Die Eindrücke eines Neulings in der Obhut alter Hasen

Lustig, lehrreich, eine grandiose Aussicht in Verbindung mit malerischen Sonnenauf- und Sonnenuntergängen und ein Teamspirit, der seinesgleichen sucht. Außerdem ist ein jeder selbst für die Gestaltung seines Tages verantwortlich. Ist das nicht eine Jobbeschreibung, die ein jeder unglaublich gerne lesen würde?

Im Juni dieses Jahres machte ich meinen Abschluss an einer HTL in Klagenfurt im Bereich Maschinenbau. Die Einrückung beim Bundesheer steht jedoch erst im September an. Also beschloss ich in der Zwischenzeit die Natur in vollen Zügen zu genießen. Neben zahlreichen Wanderungen und einem Urlaub auf der Almhütte eines Verwandten stand schon am Beginn des Frühlings fest, dass ich ebenso ein paar Tage bei den DOLOMITENFREUNDEN am Kleinen Pal verbringen werde. In dem folgenden Bericht möchte ich meine Erfahrungen, die ich bei den DOLOMITENFREUNDEN sammeln durfte, weitergeben.

Ankunft beim Basislager war am Sonntagmorgen gegen 8:00 Uhr. Während des gemeinsamen Frühstücks lernte ich bereits einen Teil des Teams kennen. Dem Rest der Mannschaft stellte ich mich im Laufe des Sonntags vor. Der erste Eindruck war, um es in einem Satz zu formulieren: Ein spaßiger internationaler Haufen, darunter viele Ex-Militärs, die angetrieben werden von faktenorientiertem Denken und allem voran Freude an der Arbeit. Zudem erfolgten am Sonntag die restlichen Vorbereitungen für den bevorstehenden Aufstieg am kommenden Morgen.

Nach dem Aufstieg, der für mich über den Landsturmweg erfolgte, galt es, schnellstmöglich die Materialseilbahn in Betrieb zu nehmen. Als Neuling bekam ich eine kurze Einweisung, wie der Funkverkehr abläuft. Nach zwei Fahrten als Zuschauer wurde ich anschließend bei der dritten Fahrt ins kalte Wasser geworfen und musste diese und weitere Fahrt allein koordinieren. Die Anfangs bestehende Angst etwas falsch zu machen verschwand von Fahrt zu Fahrt. Meine Hauptaufgabe bestand jedoch nicht darin, mit der Bahn zu fahren, sondern die Wanderwege (Friedenswege) freizuschneiden.

Die Arbeit mit der Motorsense war fordernd, aber sinnvoll. Die mannshohen Büsche und das hohe Gras verderben jedem Wanderer die Freude, da sie dafür sorgen,



Team „Kleiner Pal“ in der ersten Aktionswoche vor der Haupthütte des Höhenlagers (v.l.n.r.): Erhard (A), Pit (D), Blanka (CZ), Philipp (A), Kurt (CH).



Blanka auf dem Weg zum „Malen“.

dass du im Handumdrehen durchnässt bist. Arbeitsgeschwindigkeit und Pausen konnte ich selbst bestimmen, denn bei den Arbeiten im Gebirge kann sich eine harmlose Situation schnell in eine gefährliche wandeln, wenn jemand nicht voll konzentriert ist. Am frühen Abend genoss ich dann auch mal ein Sonnenbad auf der Bank vor der Hütte.

Abend saßen wir fünf gemütlich bei schimmerndem Kerzenlicht zusammen und erzählten uns Geschichten aus dem Leben. Allerdings konnte ich mit meinen knapp zwanzig Jahren kaum bei den Lebensgeschichten mithalten, denn die anderen waren doch teilweise drei bis vier Mal so alt.



Kurt beim Reparieren von Informationstafeln.

Die fünf Tage bei den DOLOMITENFREUNDEN verfliegen schneller, als es mir lieb war, denn die Entscheidung bereute ich aufgrund der grandiosen Aussicht und dem nahezu perfekten Wetter nie.

Lediglich die Nächte waren nichts für schwache Nerven, denn als Neuling hatte man doch während der Unwetter das Gefühl, dass einem gleich das Dach über dem Kopf wegfiegt. Der klappernde Fensterladen erhöhte den Adrenalinausstoß noch um ein weiteres. Danke nochmals an das komplette Team für die unvergessliche Zeit!

Philipp Eder

# Die Aktion 2023 – 2. Woche



Einbau zusätzlicher Stufen im Bereich der Umleitung.



Montage von Hinweisschild 7.



Vorbereitung von Absperrung 1.



Vorbereitung von Absperrung 8.



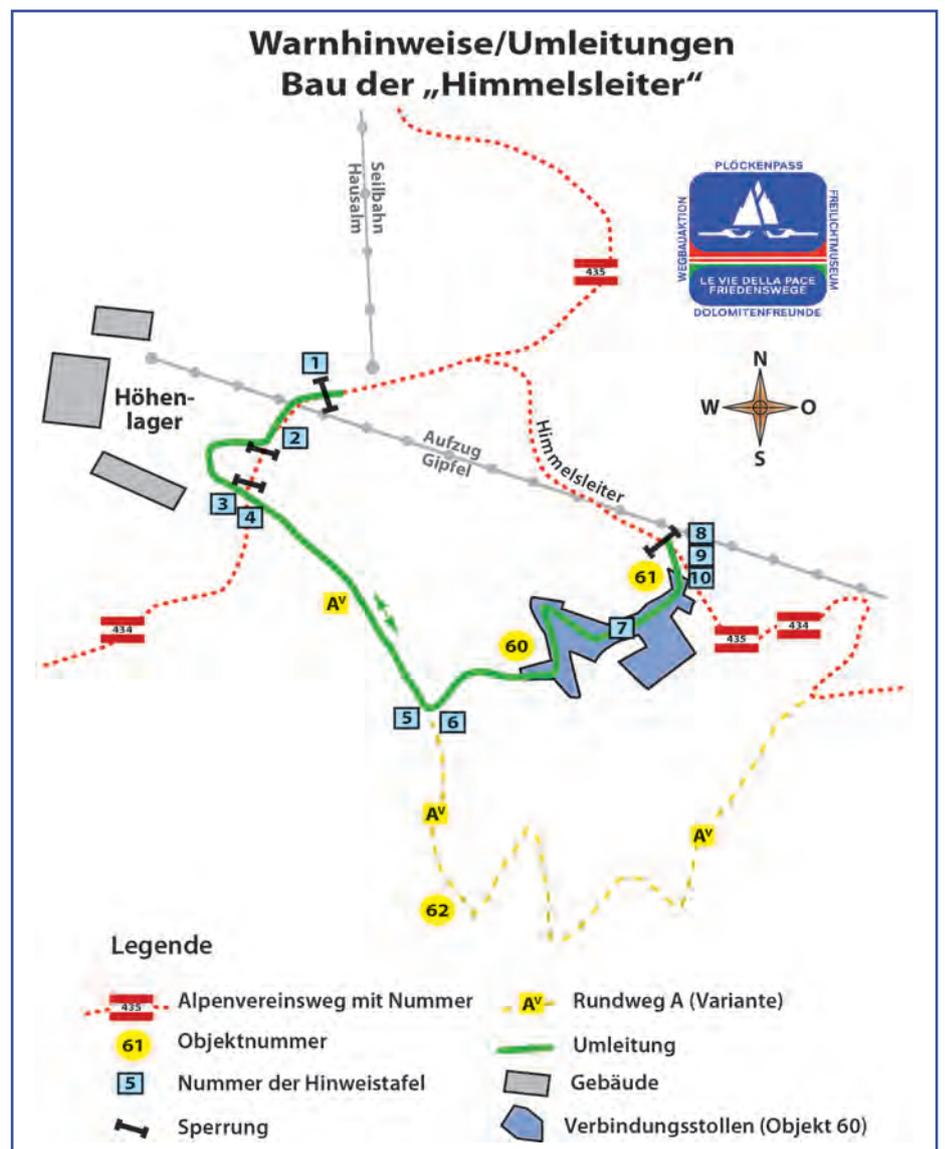
Vorbereitung der Hinweisschilder 5 und 6.

In der zweiten Aktionswoche herrschte – zumindest tagsüber – einigermaßen trockenes Wetter. Dies war vor allem für die Reparaturarbeiten an den Wegmarkierungen und Objektnummern wichtig. Blanka, seit Jahren Spezialistin für diese anspruchsvolle Tätigkeit, war im gesamten Sektor unterwegs, um jeweils den Zeitpunkt größter Trockenheit für das Auftragen der Farben zu nutzen. Das Ergebnis: begeistert frische, leuchtende Markierungen, die den Besuchern sicher den Weg weisen.

Pit und Kurt beschäftigten sich – neben den üblichen Säuberungsarbeiten in den Wegen – mit der Vorbereitung der Sperr- und Umleitungsmaßnahmen für die Bauarbeiten an der Himmelsleiter. Die Baumannschaft der dritten und vierten Aktionswoche sollte sich völlig auf ihre Arbeit an der Himmelsleiter konzentrieren können.



Das „Auffrischen“ der Wegmarkierungen und Objektnummern ist oft ein mehrschichtiger und deshalb zeitraubender Vorgang.



Übersicht über die Sperr- und Umleitungsmaßnahmen.

## Die Aktion 2023 – 3. und 4. Woche

Seit längerer Zeit war uns bekannt, dass die sogenannte „Himmelsleiter“ in Teilen einen derart schlechten Zustand aufwies, dass die Trittstufen nicht mehr sicher zu befestigen waren.

Ihm Jahr 2022 erfolgte eine genaue Untersuchung mit der Feststellung der Maße der vorhandenen Treppenteile.

In der Folge konnte eine genaue Ermittlung der Holz- und Materialmengen stattfinden. Dann wurden Angebote eingeholt und die Bestellungen ausgeführt.

Die Erneuerung der Himmelsleiter basiert auf der in **Bild 1** dargestellten Planung. Eine wichtige Vorgabe lag darin, dass die neuen Holzbauteile möglichst „luftumspült“ eingebaut werden sollten, also mit Abstand zu Fels und Erdbreich. Dadurch ergaben sich im Detail neue Maße und Konstruktionen.

Während der Bautätigkeit musste die Himmelsleiter im Bereich zwischen dem Anschluss an den Landsturmweg und den Objekten 60 (Kompaniereserve und Küche) und 61 (Verbindungsstollen) temporär gesperrt werden. Da die Absperrmaßnahmen durch die Mannschaft der 2. Woche vorbereitet waren, entstand hierdurch kein Zeitverlust (**Bilder 2 und 3**).



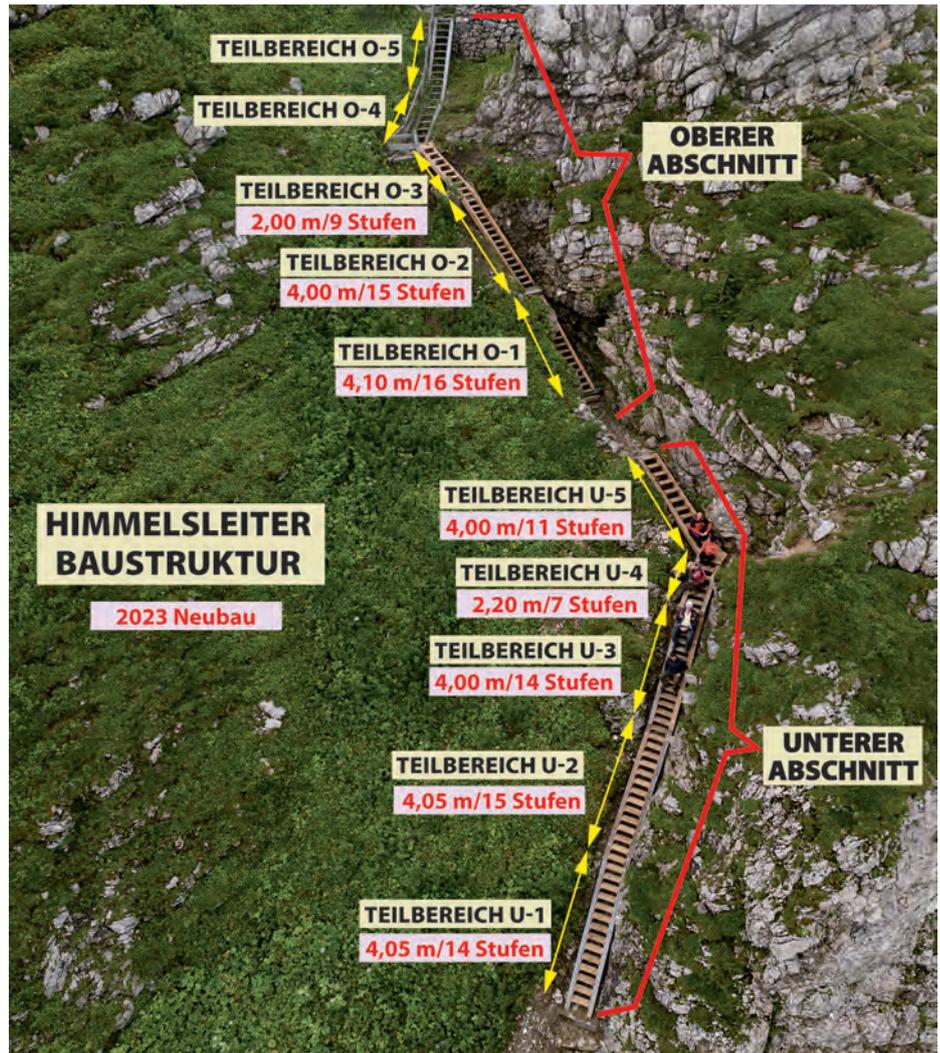
**Bild 2:** Umleitung bei Punkt 2.



**Bild 3:** Hinweisschilder 5 und 6.

Am Beginn eines jeden Bauabschnitts stand das Entfernen der alten Konstruktion (**Bild 4**), das Säubern des Untergrundes (**Bild 5**) und das fachgerechte Entsorgen der druckimprägnierten Holzteile.

Beim Ausbau der imprägnierten Hölzer der alten Himmelsleiter zeigte sich, dass insbesondere jene Teile morsch und bau-



**Bild 1:** Übersicht über die Bauabschnitte bei der Himmelsleiter mit den Maßen der neu eingebauten Treppenteile. Die Mannschaft der 4. Woche präsentiert sich hier stolz mit dem Ergebnis ihrer Arbeit. Die Himmelsleiter ist nach Abschluss der Aktion 2023 bis auf die obersten zwei Teilbereiche fertiggestellt. Das Foto wurde mit einer Drohne erstellt.



**Bild 4:** Abbau und Säubern von Teilbereich U-1.



**Bild 5:** Erdreich und Schotter wurden – teilweise bei strömendem Regen – aus der Trasse entfernt (Teilbereich U-4).

fällig waren, die unmittelbar in Erdkontakt standen.

Das ausgebaute kontaminierte Holz der Himmelsleiter wurde zur Bergstation der Materialseilbahn hinuntergetragen.



**Bild 6:** Tomas und Thomas im Gipfelbereich des Kleinen Pal, „beim Aufräumen“.



**Bild 7:** Die Materialseilbahn zur Hausalm hatte einige schwere Ladungen zu befördern.



**Bild 8:** Dieses Bild gibt einen Eindruck von der großen Menge des zu entsorgenden Holzes.

Das Holz, welches mit dem Seilauzug abtransportiert wurde, lag im Gipfelbereich und stammte größtenteils von der alten Treppe zur Westkote, welche im Jahr 2022 neu gebaut wurde. (**Bild 6**, 2022 hatten wir keinen Seilauzug für den Abtransport). Schließlich erfolgte der Abtransport zur Hausalm mittels Materialseilbahn (**Bilder 7 und 8**).

Das ausgebaute Material war durch den hohen Feuchtegehalt sehr schwer (geschätzt 1,5 to). Es wurde durch einen befreundeten Gönner zur Sondermüllbeseitigung gebracht.

Der Bau der neuen Steiganlagen in den einzelnen Teilbereichen erfolgte von unten nach oben nach dem Schema:

- Säubern des Untergrundes,
- Festlegen und Vorbereiten der Auflagerbereiche,
- Einpassen der Treppenholme 14×14 cm (**Bild 9**),
- Befestigung der Holme (**Bild 10**),
- Einbau der Auflagerlatten 4×6 cm,
- Einbau der Trittstufen 20×5×50 cm (**Bild 11**).

Das Ergebnis kann sich sehen lassen (**Bilder 12 und 13**).

Die Befestigung der Holme im Fels erfolgte teilweise an den vorgefundenen noch brauchbaren Gewindestangen und an neu eingebohrten und mit Zweikomponentenkleber verankerten verzinkten Gewindestangen (Ø16 mm).

Als eine besondere Herausforderung stellte sich die Fertigung von stabilen Fundamenten für die Treppenholme heraus. Hier musste teilweise auf den Einsatz von Trockenbeton zurückgegriffen werden.

Betonarbeiten auf hochalpinen Baustellen wie an der Himmelsleiter sind



**Bild 9:** Die Holme sind eingepasst und die Orte festgelegt, wo die Gewindestangen im Fels verankert werden können (hier im Teilbereich U-5).



**Bild 10:** Nach dem Vorbohren des Holzes wird das Loch für die Verankerung des Gewindestabes im Fels gebohrt (Teilbereich U-5).



**Bild 11:** Hier werden die Trittstufen im Teilbereich U-5 eingebaut. Für jeden Teilbereich sind Treppensteigung und Auftritt neu zu ermitteln und einzuhalten. Josef hat auf diese Weise im Knien 101 Stufen montiert.



Bild 12: Die fertiggestellte Treppe im Teilbereich U-5 von unten gesehen.



Bild 13: Die fertiggestellte Treppe im Teilbereich U-5 von oben gesehen.



Bild 14: Walter und Josef – „Abteilung Beton“.



Bild 15: Armierung für Auflager Teilbereich O-2.



Bild 16: Teilbereich O-2 mit Auflager/Podest.



Bild 17: Teilbereich O-2 mit Auflager/Podest.



Bild 18: Vor der Bearbeitung ...



Bild 19: ... und danach.



Bild 20



Bild 21

in mehrfacher Hinsicht aufwendig. Das Transportieren von Trockenbetonsäcken mit einem Einzelgewicht von 40 kg im Hochgebirge ist nicht nur anstrengend, sondern stellt auch ein Sicherheitsrisiko dar. Zudem müssen diese schweren Materialien mehrmals „in die Hand genommen“ werden:

- Einladen in das Transportfahrzeug beim Kauf im Baumarkt,
- Ausladen auf der Hausalm,
- Aufladen auf den Rollwagen,
- Abladen vom Rollwagen und Transport zur Materialeiseilbahn,
- Einladen in den Seilbahnwagen,
- Ausladen auf der Bergstation,
- Zubereiten des Betons und Weitertransport zum Einsatzort.

Die Betonarbeiten wurden von den zwei ausgewiesenen Baufachleuten Josef und Walter ausgeführt. Den mühsamen Transport des Betons in Eimern zur jeweiligen Baustelle übernahm größtenteils Tomas.

Alle Arbeiten konnten trotz des teilweise sehr widrigen Wetters unfallfrei abgeschlossen werden.

Zum Schluss soll noch einmal auf die Arbeiten hingewiesen werden, die Blanka in ihrer akribischen Art und Weise ausgeführt hat.

In diesem Jahr standen neben den Wegmarkierungen und Hinweistafeln die historischen Inschriften in ihrem Fokus.

Viele dieser Zeugen der Geschichte waren verblasst und wurden oft übersehen. Ihre Restaurierung war überfällig und ist – aus unserer Sicht – sehr gut gelungen. Eine eigenständige Dokumentation der Inschriften ist in Arbeit.

Die **Bilder 18 bis 21** zeigen Beispiele.

# Die „Lafetten“-Aktion – Pionierbataillon 2 • Salzburg

Am Vorplatz des Rathauses befand sich von 2000 bis 2015 als Blickfang für unser Museum ein Pontonboot aus der Piave. Im Laufe der Jahrzehnte wurde durch Witterungseinflüsse das Boot unansehnlich, sodass es entfernt werden musste.

Karin Schmid

In den vergangenen Jahren wurden zwar Ideen für ein neues Anschauungsobjekt diskutiert, sie scheiterten jedoch an finanziellen Engpässen. Mit dem Auffinden der beiden Minimalscharten-Lafetten – sie wurden im vergangenen Sommer geborgen (siehe DF II/2022, Seite 19) – entstand die Idee, eine der beiden als Exponat vor dem Rathaus zu platzieren.



Erst nach einem einstimmigen Gemeinderatsbeschluss und dem Befürworten der Hilfeleistung durch die Pioniere konnte die Neugestaltung des unansehnlichen Blickfangs angegangen werden.



Reste des Bootes und ein Teil der Flusssteine mussten abgetragen werden.



Am zweiten Tag standen Betonarbeiten an. Damit die Lafette eben steht, wurde für den Pivot Ring ein eigenes Podest betoniert.

Mit dem alljährlichen Antrag zur Unterstützung der Friedenswege durch das Österreichische Bundesheer ersuchten wir unter anderem um Pioniere, die uns den Platz für die Lafette vorbereiten könnten. Diese wurden uns dankenswerter Weise bewilligt, so dass wir die Neugestaltung des Blickfangs in Angriff nehmen konnten.

Endlich angelangt an ihrem Bestimmungsort. Mit viel Fingerspitzengefühl wurde die Lafette in den Pivot-Ring eingesetzt und ausgerichtet.



Foto: © Copyright: Pionierbataillon 2

Thomas und Walter hatten am Wochenende die Lafette von Iosem Rost befreit und mit einem Spezialmittel konserviert. Die rund 400 kg schwere Lafette wurde auf dem LKW verladen.



Für den Führungskranz entstand ebenfalls eine ebene Betonfläche.

Mit den letzten Betonarbeiten wurde andeutungsweise eine Kaverne samt Ausschussöffnung hochgezogen. Zurecht stolz auf ihre Leistung können die Soldaten des PiB2 sein. Innerhalb von drei Tagen wurde der Auftrag zu unserer vollsten Zufriedenheit erfüllt.

**Herzlichen Dank!**



Foto: © Copyright: Pionierbataillon 2

## MG-Nase – Jägerbataillon 26 (JgB 26)



Anfang Juni waren die Soldaten des JgB 26 auf der MG-Nase im Einsatz. Nachdem die Wegenlagen von der üppigen Vegetation befreit waren, wurden an den etwas schwierigeren Passagen neue Stahlseile eingebaut.



Einen Monat später kam die Truppe nochmals in das Gebiet des Plöckenpasses. Bevor die Arbeiten an den Soldatenfriedhöfen begannen, wurde auf dem Weg dorthin das Seilbahndenkmal vom hohen Gras befreit.

## Seilbahn – Pioniere Bruck Neudorf (BauPiZg) und Salzburg (PiB 2)

Im September bestanden die Arbeiten an der Seilbahn aus dem Reinigen und Schmieren des Zugseiles und der Erneuerung des Holzanstriches am Seilbahngebäude im Basislager. Die beiden Unteroffiziere aus Bruck Neudorf, Herr Vzlt Frankl und Herrn OSTv Kasper führten zum letzten Mal die Aufsicht. Beide Soldaten waren seit 2007 für die Wartung unserer Seilbahn tätig.

Ab dem kommenden Jahr übernimmt Herr OSTv Höllbacher (PiB 2) diese Tätigkeit mit seinen Soldaten. Seit dem vergangenen Jahr erhielt er vor Ort die Einschulung in die Wartungstechniken der Materialeilbahn.

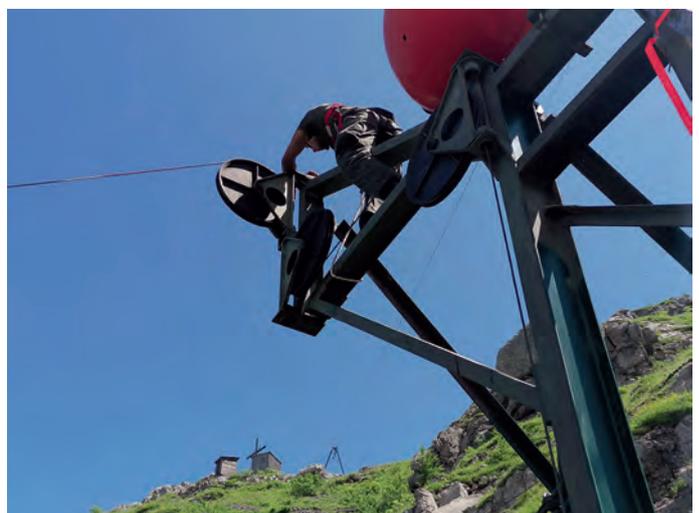
**Den scheidenden Soldaten wünschen wir alles Gute und sagen ein großes Dankeschön! Den neuen Kameraden ein herzliches Willkommen bei uns am Plöckenpass auf den Friedenswegen!**



Das bereits im vergangenen Jahr gekaufte Zugseil für den Seilaufzug Höhenlanger-Gipfelbereich wurde vor Ort auf die Winde gespult.



Für die Auswinterung der Materialeilbahn 67a stand den Pionieren und unserem Verein eine Augusta Bell 212 zur Verfügung. Nach der Einweisung in den Arbeitsbereich wurden von der Crew Material als Außenlasten und Mannschaften zum Kleinen Pal geflogen.



Letzte Streifarbeiten an der Bergstütze.

# Museum und Archivarbeiten

*Die Sommersaison in unserem Museum zeigte einen zögerlichen Aufwärtstrend an Besucherzahlen. Einzelne Schulklassen aus Mittersill, Wien, Klagenfurt und Lienz konnten wir wieder begrüßen. Vereine, Pensionisten und andere Gruppenreisen mit und ohne Führung durften wir ebenfalls wieder willkommen heißen.*

*von Karin Schmid*

Die Planung und die Vorarbeiten für die Umgestaltung unseres Museums stellten sich als sehr zeitintensiv heraus.

Aktuell wird neben den Büro- und Museumsarbeiten von unserer Geschäftsführerin die Dokumentation aller Bildwände und Vitrinen mit den erarbeiteten Veränderungen (siehe DF I/2023, Seiten 12 und 13) neu skizziert, um eine möglichst realistische Grundlage für die Kalkulation des Finanzierungsrahmens zu schaffen.

Trotz des „veralteten Konzepts“ unseres Museums erhalten wir ständig positive Kommentare von unseren Besuchern:

*... Ein unglaublich breiter und äußerst interessant gestalteter und dichter Einblick in diesen Kriegsschauplatz an einer Front des ersten Weltkriegs. Bedrückende Zeitdokumente präsentieren diesen Krieg nicht abstrakt, sondern aus der brutalen Perspektive des Kriegsalltages der Beteiligten an der Front, in den Tunneln, in den Kavernen, in der Gefangenschaft, in den Krankenhäusern, in Briefen. Noch nie wurde mir die Absurdität des Krieges so deutlich vor Augen geführt. Sehr berührend. Unbedingt anschauen ...*

*... Ein sehr schönes Museum. Ein bedrückendes Thema, viele Tafeln mit Bildern und Erklärungen. Dazu Exponate wie Waffen und Fundstücke aus dem Besitz gestorbener Soldaten. Wer sich für europäische Geschichte interessiert, sollte sich das auf jeden Fall ansehen. Ich war fast 3 Stunden hier und dafür ist der Eintritt sehr preiswert ...*

*... Dieses Museum ist sehr übersichtlich und regt zum Nachdenken an, erstaunlich was unsere Soldaten damals geleistet hatten – unvorstellbar. Der Rundweg im Museum ist zeitlich gut gestaltet und zeigt das harte Leben eines Soldaten im Einsatz, welche für uns „da waren“ ...*

*... Lohnt auf jeden Fall den Besuch, für mich waren die ca. 110 Minuten bis zur Schließung zu kurz. Sehr viel Material und sehr informativ und packend dargebracht! ...*

*... Ein sehr interessantes Museum zu einem erschreckenden Thema ...*

*... Es gibt viele Informationen, Originalfunde und Nachbauten. Auch der Aufbau ist sehr übersichtlich gegliedert ...*



Jede freie Zeit wird ausgenutzt, um im Archiv Originale zu sichten, zu reinigen, zu sortieren, einzuscannen, digital zu dokumentieren und fachgerecht zu verpacken und abzulegen.

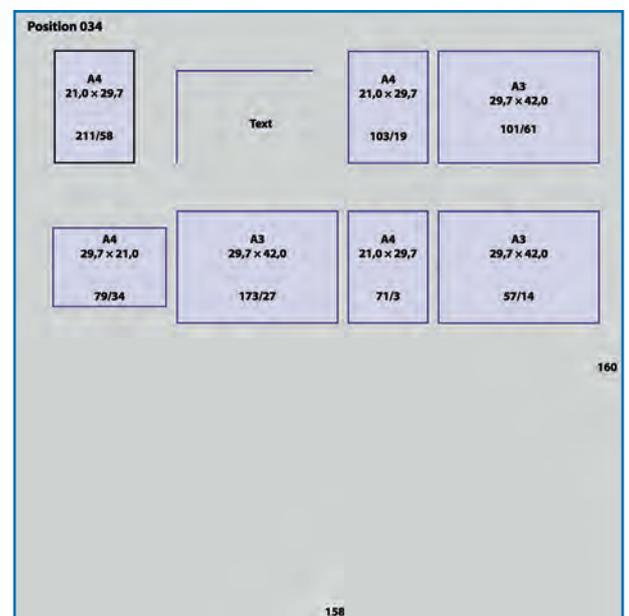


Aus Alt mach Neu:

Die Abmessungen der umgestalteten Bildwände und der einzelnen Bilder werden ermittelt und in Handskizzen dokumentiert. Im Programm InDesign können nun die Bildwände und die Fotos maßstabsgerecht erfasst werden.

Die Anordnung der Bilder und Texte lässt sich nun am PC gestalten und maßlich festlegen.

Für die Bearbeitung der Bilddaten stehen damit auch alle Informationen zur Verfügung.



# Wegbereiter

## Teil 2: Straßen, Wege, Pfade, Steige in Fels und Eis

*Die Leistungen der österreichisch-ungarischen Pioniere und Sappeure, der Baukompanien, der Bergführerkompanien im Straßen-, Brücken und Wegebau im ersten Weltkrieg.*  
Von Ing. Roland Sannicolo

Straßen waren schon immer für Feldzüge erforderlich, wenn auch manche Waffengattungen über Stock und Stein angreifen konnten, für den Nachschub wurden Fuhrwerke benötigt und damit waren Straßen notwendig. Im Gebirge wurden statt der Fuhrwerke Tragtiere verwendet, aber die brauchten mindestens Saumpfade. Straßen wurden vom Gegner zerstört oder unterbrochen, zerstörte Brücken bildeten dabei ein wesentliches Problem. Der beginnende Einsatz der Automobile mit viel höheren Gesamtgewichten und Radlasten beanspruchte die Straßen zusätzlich. Die Truppe war immer noch mit bespannten Fuhrwerken ausgerüstet, ebenso die Feldartillerie, was das Problem etwas erleichterte.

Am östlichen Kriegsschauplatz war und ist der Mangel an tragfähigem Untergrund, es mangelt an Steinen und Schotter, eine Erschwernis beim Straßenbau. Abhilfe gab es nur durch Schotter und Steine – über oft lange Distanzen herbeizuschaffen – oder durch den Bau von Knüppeldämmen, wenn genug Bäume vorhanden waren. In besonderen Fällen wurden statt der Knüppel Bohlen und Bretter verarbeitet (**Bild 19**).

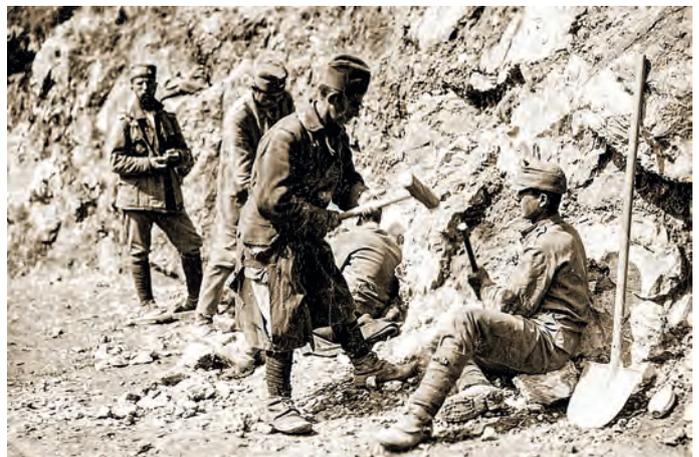
Die Südwestfront vom Ortler bis zur Adria war mit Felsen und Steinen reichlich gesegnet. Die Tragfähigkeit des Untergrundes der Straßen war somit kein Problem, dafür mussten die Straßen oft dem Felsen abgerungen werden. Die Bearbeitung von Stein und Fels erforderte einen großen Aufwand und viel Schweiß. Die größte Hilfe bot der Einsatz von Sprengstoff. Vielfach wurden Ekrasit und Diamon verwendet. Mühsame Arbeit war die händische Herstellung der Bohrlöcher für die Sprengungen. Ein langer Flachmeißel wurde von einem Mann gehalten, der zweite schlug mit dem Vorschlaghammer darauf, dann wurde der Flachmeißel etwa um 90° gedreht und dann der nächste Schlag, so lange weiter bis das Bohrloch tief genug war (**Bild 20**). Im Kriegsverlauf kamen mechanische Schlagbohrmaschinen an die Front. Diese wurden mit Druckluft oder auch elektrisch angetrieben. Die Schlagbohrmaschinen beschleunigten die Bohr- und Bauarbeiten im Fels. Für Pioniere bzw. Sappeure war auch in der Friedenszeit der Straßenbau eine Beschäftigung (**Bild 21**). Das Militär errichtete im Frieden verschiedene Straßen, ein Gedenkstein zu einem solchen Straßenbau befindet sich in der Grünanlage vor dem Museum in Kötschach.

Unzählige Straßenbauten wurden im Krieg durchgeführt, die in der Ausstellung dargestellten Straßenbauten sind nur eine Auswahl.

**Bau der Kaiserjägerstraße:** Auf der Hochfläche von Lavarone (Trentino) errichtete Österreich-Ungarn kurz vor dem Ersten Weltkrieg eine Linie von Festungswerken. Die Zufahrt zur Hochfläche war hauptsächlich vom Etschtal möglich, die Zufahrt von Rovereto war nahe der Staatsgrenze und die Centastraße von Caldonazzo (Bahnhofstation im Valsugana) war sehr schmal und abbruchgefährdet. Es blieb nur noch die Straße von Calliano (Bahnhofstation) nach Folgaria. Knapp vor Kriegsbeginn wurde die Verbindung von Vigolo Vattaro nach Carbonara die sogenannte Friccastraße fertiggestellt. Trotzdem war im Fortgang der Kampfhandlungen, (Vormarsch der k.u.k. Truppen im Rahmen der Mai-offensive 1916) der Bau einer weiteren Straße notwendig. Sie wurde direkt vom Ende des Stichgeleises bei Caldonazzo zum Monte Rover aus dem Felsen geschlagen. Vor Jahren wurde der untere Teil der Straße neu trassiert, aber der Gedenkstein zur Er-



**Bild 19:** Knüppeldamm



**Bild 20:** Herstellung eines Bohrloches für Sprengungen



**Bild 21:** Straßenbau

richtung der „Kaiserjägerstraße“ wurde so versetzt, dass er wieder sichtbar ist.

**Straße über den Mostrovikapass (Slowenien):** Der Kampfraum ostwärts von Flitsch (Bovec) war nur über den Predilsattel erreichbar, dieser war vom Neveasattel von den Italienern eingesehen und die Nachschubstraße ständig beschossen. Deshalb der Saumweg von Kronau (Kranjska Gora) über den Mostrovikapass zur Nachschubstraße ausgebaut. Parallel wurde eine Seilbahn errichtet. Kronau war Bahnhofstation, da die Bahnstrecke Tarvis - Kro-

nau (Jesenice) noch betriebsfähig war. Durch die Inbetriebnahme des Karawankentunnels wurde diese Strecke überflüssig. Der Vorstoß aus dem Flitscher Becken im Zuge der 12. Isonzoschlacht (Durchbruch Flitsch-Tolmein) wurde erst durch diese Nachschublinie möglich (**Bild 22**).

Eine dritte Straße ist noch bemerkenswert, die Straße der 100 Tage, das ist die Straße über den Umbaldopass (Passo San Boldo/Ubaldo). Nach Einstellung der 12. Isonzoschlacht musste der Raum Belluno-Feltre versorgt werden. Zur Jahreswende 1917/18 bestanden für die Versorgung im Bereich Valsugana, Monte Grappa und Piave mehrere Kopfstationen von Eisenbahnlagen. Bis zu diesen Bahnhöfen konnte der Nachschub mit der Eisenbahn ungehindert vorgeschoben werden, von dort war Feldbahn-, Seilbahn-, Fahrzeug-, Fuhrwerks-, Tragtier- oder Trägertransport bis zur Truppe notwendig. Die „Bahnlage“ bot bei Primolano im Valsugana, Conegliano, Oderzo und Ceggia an der Piave Bahnlinien bis etwa 10-12 km Luftlinie hinter der Front.

Die Versorgung des Raumes Feltre erfolgte über das heutige Vittorio Veneto, denn die Eisenbahnlinie an der Feltre liegt, kam von Treviso und endete bei Calalzo (Pieve di Cadore). Auf dem von der k.u.k. Armee besetzten Teil wurde beim Rückzug der italienischen Truppen nahezu der gesamte Bestand des rollenden Materials zerstört. Eine Instandsetzung oder ein Antransport von leistungsfähigen Lokomotiven aus dem Inneren der Monarchie war nicht möglich. In Calalzo begann eine Feldbahn, die über Cortina nach Toblach führte.

Die Bahn im Valsugana, eine eingleisige Vollspur-Nebenbahn war mit dem Nachschub zu den Hochflächen der Sieben Gemeinden und dem Westteil des Grappa-Massivs an der Leistungsgrenze. Diese Nachschublinien konnten die erforderliche Transportleistung für den Raum Feltre also nicht erbringen. Von Sacile wurde ein Eisenbahngleis nach Vittorio Veneto gelegt. Von dort musste der Nachschub auf Gebirgsstraßen über Ponte nelle Alpi, Belluno nach Feltre transportiert werden. Ein nur mit Saumpfaden begehbare Gebirgsrücken verhinderte einen direkten Weg. Bei San Ubaldo bestand in diesem Gebirgsrücken ein Einschnitt mit nur 705 m Höhe in dem ein armseliger Saumpfad durch eine schmale Schlucht mit bis zu 100 m hohen steilen Felswänden führte. Diese Route könnte den Versorgungsweg um 30 km verkürzen. Deshalb forderte das zuständige Kommando der 6. Armee auch im Hinblick auf eine mögliche Offensive über die Piave, den Bau einer Straße.

Am 1. Februar 1918 wurde mit dem Bau der Straße begonnen, etwa 500 Mann der Baukompanien waren eingesetzt. Die Straße sollte 5,5 m breit werden, 10 % (max. 12 %) Steigung aufweisen und einen Kurvenradius von 10 m nicht unterschreiten. Im Bereich der Schlucht musste ein Höhenunterschied von 100 m überwunden werden. Das erfordert eine Straßenlänge von 1.000 m. 20 Höhenmeter konnten durch die seitliche erhöhte Einfahrt in die Schlucht gewonnen werden. Für die restlichen 80 Höhenmeter (entsprechend 800 m Straßenlänge) waren zufolge der Felswände und der Ausbildung der Serpentinenköpfe nur ca. 300 m Straßenlänge einbaubar. Durch die Errichtung der Serpentin in Kehrtunnels konnte die fehlende Straßenlänge gewonnen werden. Die Zahl der eingesetzten Arbeitskräfte stieg bis auf 7.000 Mann, welche in Dreischichtbetrieb arbeiteten. Außer Pionier-, Sappeur-, Bau- und Infanteriekompanien waren auch bosnische Steinarbeiter eine Wiener Zivilfirma eingesetzt. Weiters wurden russische, serbische und italienische Kriegsgefangene eingesetzt. Örtliche Zivilarbeiter wurden ebenfalls angeworben. Diese wurden vorrangig für den Frühjahrsanbau in der Landwirtschaft benötigt.

Zuerst wurde ein Sondier-Stollen geschlagen. Im März wurden dem Bau 20 Bohrzüge zugewiesen (elektrische, elektro-pneu-

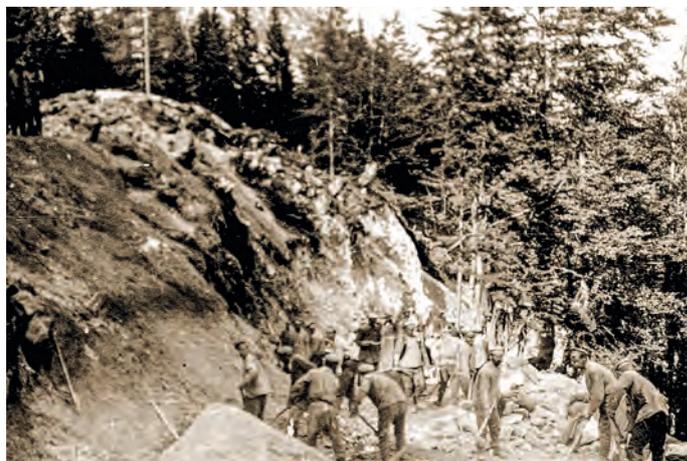


Bild 22: Bau eines Saumweges



Bild 23: Bau der Straße über den Umbaldopass 1918



Bild 24: Straße über den Umbaldopass heute



Bild 25: Rammfähre aus Birago-Pontonen

matische und italienische Beutegeräte). Damit erreichte der Baubetrieb volle Leistung. Zum Abtransport des Gesteins der Tunnel wurden die Durchlässe für den meist ausgetrockneten Bach wesentlich größer gebaut. Zudem wurden eigene „Baudurchlässe“ errichtet. Bei den Sprengungen wurde mit erhöhten Ladungen gearbeitet, um kleines Hauwerk zu erhalten, das in einem Steinbrecher weiter zerkleinert wurde.

Die Schwierigkeiten waren gewaltig. Zu Beginn der Bauarbeiten verlegte ein Felssturz den Anfang der Straße dabei gab es keine Menschenverluste. Die einzige Quelle im Bereich reichte gerade für Trink- und Kochwasser. Für das Betonieren war vorerst kein Wasser vorhanden. Erst eine Regenperiode brachte Abhilfe. Gesprengt wurde mit Dynamit, erbeuteter italienischer Sprengelatine und teils auch mit flüssiger Luft. Bei der Masse an Leuten aus allen Teilen der Monarchie, den Kriegsgefangenen (in wie vielen Sprachen wurde wohl gesprochen?) und den unzähligen Sprengungen (je Sprengpause bis zu 100 Bohrladungen) im Tages- und Nachtbetrieb waren Unfälle unausweichlich. Die nur zwei Toten waren ein Sprengmeister wegen Verwendung einer fehlerhaften Zündschnur und ein Mann der die Sprengsignale ignorierte.

Im Zuge des Baufortschrittes erkannte man, dass durch die Änderung des Straßenverlaufes ein Kehrtunnel eingespart werden konnte. Dadurch hatte ein Stück der Straße 12 % Steigung. Gerade zu dieser Zeit trat in einem Tunnel Wasser auf. Die Bohrlöcher liefen voll, bei den damaligen Spreng- und Zündmitteln erforderte die „Unterwasserausführung“ der Sprengladung erheblichen Mehraufwand.

Mitte Juni passierten bereits Truppen und schwere Artillerie die Baustelle. Ende Juni war die Straße fertig. Weniger als 150 Tage dauerte der Bau dieser Straße. Eine gewaltige Organisation ermöglichte dieses Bauwerk dessen Errichtung Oberst d. Res. Nikolaus Waldmann leitete.

Für die örtliche Bevölkerung ging mit dem Bau der Straße ein seit Generationen gehegter Wunsch in Erfüllung. Heute ist die Straße asphaltiert, die Holzbrücken sind durch Betonträger ersetzt, die Tunnelportale wurden wegen der Steinschlaggefahr um etwa 2 m verlängert, Ampeln regeln den einspurigen Verkehr. Nur eine Informationstafel erinnert heute an die Erbauung (**Bilder 23 und 24**).

## Militärischer Brückenbau – Straßenbrücken

Als schnell verfügbare Straßenbrücken kamen Kriegsbrücken, Behelfsbrücken oder eine Kombination beider in Betracht. Manchmal wurde später eine Etappenbrücke errichtet.

**Kriegsbrücken:** Aus vorgefertigten, genormten Teilen wird mit dem notwendigen Werkzeug die Brücke zusammengebaut. Es werden an den Einzelteilen keinerlei Änderungen vorgenommen. Der Vorteil ist, dass diese Brücken schnell gebaut werden können und die Tragfähigkeit aus einfachen Tabellen errechnet werden kann. Kriegsbrücken, besonders die Birago-Brücke sollten rasch durch eine dauerhafte Brücke ersetzt werden. Die Biragobrücken und die Herbertbrücke auf schwimmenden Unterstützungen (beispielsweise Pontons) können nicht ohne Bedienungsmannschaft belassen werden, deshalb war rasch die Errichtung eines dauerhaften Ersatzes notwendig.

**Behelfsbrücken:** Diese Brücken werden aus Materialien die in der Nähe der Baustelle verfügbar sind oder nachgeführt werden, errichtet. Diese Brücken bleiben meist längere Zeit bis diese durch Etappenbrücken ersetzt werden.

Im Ersten Weltkrieg von Österreich-Ungarn verwendete Kriegsbrücken[systeme] für Straßen waren:

1. Die **Biragobrücke** als Bockbrücke oder auf schwimmenden Unterstützungen. Das Standardgerät der Truppe. Errichtung durch die Pionier- bzw. Sappeurtruppe. Geringe Tragfähigkeit, nur für bespannte Fahrzeuge, nicht für Lastkraftwagen geeignet.

2. Die **Herbertbrücke** auf stehenden oder schwimmenden Unterstützungen. Verwendung für schwere Lasten. Sie wurde aus stählernen Teilen zusammengesetzt und für den Straßenverkehr verwendet. Bau durch die Brückenzüge der Pioniertruppe. Die freie Spannweite der Brücke betrug bei einer Tragfähigkeit von 24 Tonnen 25 m.

Das Lastenschema war die Grundlage zur Berechnung einer zu bauenden Straßenbrücke. Da die Gleise von Schmalspurbahnen (760 mm Spur), Feldbahnen (700 mm Spur) und Rollbahnen (600 mm Spur) häufig auf der Straße oder knapp daneben verlegt wurden und die Straßenbrücke benutzten, musste auch die Straßenbrücke für die Gewichte dieser Bahnen ausgelegt sein. Für den Bau einer Brücke war die Kenntnis der notwendigen zukünftigen Belastungen durch Fahrzeuge (Achslasten, Gesamtgewicht) notwendig. Die schwerste zivile Last (23 t Dampfwalze) und die schwere Artillerie, die mit dem Porsche C-Zug transportiert wurden, erforderten die gleiche Brückenklasse. Mit den Lastangaben, dem Eigengewicht und dem Gewicht der Fahrbahn konnte die Brücke berechnet werden. Für die Brücken war besonders in weichen Böden die Tragfähigkeit der Pfahljoche zur Unterstützung der Brücken zu berücksichtigen. Wenn alles geklärt war, konnte mit dem Bau begonnen werden.

„**Zu-gleich**“-**Herstellung der Pfahljoche:** Bei vielen Brückenbauten war die Errichtung von Jochen erforderlich. Pfahljoche mussten geschlagen werden um feste Unterstützungen zu erhalten. Die Piloten (Pfähle) in den Boden zu treiben war eine mühevollste Arbeit. Nur wenige, bei großen Brückenbaustellen verwendete Dampfrahmen waren greifbar. Zumeist mussten die Piloten händisch geschlagen werden. Dazu wurde ein dreibeiniges Gerüst mit einer Umlenkrolle oben verwendet. Die senkrechten Stäbe waren die Führung für den Rammhären (massiver Eisenklotz) und zugleich Stütze für den zu schlagenden Piloten. Der Rammhär hing an einem Seil, das um die Umlenkrolle lief und am anderen Ende mit vielen Einzelseilen verbunden war. An jedem dieser Einzelseile zog ein Mann. Das Hochziehen der Rammhären erfolgte auf Kommando. Dann ließ man den Rammhären auf den Kopf des Piloten fallen. Das wiederholte sich bis der Pfahl tief genug in den Boden gerammt war. Diese Mannschaft (15-20 Mann) brauchte eine feste Standfläche in Form einer Bühne am Boden oder auf Böcken. Bei Pfahljochen im Wasser wurde meist eine Rammfähre aus Birago-Pontonen verwendet (**Bild 25**).

**Die Birago-Kriegsbrücke:** Sie war die Standardausrüstung der Pioniere und Sappeure der k.u.k. Armee. Diese Brücke wurde 1842 nach eingehender Erprobung als einzige Kriegsbrücke eingeführt. Die Erprobung wurde in der Festung Brescello am Po durchgeführt. Brescello bekannt aus der Filmgeschichte von Don Camillo und Peppone war ein österreichischer Brückenkopf mit vier maximilianischen Türmen. Entwickelt wurde dieses Brückensystem von Oberst Freiherr von Birago. In der Folge wurde sie von vielen Staaten nachgeahmt. Die Brückenkonstruktion war einfach, sie konnte auf Böcken (fester Untergrund) und auf Pontonen (Schwimmkörper) gebaut werden. Es gab die Standardbauweise und die verstärkte Ausführung, bei der mehr Längsträger angeordnet wurden. Weiters gab es die Bauweise als Steg mit schmaler Fahrbahn. Die nutzbare Fahrbahnbreite war bei der Standardausführung 3 m. Es konnten somit vier Mann nebeneinander die Brücke benützen – selbstverständlich „ohne Schritt“ um ein Aufschaukeln zu verhindern. Bei Nutzung durch Fuhrwerke konnten Fußgänger einzeln die Brücke mitbenutzen. Zu Be-

ginn des Ersten Weltkrieges konnte die Brücke alle bei der Truppe im Pferdezug beförderten Fahrzeuge tragen, sogar den 24 cm Skoda-Mörser M 98 im Pferdezug. Für diesen war allerdings die verstärkte Bauweise notwendig.

Mit der Einführung von Kraftfahrzeugen wurde die Verwendung der Brücke eingeschränkt. Lastkraftwagen waren zu schwer. Die Brücke war im Baukastenprinzip konzipiert. Eine Kriegsbrückenequipage hat Material für eine 53 m lange leichte oder 36,7 m schwere Kriegsbrücke, welches auf 14 Fuhrwerken (8 Balken-, 4 Bock- und 2 Pontonwagen) verladen wurde. Eine Kriegsbrückenequipage kann in Halb- und Viertequipagen geteilt werden. Obwohl bereits in der napoleonischen Zeit zwölfspännige Fuhrwerke gefahren wurden, fiel die Entscheidung auf sechsspännige Fuhrwerke. Die Bespannung der Brückenkolonnen wurde von der Traintruppe gestellt. Für vier Equipagen war eine Traineskadron, (gegliedert in 4 Züge) notwendig. Ein Nachteil dieser Brücke, besonders in der Aufstellung als Bockbrücke war, dass sie bei schnell steigendem Wasserstand, also bei Hochwasser wegen der geringen freien Höhe über dem Wasser stark gefährdet war. Diese schnell errichteten Kriegsbrücken mussten daher ehestens durch Behelfsbrücken ersetzt werden. Meist wurde sofort mit dem Bau der Behelfsbrücke begonnen, die auch bei Hochwasser und Eisstößen verwendbar war. Die Biragobrücke wurde nach der Fertigstellung der Behelfsbrücke abgebaut und für neue Verwendung bereit. Bei Pontonbrücken mussten oft verstellbare Auffahrtsrampen (mit sogenannten Hebejochen) errichtet werden. Für jede eingebaute Biragobrücke musste immer eine Brückenwache eingeteilt werden. Sie musste die Brücke beaufsichtigen und wenn notwendig Maßnahmen setzen und diese im Protokoll festhalten.

Bei den Manövern wurden beachtliche Einbauzeiten erzielt. Im September 1863 wurde bei Klosterneuburg ein Brückenschlag über die Donau vorgeführt. Für die 432 m lange Brücke mit 13 stehenden und 53 schwimmenden Unterstützungen wurden bis zur Fertigstellung 1 Stunde und 46 Minuten gebraucht. Der Brückenschlag in Komorn von der alten Festung (heute Slowakei) über die 466 m breite Donau zum südlichen Brückenkopf (heute Ungarn) mit 2 stehenden und 69 schwimmenden Unterstützungen dauerte nur 1 Stunde und 50 Minuten.

Im Krieg 1866 kam die Biragobrücke am südlichen Kriegsschauplatz an Etsch, Mincio, Piave und Tagliamento zum Einsatz (**Bilder 26 und 27**). Die Biragobrücke über die Etsch bei Pescantina nach Bussolengo war 114 m lang, Wassertiefe 2 m, Fließgeschwindigkeit 3,2 m/sek. Eingebaut wurden 3 Böcke und 14 dreiteilige Ponton. Bauzeit 3 Stunden (Siehe Bruno Koppensteiner, „Karl Freiherr von Birago“, Salzburg 2005).

**Die Herbertbrücke (für freie Spannweiten von 25 m bei einer Belastung bis 24 t, Fahrbahnbreite 3 m):** Der technische Fortschritt brachte schwerere Fahrzeuge. Damit war die Birago-Brücke an ihrer Belastungsgrenze angelangt. Nur leichte Feldartillerie und die Fuhrwerke der Truppe konnten damit ohne Probleme übersetzt werden. Mit dem Einsatz von Kraftfahrzeugen, ausgenommen leichter „PKWs“ wurde die Leistungsgrenze der Biragobrücke überschritten. Deshalb wurde eine „eiserne“ Kriegsbrücke eingeführt. Das war im Jahr 1888 die Eiffel-Brücke. Diese aus Einzelteilen zusammenschraubte Brücke entsprach nicht und wurde 1907 durch die Herbertbrücke ersetzt. Diese Brücke konnten sowohl auf festen Unterstützungen (Pfeiler oder Joche) wie auch auf schwimmenden Unterstützungen (Pontone, „Herbertschiffe“, Leichter, Lastkähne) errichtet werden. Der Bau von Fähren aus den Pontonen war ebenfalls möglich. In einigen Fällen wurden auch hohe Pfeiler mit diesem Brückengerät ausgeführt. Die Herbertbrücke wurde im Jahre 1916 modifiziert. Die Herbertbrücke auf den Herbertschiffen war die einzige Kriegs-

brücke, mit denen die Save oder gar die Donau überquert werden konnte und die für nahezu alle Fahrzeuge befahrbar war. Für die schweren Geschütze, die mit dem Porsche C-Zug gefahren wurden und die Straßenwalzen 18 t und 23 t blieben Dampffähren notwendig.



Bild 26: Modell einer Birago-Brücke



Bild 27: Birago-Brücke mit Brückenwache



Bild 28: Eine heute noch benutzte Herbertbrücke am Grenzfluss Piva

Als ich 2019 die E762 von Sarajevo (Bosnien/BIH) nach Podgorica (Montenegro MNE) fuhr, war der Grenzfluss Piva war zwischen den beiden Grenzstellen mit einer Herbertbrücke Modell 16 überbrückt. Das war eine Überraschung! Auf montenegrinischer Seite war ein Parkplatz und ich konnte die Brücke inspizieren. Der Erhaltungszustand war überraschend gut. Es nutzten sogar fünfachsige Sattelzüge diese Brücke (**Bild 28**).



**Bild 29:** Eine auf Pontonen schwimmende Herbertbrücke bei Sistov (1916)



**Bild 30:** Eine auf Pontonen schwimmende Herbertbrücke bei Rustschuk



**Bild 31:** Flussübergang



**Bild 32:** Flussübergang

**Donaubrücken:** Am 24. November 1916 schlug das ö.u. Brückenbaubau 1 bei Sistov für die deutsche Heeresgruppe Mackensen eine auf Pontonen schwimmende Herbertbrücke über die Donau (**Bild 29**). Brückenlänge rund 900 m. Die Brücke wurde innerhalb von 23 Stunden (davon 12 in der Nacht!) fertiggestellt. Innerhalb von 36 Stunden passierten dann 130.000 Mann, 40.000 Pferde, 500 Kraftfahrzeuge, 7.500 Fuhrwerke und 450 Geschütze diese Brücke!

Eine ähnliche Brücke wurde bei Rustschuk über die Donau geschlagen (**Bild 30**).

**Flussübergang:** Bei einem Flussübergang im feindlichen Feuer ist als erstes die Bildung eines Brückenkopfes am feindlichen Ufer erforderlich. Nach artilleristischer Vorbereitung treten die vordersten Truppen zum Sturm auf das andere Ufer an. Der Übergang ist vom Zustand des Wasserhindernisses abhängig. Wenn das Wasserhindernis furtbar ist, ist der Übergang einfacher. Ansonsten müssen technische Mittel den Übergang ermöglichen. Mit den Pontons der Kriegsbrückenequipagen, die von Pionieren gerudert werden, können Angriffstruppen übergesetzt werden. Weiters werden aus den Pontons Fähren zusammengebaut, auf denen Pferde und Artillerie übergesetzt werden. Ist der Brückenkopf gesichert, wird schon mit dem Bau einer Biragobrücke be-



**Bild 33:** Behelfsbrücke

gonnen, ob Bock- oder Pontonbrücke bzw. gemischte Bauweise hängt vom Flussprofil ab. Bei den nahe der Adria vorrückenden Truppen im Zuge der 12. Isonzoschlacht bekamen die Isonzo-Armeen auch Unterstützung durch Motorboote der Marine. Selbstverständlich wird, wenn nicht genügend Kriegsbrückengerät greifbar ist, jede Art von Improvisation eingesetzt. Wenn der Gegner zuvor nicht alle Boote, Platten oder Fähren vernichtet hat, werden diese verwendet. Bei den Flussübergängen auf der Donau bzw. Save wurden auch Donaufähren, das sind Dampfer mit vier Schleppern (Lastkähne) eingesetzt. In der Junischlacht 1918 an der Piave war die italienische Front schon gefestigt, der ö.u. Angriff war nicht koordiniert und es wurden zahlreiche Fehler gemacht. Das einsetzende Hochwasser zerstörte die Biragobrücken. Diese Offensive endete ohne Erfolg, aber die ö.u. Pioniertruppe wurde beim Flussübergang und Rückzug „verheizt“ (**Bilder 31 und 32**).

**Bau von Behelfsbrücken:** Behelfsbrücken wurden dort gebaut, wo keine Kriegsbrücken verfügbar waren oder eine Biragobrücke durch eine stabilere Brücke ersetzt wurde. Je nach Ausführung blieben diese Brücken jahrelang im Einsatz. Das Baumaterial kam aus dem nächsten Wald oder die Stämme, Balken und Bohlen wurden zugeführt. Willkommen waren natürlich soweit verfügbar Stahlprofile. Die Errichtung von Behelfsbrücken war eine klassische Pionier/Sappeur Arbeit (**Bild 33**)

**Bau von Etappenbrücken:** Beim Bau der Etappenbrücken wurde bereits auf die spätere Verwendung der Brücke im zivilen Gebrauch Rücksicht genommen. Die Ausführung war für dauerhafte Verwendung und nicht nur für kurzen Gebrauch bestimmt. Optisch war die Brücke besser ausgeführt, meist wurden Balken und Bretter verwendet.

Selbstverständlich waren diese Brücken auch ausgelegt um Hochwasser auszuhalten. Wenn der Fluss mit Schiffen befahren wurde, beispielsweise die Weichsel unterhalb von Krakau, mussten entsprechende Durchlassmöglichkeiten vorgesehen werden. Damit die Brücken den Winter mit Eistreiben und Eisstau überstanden, mussten den Stützen stabile Eisbrecher vorgebaut werden (**Bild 34**).



**Bild 34:** Etappenbrücke mit Eisbrecher

**Wegebau:** Wegebau, ein nur anscheinend leichtes Unterfangen. Aber in den Sümpfen des Ostens, im unwegsamen Gebirge, im Fels der Dolomiten oder im Eis der Marmolata war die Anlage von Wegen eine gewaltige Herausforderung. Ein militärischer Weg muss so angelegt sein, dass ein normaler, einfacher Soldat, aus allen Teilen der Monarchie diesen bei jeder Witterung ohne sonderliche Gefährdung benutzen konnte. Nicht zu vergessen ist, dass diese Wege oft auch zum Abtransport der Verwundeten verwendet wurden.

Die Herstellung dieser Wege wurde von allen verfügbaren Mannschaften durchgeführt. Für den Bau eines versicherten Klettersteiges war jedoch eine Bergführer- oder Hochgebirgskompanie erforderlich. Bis zum Einsatz von Seilbahnen waren diese Wege oft die einzige Möglichkeit, den Nachschub in die Stellungen zu bringen (**Bild 35**). Je besser der Weg, umso leichter konnten Träger und Tragtiere diese nutzen.

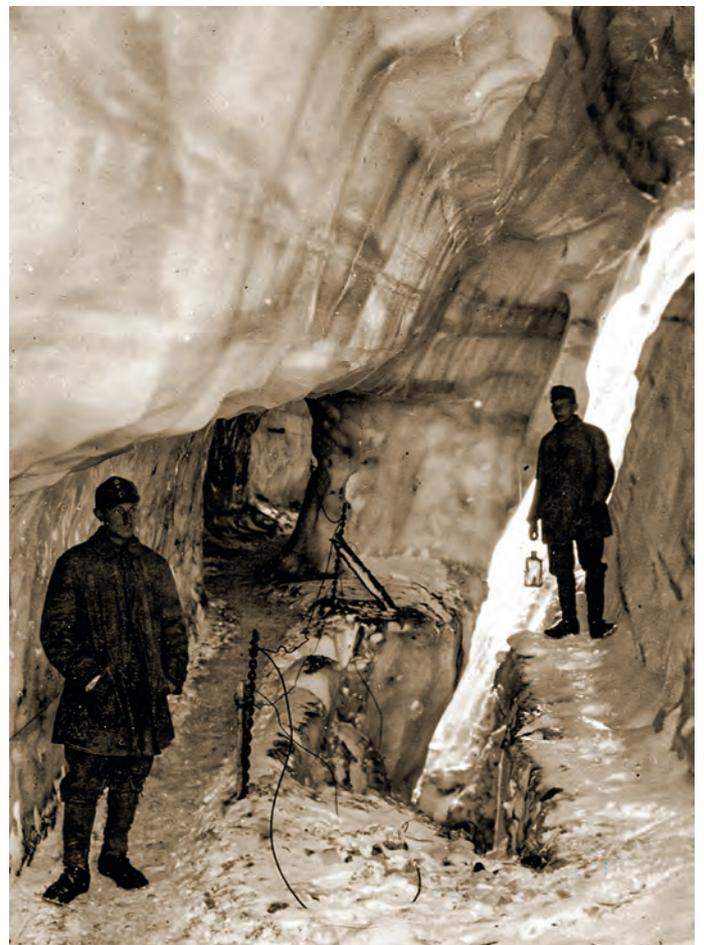
Im Osten, in den Sumpfbereichen wo es keine Wege gab, aber eine Front aufgebaut wurde, war es notwendig, die Verbindungswege begehbar zu machen und begehbar zu halten, besonders in den Schlammperioden, wenn der Boden im Frühjahr auftaute. Weder Mensch noch Tragtier kamen hier weiter. Die Automobile blieben stecken.

Eine spezielle Art von Wegen und Unterständen wurden im Eis der Marmolata, später im Bereich des Care Alto angelegt. Tief im Eis des Gletschers wurden Tunnel und Kavernen angelegt. Hier gab es Schutz vor der Artillerie und im Winter vor der Kälte und den Schneestürmen.

Wer heute in den Bereichen der ehemaligen Front als Wanderer unterwegs ist, findet diese Steige und Wege als willkommene Möglichkeit das Gebiet gemütlicher zu besuchen. Viele der angepriesene Fern-Wanderwege und Klettersteige sind ehemalige



**Bild 35:** Der oberste Teil des Pioniersteigs zur Nordkuppe des Monte Piano



**Bild 36:** Im Gletschereis der Marmolata



**Bild 37:** Gozza-Schlucht mit Wasserleitung

Frontsteige. Einige dieser Wege wurden von den DOLOMITEN-FREUNDEN zu neuem Leben erweckt.

Von der „Gletscherstadt“ im Eis der Marmolata ist nichts mehr vorhanden. In diesem Bereich ist der Gletscher abgeschmolzen (**Bild 36**).

**Wasserleitungen:** Nicht nur an unteren Isonzo sondern auch im Gebiet des Monte Grappa und im Ortigara-Gebiet war die

Trinkwasserversorgung ein großes Problem. Im Tal des Torrente Lenzuola (Zufahrt zum Rif. Larici) wurde eine Quelfassung und eine Wasserleitung von der ö.u. Armee errichtet. Von hier wurde das Wasser mit 6 Pumpen in die ehemalige italienischen Kavernenbatterie Bocchetta Portule (1.828 m Seehöhe), die als Zisterne umgebaut wurde, gepumpt. Der Höhenunterschied betrug etwa 800 m, Bauzeit vom 8. Juni bis 10. September 1916.

Das Wasser wurde zur Versorgung des ganzen Ortigara-Gebietes benötigt, weil das Karstgelände fast keine Quellen aufweist und diese im Sommer versiegen. Die 2.760 m lange Wasserleitung hatte 70 mm Durchmesser.



**Bild 38:** Transport von Riemenscheiben mit Manneskraft

Im Valsugana wurde von Cismon dell Grappa durch die Gozza Schlucht ebenfalls eine Wasserleitung mit Pumpstationen errichtet (**Bild 37**). Damit wurden die Truppen im Bereich Col Beretta, Monte Asolone versorgt. Der noch im Originalzustand vorhandene Weg durch die Gozza Schlucht hat ein Gelände mit Eisenrohren von 70 mm Durchmesser. Es sind die ehemaligen Wasserrohre.

Der Transport der Antriebsmaschinen, der Pumpen und der großen Riemenscheiben war bei den steilen Wegen eine große Herausforderung, vielfach ging es nur mit Manneskraft (**Bild 38**).



### Der Autor

Ing. Roland Sannicolo (Jahrgang 1943) hat nach der HTL Maschinenbau bei den Jenbacher Werken im Konstruktionsbüro für Eisenbahnwaggonbau gearbeitet und war später im Beschaffungswesen als Amtssachverständiger beim Land Tirol. Er ist militärischer und ziviler Sprengbefugter sowie Sportschütze. Als Hauptmann der Miliz kommandierte er eine Pionierkompanie und war danach bei einem Landwehrregiment als Pionieroffizier eingeteilt.

Seit 40 Jahren pflegt er zusätzlich seine militärhistorische Passion, wirkte bei zahlreichen Sonderausstellungen im Kaiserjägermuseum Innsbruck (KJM) mit und plante und führte für mehrere Jahrzehnte bei verschiedenen Vereinen militärhistorische Exkursionen. Kampforte des 19. Jahrhunderts (zum Beispiel Custoza, Magenta, Königgrätz) und Fronten des Ersten Weltkriegs (Przemysl, Isonzo, Südtirol/Trentino) waren Ziele dieser „Frontfahrten“.

Josef Strohmaier aus Niederösterreich, k.k. Landesschützenregiment Nr. III, schildert seine Kriegserlebnisse in einem 164 Seiten langen maschinengeschriebenen Bericht, den er anhand seiner Tagebücher in den Jahren 1937/38 verfasst hat. Der Originaltext wurde behutsam gekürzt, die damals übliche Schreibweise wurde übernommen. Fotos und Dokumente entstammen dem Archiv der DOLOMITENFREUNDE oder den angegebenen Quellen.

## Auf der Coni Zugna 1. April bis 30. Juni 1918

Es war Ostersonntag, das Wetter nicht besonders schön, denn strömender Regen ergoß sich Tag und Nacht über uns und dabei gab es bei derartigen Ablösungen in den ersten Tagen immer ungemein viel Arbeit. Bei derselben mußte die feindliche Tätigkeit, Stellungen, Aufstellung ihrer Artillerie, ihrer Minenwerfer und Scheinwerfer, die Zeiten der Feuerüberfälle usw. beobachtet werden und war auszuforschen. Die Zugangswege mußten teilweise verbessert werden, besonders die ziemlich lange Strecke, welche zu dem dem Feinde zugekehrten Hang hinüberführte. Diese Strecke wurde besonders stark von der feindlichen Artillerie beschossen, bei Nacht unter Scheinwerferbeleuchtung gehalten und bei jeder beobachteten Bewegung regnete es Geschosse aller Art darauf. Da mußten die Maskierungen besonders scharf im Auge behalten und unausgesetzt aus- und verbessert werden.

Fast jede Nacht mußte man zu Reparaturarbeiten hinaus. Gegen seitliche Einsicht wurden dicht neben dem Weg Sträucher und Äste aufgestellt und an Stellen, an denen der Weg von vorn eingesehen war, mußten beiderseits hohe Pfähle eingegraben werden, was bei dem felsigen Grund gar nicht so einfach war. Von einem Pfahl zum anderen wurden über den Weg Drähte gespannt und diese dicht mit kurzem Astwerk behängt, sodaß man drunter gerade noch durchschlüpfen konnte. Die Telephonleitungen waren teils schlechte, teils mußte manche ganz neu angelegt werden. Fast täglich wurden sie wieder zerschossen und wir konnten sie immer wieder aufs neue reparieren. Hier in dieser Stellung oblag mir auch die Verteilung der Menage und Fassung an die mir unterstehenden 30 Mann. Das war mir eine ungewohnte Arbeit und öfters kam es vor, daß bei der Zubußenzuteilung zum Schluß für mich nichts mehr übrig war und manchmal mußte ich noch mit meiner Zigarettenzuteilung Ausgleich schaffen. Mit dem Trinkwasser hatte es auch seine lieben Schwierigkeiten, da es für die ganze Besatzung zugetragen werden mußte. Als Waschwasser wurde Regenwasser aufgefangen.

Die Gegnerartillerie hat täglich bis zu 150 Schuß auf unseren Rayon verpulvert. Weit unliebsamer waren aber die schweren Minen bis zu 30 cm, von denen unser Abschnitt auch jeden Tag bis zu 50 Stück abbekam. Das ging uns allen schon sehr auf die Nerven und wenn nicht beim ersten Schuß alles in die Kavernen geflüchtet wäre, hätten wir gewiß große Verluste gehabt.

Besonders am 15. April war das gegenseitige Artillerieduell außerordentlich heftig. Der Italiener beschoß das ohnehin ganz in Trümmer geschossene Städtchen San Marco südlich Rovereto wiederholt, das nette Städtchen Mori und die Dörfer bis zum Gardasee. Brand- und Gasgranaten wurden verwendet und richteten ein wahres Zerstörungswerk an. Auch unsere Geschütze blieben nicht müßig und erwiderten sehr energisch. Wir waren hier artilleristisch zahlenmäßig überlegen.

Am 21. April schoß der Italiener mit Leuchtpistolen Kapseln mit Flugzetteln zu unseren Stellungen herüber und als unsere Leute dieselben aufhoben, machten die Schufte mit Minenwerfern einen Feuerüberfall, sodaß wir gleich einige Verluste hatten. Diese Schießerei hielt Tag für Tag unvermindert an, nur bei Eintreten

von Nebel, starkem Regen oder manchmal bei Schneefall war es ruhiger, um bei klarem Wetter sofort wieder zu beginnen.

Am 23. April kamen drei feindliche Flieger, welche längere Zeit über uns kreisten, doch unsere Sorgen wegen Bombenabwürfen war umsonst, sie flogen auch so wieder ab. Aber um 2 Uhr nachmittags beschoß ein großkalibriges Geschütz aus der Richtung Ala aus großer Entfernung mit etwa 10 Schuß 21 cm Granaten



Blick nach Südwesten ins Etschtal: Links Monte Altissimo, rechts Coni Zugna.



Österreichisch-ungarisches Infanteriegeschütz.

unsere Unterstände. Wir flüchteten in eine Kaverne und gingen erst wieder heraus, als Ruhe eintrat. Glücklicherweise wurde kein Unterstand getroffen, nur einige wurden durch Sprengstücke beschädigt, nur unsere Fensterscheiben waren durch den Luftdruck einer nahe einschlagenden Granate eingedrückt worden.

Am 27. April war der Namenstag der Kaiserin Zita. Die Feinde feierten diesen Tag mit einer noch heftigeren Beschießung und heute galt sie auch dem Weißen Haus, wo unser Regimentskommando einquartiert war, sowie der dort in der Nähe befindlichen Seilbahnstation, die durch einen Volltreffer arg beschädigt wurde. Sie mußte einige Tage außer Betrieb gesetzt werden. Wir beim Baonskommando sind bis Nachmittag verschont geblieben. Vormittag hielt unser Feldkurat Matschik eine Feldmesse ab und ermahnte in seiner Ansprache zur Ausdauer und zur Geduld wegen der schlechten Verpflegung. Diese Feiern endeten

wie üblich mit der Absingung des Kaiserliedes. Die Andacht der Männer war nicht besonders tief, da fortwährend Geschoße über uns sausten und weil die Abschüsse und das Krachen kein Ende nehmen wollte.

Wir erhofften uns anlässlich dieses Festes auch die versprochene bessere Menage, waren aber bitter enttäuscht, als wir wieder nur Dörrgemüse bekamen und anstatt Brot nur etwas Zwieback. Ich hielt dem Hund unseres Arztes den Schalendeckel mit dem uns verabreichten Futter hin und als er es verschmähte, setzte ich ihm den Deckel neben seinem Herrn gleich auf den Schädel auf. „So, du magst das kaiserlich königliche Fressen für die Frontsoldaten nicht, du elender Köter?“ Wir wären ja nicht so ungehalten gewesen, wenn die Herren Offiziere dank des Herrn Proviantoffiziers nicht wieder neben uns geprasst hätten. Eine Menge verschiede-

wurde es aber schon richtig unheimlich, denn während der Messe eröffneten die italienischen Artilleristen ein lebhaftes Sperrfeuer gegen unsere Unterstände und vereinzelt sausten Füllkugeln unter uns hinein. Feldkurat Matschik beschleunigte daraufhin seine Agenden, damit wir uns von dort entfernen konnten. In der Stellung zerstörte ein Volltreffer ein Maschinengewehr samt Unterstand, wobei zwei Mann getötet und 3 Mann verwundet wurden. Am 13. forderte ein Volltreffer 3 Tote, 3 Schwer- und mehrere Leichtverletzte. Diese Granate explodierte ausgerechnet auf unserem Regimentshilfsplatz. Eine 21 cm Granate detonierte in nächster Nähe unseres Unterstandes in der Erde und gleich darauf eine 15 cm Granate ein paar Schritte weiter, doch waren es zum Glück Blindgänger. Wir mußten aus dem Unterständen heraus und in die Kavernen laufen.



Panorama Standpunkt Biaena: Monte Altissimo mit Gardasee.

Quelle (beide Fotos auf dieser Seite): Österreichische Nationalbibliothek/Europeana, Public Domain Mark 1.0

ner Gänge und allerlei gute Getränke waren dort serviert worden und der Hund hatte wohl dort an den Abfällen reichlich genug bekommen. Daß wir unseren Proviantoberleutnant ordentlich verflucht haben, dürfte wohl begreiflich sein.

In den letzten Apriltagen ließ die ewige Knallerei doch etwas nach. Den ganzen Monat April hatten wir jeden Tag Regen und wie ausgerechnet wurde es am 1. Mai schön und so blieb es ohne einen Tropfen von oben bis Anfang Juni. Aus der Heimat wurde mir geschrieben, daß es dort sogar den ganzen Mai fest geregnet hat. Natürlich wuchs mit dem schönen Wetter auch die Schießlust der Artilleristen.

Der Italiener hatte auf dem Monte Altissimo südlich Rovereto drei schwere Kavernengeschütze eingebaut und bekämpfte damit unsere Batterien. In seinen Stellungen bauten die Italiener Wurfmaschinen für Handgranaten ein, sowie Infanteriegeschütze, die außer den Minen unsere Stellungen noch arg belästigten. Ihre Flieger machten bei dem schönen Wetter fleißig Aufklärungsflüge über uns und man konnte ab und zu einen Fliegerkampf in den Lüften mit Spannung beobachten.

Am 4. Mai erwiderte unsere Artillerie den italienischen Geschützen am Vormittag gar nicht, doch nachmittags bombardierte sie die Stadt Ala, wobei sich auch unsere 30,5 cm Mörser beteiligte. Von dort waren durch unsere Flieger starke Truppenbewegungen gemeldet worden. Es muß die Katzelmacher doch empfindlich getroffen haben, da man daraufhin die Stadt Rovereto eine Stunde lang aus allen Kalibern – wahrscheinlich als Vergeltung – bombardierte.

Am 9. Mai um 9 Uhr vormittags war wieder ein Gottesdienst anlässlich des Geburtstages Ihrer Majestät der Kaiserin Zita. Diesmal

In der Nacht vom 14. auf 15. Mai war eine Aktion zur Festsetzung der Stärke der feindlichen Besatzung uns gegenüber unternommen worden. Zu diesem Zwecke wurde nach lebhafter Artillerieunterstützung um 2 Uhr nachts ein Scheinangriff inszeniert. Eine Patrouille war an die Drahtverhaue herangeschlichen und war rasch nacheinander eine Anzahl Handgranaten in die feindliche Stellung und schlich sich dann wieder gedeckt zurück. Aus dem Mündungsfeuer der italienischen Gewehre konnten so ziemlich die Stärke des Gegners abgeschätzt werden. Es dauerte auch gar

nicht lange und es setzte ein heftiges Sperrfeuer ein. Zwei Überläufer benützten eine günstige Gelegenheit um herüberzukommen und meinten, daß mit dieser Aktion die von ihnen sehr gefürchtete österreichische Offensive eingeleitet würde und wollten sich

daher bestens und rechtzeitig in Sicherheit bringen. Es schien sich auch tatsächlich bei uns etwas größeres vorzubereiten. Das Hinterland von Rovereto war gestrotzt voll von Truppen, Artillerie und allem möglichen Kriegsmaterial. Aber der Geist unter der Mannschaft war sehr gedrückt. Einerseits trug die knappe und schlechte Verpflegung wesentlich dazu bei, zweitens die Bedrückung der Angehörigen in der Heimat und drittens war schon alles kriegsmüde. Der Postverkehr unterstand einer strengen Zensur. Schreiben aus dem Hinterland mußten nach dem Lesen sofort vernichtet werden. Nach einem kaiserlichen Erlaß wurden die Strafen des Anbindens, der Spangen etc. verboten.

Am 20. wurde unten im Etschtal eine Scheinaktion unternommen. Dort ging ein ganzes Bataillon gegen die Italiener am Monte Altissimo vor. Wir wußten vorher nichts davon und als um 11 Uhr nachts dieses Trommelfeuer losging, mußten wir alle



Monte Altissimo, vom Monte Creino gesehen.

aufstehen und uns alarmbereit halten. Wir gingen aus unseren Unterständen heraus und sahen diesem grandiosen Schauspiel zu. Von der Gipfelstellung der Zugna konnten wir ja das ganze Etschtal überblicken. Nach einer Stunde verstummte das Trommelfeuer und heftiges Gewehr- und Maschinengewehrfeuer knatterte, Leuchtraketen und Scheinwerfer beleuchteten das Stellungsgebiet. Die italienische Artillerie richtete sofort Sperrfeuer auf das Angriffsterrain und schwere Batterien beschossen Rovereto und Riva. Auch aus der Altissimostellung war lebhaftes Gewehr- und Maschinengewehrfeuer hörbar ein Zeichen, daß es dort zu einem wirklichen Angriff gekommen war. Dieses Gefecht dauerte bis 2 Uhr früh. Gegen 3 Uhr trat wieder Ruhe ein. Erst in den Morgenstunden wurde das feindliche Artilleriefeuer wieder sehr lebhaft und bekämpfte hauptsächlich unsere Artilleriestellungen und die Fliegertätigkeit nahm wieder zu.

Am 21. und 22. Mai wechselten die beiderseitigen Feuerüberfälle unaufhörlich. Der 23. Mai galt wieder uns. Vormittag war es noch auffallend still um 2 Uhr nachmittags aber begann wieder ein rasendes Trommelfeuer auf unsere Stellungen, hauptsächlich auf den Brechpunkt auf unserem linken Flügel, sowie auf unsere Artilleriestellungen. Sämtliche Geschütze der feindlichen Zugna und der Altissimo-Front konzentrierten ihre ganze Kraftentfaltung auf uns. Nach einer Stunde waren unsere Stellungen vollständig vernichtet und die Mannschaften, die in den kleinen Kavernen keine Deckung mehr fanden, mußten sich hinter Felsblöcken zu decken versuchen. Dazu kam noch ein heftiges Minenwerferfeuer von links und wirkte verheerend unter unserer Besetzung.

Auch das Terrain zwischen Bataillons- und Regimentskommando war einer heftigen Beschießung ausgesetzt, um ein Vorgehen von Reserven unmöglich zu machen. Sämtliche Telephonleitungen waren mehrfach zerschossen, sodaß es weder zu den Kompagnien noch zum Regimentskommando eine Verbindung gab. Zwei Untersuchungspatrouillen waren ständig draußen. Ich selbst war auch zweimal mit bei diesen gefährlichen Untersuchungen. Kaum war eine Strecke wieder intakt, war sie auch schon hin. Schließlich mußte man sich vorläufig auf Ordonnanzdienst beschränken. Eine Ordonnanz kam von der dritten Kompagnie und meldete, daß ihre ganze Stellung zerstört sei und wahrscheinlich ein feindlicher Angriff zu gewärtigen sein wird. Es wurde dringendst Artillerieunterstützung verlangt und außerdem die Bereitstellung von Reserven erbeten. Diese Meldung wurde vom Bataillonskommando sofort mit der Regimentsordonnanz weitergeleitet. Aber wie durchkommen bei diesem unausgesetzten Sperrfeuer! Man konnte diese Ordonnanz (Zinglerle) über den Hang gut verfolgen. Mitten durch den Kugelregen der feindlichen Shrapnells und dem Gewehr- und Maschinengewehrfeuer von einem Granatrichter zum anderen Deckung suchend – öfters als zehnmal krachten ganz neben ihm die Granaten in den Boden – konnte man Gift darauf nehmen, daß dieser Mann unmöglich durchkommen kann, doch der hatte Glück, kam unverwundet durch und seine Meldung überbringen. Durch das Regimentskommando wurde sofort nachher alles Nötige veranlaßt. Um 5 Uhr nachmittags wurde nach ... stündiger Beschießung das Feuer weiter nach rückwärts verlegt, um ein Vorgehen von Reserven zu verhindern und dann ging die Infanterie zum Angriff auf den Brechpunkt vor. Die Unseren hätten dies beinahe übersehen, wenn nicht der Diener des Kompagniekommandanten Hauptmann Declava es nicht zufällig bemerkt hätte, wie die Italiener sprungweise vorgingen. Dieser Angriff wurde abgewiesen. Daraufhin trommelte die feindliche Artillerie aufs Neue darauf los, wieder erfolgte ein Angriff und wieder wurde er abgewiesen. Nun erfolgte ein drittesmal ein rasendes Trom-

melfeuer und um 7 Uhr abends ein dritter verstärkter Angriff. Da gelang es dem Italiener einen kleinen Teil dieses Stützpunktes zu besetzen.

Unsere Besetzung zog sich ungefähr 80 Schritte zurück, besetzte eine vorbereitete Riegelstellung, gruppierte sich zum Gegenangriff, stürmte in der nächsten Viertelstunde wutentbrannt auf die Eindringlinge los und verjagte sie auch wirklich. Ein italienischer Offizier und 36 Mann wurden gefangen und der flüchtende Rest wurde von den unseren mit Maschinengewehren verfolgt. Gegen 100 Tote lagen vor unseren Stellungen, dem Brechpunkt gegenüber. Unsere dritte Kompagnie hatte 4 Tote und 14 Verwundete eingebüßt.

Unsere Artillerie beschoß auch weiter die Zugangswege und Gräben, die wie gemeldet wurde, voller Leute waren. Unsere schwere Artillerie 24 cm, 30.5 cm und 38 cm nahm wieder die feindlichen Artilleriestellungen und Reservepositionen aufs Korn. Wie wir vermuteten, hat der Italiener diese Aktion mit sehr viel Blut und großen Verlusten gebüßt. Um 8 Uhr abends trat nach diesem aufregenden Tage beiderseits völlige Ruhe ein. Sofort



Ö.u. 38 cm-Haubitze im Etschtal.

ging wieder alles an die Arbeit, um die vielen Schäden möglichst rasch auszubessern. Von uns Telephonisten blieb nur ein Mann beim Kommando, alle anderen mußten auf Reparatur der Leitungen hinaus. Die Stellungsbesetzung hatte Arbeit in Hülle und Fülle, um die Gräben und Drahtverhaue in Ordnung zu bringen und so verging die ganze Nacht.

Auch unser Unterstand hatte einen Treffer erhalten. Durch die Sprengstücke wurden drinnen Mäntel, Decken, allerlei Ausrüstungsgegenstände etc. arg beschädigt. Zum Glück war niemand darin. Diese Verheerungen waren aber noch nicht alles! In den Nachmittagsstunden beschoß unser Gegner mit schwerer Artillerie aus der Richtung Zugna Torta und Altissimo, sowie mit Minenwerfern aus der feindlichen Zugna-Stellung unsere Kochstelle, die hinter dem Barackenlager circa 500 m hinter dem Regimentskommando untergebracht war. Ein feindlicher Flieger fungierte als Beobachter und dirigierte das Geschützfeuer. Es dauerte mehr als zwei Stunden und fast sämtliche Baracken wurden zusammengeschossen. Die Kochstelle unseres Bataillons allein hat-

te dort 2 Tote, 4 Verwundete und außerdem waren 15 Pferde tot, teils mußten sie sofort notgeschlachtet werden. Auch der Materialschaden an den Fahrnissen war bedeutend.

Nicht minder tapfer waren auch unsere Artilleristen, welche trotz heftigster Beschießung ihrer Batterie durch die schweren



Die Etschtalsperre bei Rovereto.



Roveretto und Etschtalsperre von Osten.



Die Etschtalsperre bei Rovereto.

Geschütze und trotz mancher Verluste unentwegt bei ihren Kanonen verblieben und so wirkungsvoll die Abwehr der italienischen Angriffe unterstützten. Ein Minenwerfer-Volltreffer soll eine ganze Batterie samt Bedienung vernichtet haben. Um ein verständliches Bild über den Umfang dieser Aktion geben zu können, sei hier die Aussage Gefangener wiedergegeben: Es sollen am heutigen Tag nicht weniger als 9400 Artillerie- und 3000

Minen-Munition verschossen worden sein.

Nun trat bis zum 18. Mai eine wohltuende Ruhe ein. Die Instandsetzungsarbeiten in den Stellungen und beim Telephon konnten ungestört durchgeführt werden.

Da in Alba wieder Truppenbewegungen beobachtet wurden, beschossen unsere 30,5 cm und 38 cm Geschütze diese Stadt.

In den letzten Maitagen wurde die feindliche Artillerie wieder lebhaft und bearbeitete unsere Stellungen, alle Zugangswege, Geschützstellungen, Baracken etc. wie in den Tagen vor ihrer Aktion. In den ersten Junitagen spürte man keinen Unterschied in dieser Tätigkeit wie am Ende des Vormonates. Auch kam es in den letzten Tagen wieder zu Angriffen, die aber alle fehlschlügen.

Anlässlich dieser Aktion wurden wieder Auszeichnungen verliehen. So bekam der Diener des Hauptmanns Dekleva dafür, daß er den Angriff auf den Brechpunkt rechtzeitig bemerkte und durch seinen Alarm verhindert hatte, die Große Silberne, die Ordnonanz Zingerle, die im stärksten Sperrfeuer die überaus wichtige Meldung zum Regimentskommando brachte, die Kleine Silberne und diese mußte erst dreimal dringend urgiert werden, bis sie endlich genehmigt wurde. Immer wieder scheinen solche Ungerechtigkeiten auf. Nicht unerwähnt soll es bleiben, daß wir nach dieser Aktion als Menage Pferde- und Rindfleisch gemischt bekamen und außerdem gab es Gulyas aus Pferdefleisch von den zusammengeschossenen Pferden. Wir waren darüber nicht gerade entzückt, aber der Hunger brachte es zuwege, daß alles restlos verzehrt wurde.

Der Italiener machte immer wieder Vorbereitungen zu einem neuerlichen Versuch mit starken Kräften unseren linken Flügel anzugreifen. Uns gegenüber lag auch noch eine tschechische Propagandaabteilung, die sogar aktiv an den Kämpfen gegen uns teilnahm. Des öfteren wurden abends mit Leuchtraketen Flugzettel herübergeschossen weiter rückwärts besorgten das die Flieger. Die meisten Zettel waren in tschechischer und anderen slawischen Sprachen gehalten. Vielleicht glaubten die Italiener ein tschechisches Regiment gegenüber zu haben oder war es ihre Absicht, die in der Armee stark vertretene tschechische Nation bei unserem Regiment zum Übertritt und zur Desertion zu bewegen. Man sah aber nirgends, daß jemand auf diese Vorma- chungen reagiert hätte, denn es herrschte hier bei uns ein uner- bittlicher Haß gegen diese tschechische Propaganda. Bei einem der letzten Angriffsversuche war auch eine tschechische Patrouille tätig und wollte sogar in unseren Stellungen ihre Propaganda machen, aber da kamen sie schon gar an die Unrichtigen. Die 6 Mann starke Patrouille wurde hopp genommen, einem kurzen Verhör unterzogen, telephonisch zum Baonskommando Meldung erstattet. Diese Meldung lief weiter zu den höheren Kommanden und als nach einer Stunde vom Divisionskommando die Weisung zum Abtransport dieser tschechischen Patrouille unter starker Bedeckung angeordnet war, wurde dieselbe bereits ge- richtet.

Hauptmann Dekleva glaubte eine Vorahnung zu haben, daß diese Vaterlandsverräter bei den bei höheren Kommanden so zahlreich seßhaften tschechischen Offizieren Huld finden könnten oder gar in Freiheit gesetzt werden könnten, und zog diesem vorbeugend den kurzen aber gerechten Entschluß und ließ diese 6 Mann auf der Stelle erschießen. Schon seit langem hatten wir die Erfahrung gemacht, daß die Italiener mit Vorliebe dort angriffen, wo tschechische Truppen waren und hatte dort auch immer die größten Erfolge. Die deutsche Nation zahlt dabei immer drauf. Da die wichtigsten und strittigsten Punkte immer nur von deutschen Truppen besetzt und gehalten wurden, mußten wir auch am meisten bluten, während die anderen ihr Leben für einen späteren Verrat an Österreich schonten.

Quelle (alle Fotos auf dieser Seite): Österreichische Nationalbibliothek/Europeana, Public Domain Mark 1.0

Am 8. Juni wurde über Calliano ein englischer Flieger abgeschossen. Von den drei Insassen haben dortige Bauern zwei gefangen genommen, der Dritte konnte aber entkommen. Es war fast beängstigend, wenn man etwas weiter entfernt vom eigentlichen Kampfgebiet ins Etappenland zurückkam. Man konnte sich nur mit größter Mühe mit dem dortigen Militär verständigen.

Es wurden schon Spuren einer Zersetzung in der Armee gefunden, bei uns waren, wie schon wiederholt gesagt, die miserablen Verpflegungsverhältnisse daran schuld und solche Mißstände, denen man nicht Abhilfe schaffen kann resp. darf, zeitigten nur Unlust und Unmut unter den sonst so braven Leuten. Trotz des Protestes der Mannschaft wegen der Mißwirtschaft des Zuschubes der vorgeschriebenen und von den höheren Kommanden zugewiesenen Verpflegsquanten konnte unser Proviantoffizier Oblt Pokorny schalten und walten wie er wollte. Als Antwort auf die Proteste der Mannschaft schickte er uns eine von ihm selbst ausgestellte Liste heraus, nach welcher er für das Kilo Marmelade 8 bis 12 Kronen, für einen Fisch 1.20 Kronen, für Äpfel 6 bis 8 Kronen, für Käse 22 Kronen je Kilo zu bezahlen hätte. Wir haben uns aber von der Unrichtigkeit dieser Angaben überzeugt und kauften uns diese Sachen einmal im Detail in einem Geschäfte in Volano und zahlten für das Kilo Marmelade 6 Kronen, für Fische 90 Heller, für Käse je nach Sorte 10 bis 18 Kronen. Halbverfaulte Äpfel, wie sie von uns gefaßt wurden, gab es in den Geschäften nicht! Das Menagegeld betrug pro Mann und Tag 5 Kronen 5 Heller. Nachdem aber Fleisch und Brot in der Menge reduziert worden war und die Zubeßen pro Mann keine 50 Heller ausmachten und von den 79 Heller Weingeld weder Wein noch Geld zu sehen war, so konnte man errechnen, daß mindestens pro Mann und Tag 2 Kronen fehlten. Es wurde auch davon gesprochen, daß er sich in Linz eine schöne Villa gekauft habe, was uns durchaus glaubwürdig erschien. Eines Tages wurde das Haus, in dem Pokorny einquartiert war, in Rovereto von einer Granate getroffen. Da erlitt er gleich einen Nervenzusammenbruch und wahrscheinlich aus Angst um seine Haut und das so (un)ehrlich erworbene Vermögen ging er sogar ins Spital ins Hinterland ab. Man erzählte auch, daß er nach Karlsbad gekommen sei.

Als eine anderer die Trainführung übernommen hatte, waren die Fassungen gleich reichlicher. Es gab täglich Wein und Zube-

ßen und bessere Menage. Das war ein klarer Beweis, daß Pokorny nicht unschuldig verdächtigt wurde. In den Stellungen machten solche Untaten Unzufriedenheit und Mißmut, denn wie schon erwähnt, das Herz des Patriotismus ist der Magen.

Ein Ereignis aus den Tagen der italienischen Angriffe auf unsere Stellungen verdient auch festgehalten zu werde. Eines Tages griff der Italiano ganz ohne Artillerievorbereitung überraschend mit starken Kräften am Zugnahange an, wurde aber vom Posten



Die Gemeinde Mattarello 1915 (Postkarte).

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek/Europana, Public Domain Mark 1.0



Kopfstellung auf der Zugna Torta.

Quelle: Kaiserschützen, tiroler/Vorarlberger Landsturm und Standschützen 1932

rechtzeitig bemerkt. Der Angriff erfolgte noch in der Nacht vor Tagesanbruch. Der Posten alarmierte die Besatzung und die hielt den Gegner durch gut gezieltes Gewehr- und Maschinengewehrfeuer auf. Indessen eröffnete auch unsere telephonisch verständigte Artillerie ein ausgiebiges Sperrfeuer vor unsere Stellungen. Das war so heftig, daß die Italiener weder vor noch rückwärts konnten, ohne arge Verluste zu erleiden. Darum zogen sie es vor, hinter Steinblöcken und sonstigen Deckungen liegen zu bleiben

bis zu einer Feuerpause. Nun wurde es aber auch heller Tag und da dürften sie sich angesichts der Nähe unserer Stellungen nicht mehr getraut haben, in ihre Ausgangsstellung zurückzugehen. Als die unseren so viele Italiener vor sich liegen sahen, glaubten sie es seien lauter Tote und Verwundete, die zu bergen von uns wie vom Italiener zu riskant erschien. Als man sah, daß sich viele dieser Gestalten noch bewegen, fragte man bei der Brigade an, was zu geschehen habe. Nun verfügte die Brigade, diese nicht zu bergenden Verwundeten durch Maschinengewehrfeuer von ihren Leiden zu erlösen und ins Jenseits zu befördern. Es wurde eine Zeit festgesetzt, wann dieses Feuer zu eröffnen sei. Kaum waren die ersten Schüsse gefallen, wurde es vorne lebendig und die verwundet Geglauten sprangen auf und liefen, was sie nur konnten in ihre eigenen Stellungen zurück. Unsere Stellungsbesatzung vergaß in ihrer Verwunderung beinahe bald auf die Fliehenden zu schießen. Alles mußte laut auflachen und das Vorfeld war im Nu leer.

Bis zum 15. Juni blieb es bei mäßigem Geschützfeuer, doch war bei klarem Wetter umso regere Fliegertätigkeit.

Am 15. Juni gingen unsere Truppen wieder zur Offensive auf der ganzen Front über. An der Piavefront wurde zum Angriff vorgegangen. Um 3 Uhr früh setzte vom Gardasee bis zum Adriatischen Meer ein ganz heftiges Trommelfeuer ein, das an der Tiroler Front nur eine Viertelstunde anhielt. Anschließend daran wurde Zerstörungsfeuer auf die italienischen Stellungen gelegt und in einstündigen Abständen wurde mit Gas auf die italienischen Batterien geschossen, die auf dem Orsiplateau postiert waren. Auf den uns gegenüberliegenden Zugstellungen lag leichtes Geschützfeuer, während im Etschtal und zwischen Mori und Riva auch schweres Geschützfeuer wütete. Dort griff auch eine Angriffsgruppe unter Kommando des Bruders des Kaisers, Erzherzog Max, die feindlichen Stellungen auf der Cossa Alto an und nahm 1 Offizier und 65 Mann gefangen. Der Italiener war listig, er zog sich beim Trommelfeuer aus der arg beschossenen ersten Linie in die zweite Linie zurück und ließ so unsere Geschütze auf seine erste Linie, die also vollständig leer war, ruhig weiter trommeln. Wenn dann unsere Infanterie zum Angriff vorging, fand sie die besetzt geglaubte Stellung leer und im Angriff auf die zweite Linie wurden die Angreifer unter stärkstes Kreuzfeuer genommen, unter dem dann der Angriff ins Stocken kam. Die Verluste waren da natürlich sehr groß.

Am Tonalepaß, wo das erste Kaiserschützenregiment kämpfte, erging es ihnen ebenso. Dieses wechselnde Trommelfeuer dauerte bis 8 Uhr früh und dann herrschte wieder Ruhe.

An der Piave ging es lebhafter zu. Der Fluß wurde an mehreren Stellen überschritten und die südlichen Stellungen genommen. 60.000 Gefangene und 50 Geschütze fielen in unsere Hände. In den Sieben Gemeinden, bei Asiago, wollte es auch diesmal nicht vorwärts gehen. Die ganze Gegend war zu einer Festung ausgebaut. Hie und da war ja ein Anfangserfolg beschieden, aber man mußte bald wieder in die Ausgangsstellungen zurückgehen. Auch an der Piave stießen unsere Truppen auf sehr starke italienische, französische und englische Kräfte, die unsere Offensive zum Stillstand brachten. Am 21. Juni wurde unser Bataillon um eine Kompagniebreite weiter nach links verschoben, sodaß der umstrittene Brechpunkt nunmehr in der Mitte unseres Bataillons lag. Auch das Baonskommando verlegte seinen Standpunkt weiter nach links. Unser neuer Unterstand war eine kleine, in den Hang hineingegrabene Deckung, welche gegen Artillerie- oder Minenfeuer keinerlei Schutz bot. Nun mußte wieder das ganze Telephonnetz abgeändert werden.

Am 25. Juni griffen die Italiener nach vorhergegangenem Trommelfeuer in Kompagniestärke unseren Brechpunkt an, wurden

aber abgewiesen.

Am 26. Juni fuhr ich auf 4 Wochen in den Ernteurlaub. Da die Ernte aber erst später reif wurde, suchte ich noch um acht Tage Verlängerung an, die mir auch bewilligt wurde. Im Hinterland waren die Verhältnisse ungemein trostlos. Eine furchtbare Teuerung war eingetreten und die Bevölkerung war der Verzweiflung nahe. Wein kostete schon 8 bis 12 Kronen der Liter, ein Ei 80 bis 100 Heller, Butter 50 bis 60 Kronen, Frühkartoffeln 1.20 bis 1.60 (je kg). Rinder und Schweine wurden mit 25 bis 30 Kronen das Kilogramm Lebendgewicht bezahlt. Die kleinen Besitzer hatten aber leider nichts zu verkaufen, da sie alles abliefern mußten, nur die Großbesitzer konnten für sich etwas herauschlagen.

Meine beiden Brüder kamen auch auf Urlaub.

## Die letzte Etappe

### Vom 8. August 1918 bis zum Zusammenbruch

Am 9. August abends traf ich - vom Urlaub kommend - in Trient ein. Ich wollte dort der Personalsammelstelle ausweichen, um den verschiedenen Drangsalierungen zu entgehen. Vom Zuge ausgestiegen, wurden wir Urlauber von einer Anzahl Posten und Feldgendarmen empfangen und wie Gefangene in eine Hof eskortiert, der mit einer hohen Bretterwand und einem Drahtzaun umgeben war. Dort mußten wir bis zum nächsten Tag bleiben. Um 5 Uhr früh gesellten wir uns einige zusammen und machten einen Fluchtversuch, der uns auch nach Überwindung des Drahthindernisses und nach dem Übersetzen eines kleinen Baches gelang. Nun gingen wir der Etsch entlang im Eilschritt bis Mattarello, wo wir uns schon sicher fühlten und schalteten eine Rast ein. Dann gingen wir weiter über Calliano-Volano nach Rovereto, ein Marsch von 20 km. Dort erfuhr ich, daß unser Regiment abgelöst wurde. Ich blieb diese Nacht bei unserem Train.

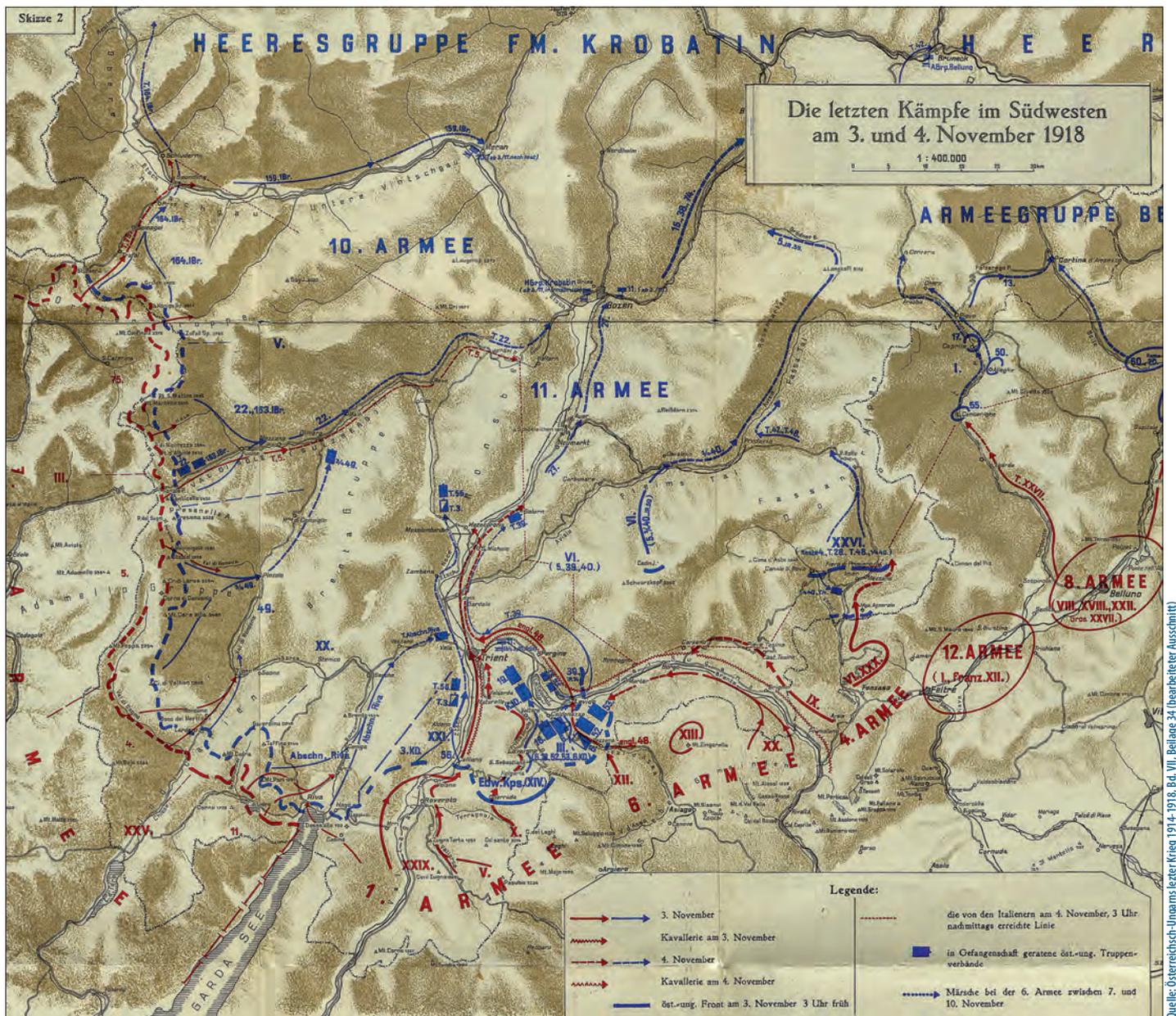
Zivilbevölkerung war keine mehr dort. Ich war abends gerade draußen auf der Straße, als wieder eine heftige Beschießung der Stadt erfolgte. Zuerst kam eine Salve und dann lebhaftes Einzelfeuer der italienischen, französischen und amerikanischen Geschütze. Ich flüchtete in einen geschützten Hausflur und in einer Pause lief ich rasch zum Traingebäude und dort in den Keller. Dieses Bombardement wiederholte sich noch zweimal in der Nacht. Nach meinem ruhigen Urlaub kam mir dieses Krachen und Getöse wieder etwas fremd vor. In Rovereto wurde mir unter vielem anderen auch Folgendes erzählt: Im Nachbargehäuse unseres Trains befand sich ein großes Geschäft. Schon vor längerer Zeit war ein Divisionskommandobefehl herausgekommen, daß Militärpersonen, welche in der Stadt bei einer Plünderung angetroffen werden, empfindliche Strafen zu gewärtigen haben oder auch erschossen werden können. Eines Tages kamen zwei deutsche Lastautos und hielten bei diesem Geschäft an. Die Männer traten in das leere Geschäftslokal, stellten die Verkaufstische weg und stiegen durch eine darunter befindliche Falltüre in die Keller, räumten alles aus, was drinnen war und beluden die beiden Autos mit Stoffen, Zwirn etc. und fuhren damit davon, ohne beanstandet worden zu sein. Die Deutschen kannten da kein Verbot. Ein anderes Magazin wurde von einem unserer Trainsoldaten ausfindig gemacht, das voll mit Nähmaschinen war. Davon wurde eine requiriert für den Trainschneider.

Am 11. August fuhr ich gleich mit Telephonmaterial, das auf einem Lastauto verladen wurde, auf unsere Retablierungsstation Cognolo bei Trient und nächtigte in einer Kaserne. Leider fehlten alle kasernenmäßigen Einrichtungen, dafür gab es aber

Flöhe und Wanzen in Unmengen. Ansonsten waren nur einige Tische und Bänke vorhanden.

Am 12. August kam unser Bataillon an und wurde gleichfalls in dieser Kaserne einquartiert. Die Telephonzüge aller Bataillone wurden zu einem Regimentstelephonzug vereinigt, was ich nicht gerade bewillkommen konnte. Da mußten wir halt jeden Tag ausrücken oder Schule halten oder wir hatten Signalübungen usw., dabei herrschte täglich eine fürchterliche Hitze. Wir hatten am 16. August gerade eine Signalübung und befanden uns gegen 9 Uhr vormittags außerhalb des Ortes bei einem Steinbruch, als plötzlich die Fliegeralarmsirene in Tätigkeit gesetzt wurde. Wir horchten und spähten in die Luft, aber

in der Umgebung. Sie verletzte 2 Zivilisten und eine andere fiel in eine enge Gasse neben dem Platz, hob den Dachstuhl eines Hauses ab, drückte Fenster und Türen ein und verursachte 5 tote und mehrere verletzte Zivilisten. Erst nach einer Weile bemerkten wir hoch oben in der Luft ein weißes Wölkchen. Wir glaubten zuerst, daß es sich um einen Flugzettel handle, erst nach genauem Hinsehen erblickte man auch den Flieger und sein Flugzeug, welches in Brand geschossen worden war. In einer Spirale kam es immer weiter herab und als es etwa 500 m hoch war, konnte man genau sehen, daß die Tragflächen und der größte Teil des Rumpfes schon von den Flammen ergriffen waren. Es war ein Engländer. Aus etwa 100 m Höhe sprangen



Entwicklung der Kämpfe im Raum Rovereto Anfang November 1918.

es war nichts am Himmel zu entdecken. Auf einmal hörten wir näherkommendes Geräusch und gleich darauf direkt über uns Maschinengewehrfeuer. Ein leichter Nebelschleier verwehrte uns aber jede Sicht. Kaum nach dem gerade vernommenen Maschinengewehrgeknatter hörten wir aber auch schon das Sausen abgeworfener Bomben. Wir drückten uns an die Felswand, um etwas gedeckt zu sein, aber diese Bomben fielen in die knapp hinter uns liegende Stadt Trient. Die eine Bombe fiel auf den Hauptplatz und demolierte sämtlich Fensterscheiben

beide Insassen heraus und stürzten in die Tiefe, das brennende Flugzeug stürzte etwa 200 m von den Piloten ab und verbrannte vollends. Es konnte aber niemand dazu, da die Maschinengewehrmunition nacheinander explodierte.

Zu gleicher Zeit sauste im Gleitflug ein eigener Doppeldecker nieder und landete auf dem Flugplatz von Trient. Es war der Fliegeroberleutnant, der den Engländer abgeschossen hatte. Nach ein paar Minuten rastete dieser Oberleutnant schon in einem Auto vorbei zu dem abgeschossenen Apparat, um sich

noch ein Andenken zu retten. Leider kam er schon zu spät, da die in der Nähe lagernden Truppen sofort einen Sturmangriff auf das Flugzeug gemacht und alles, was irgendwie wertvoll erschien, aus den Flammen herausgeholt hatten und als Andenken behielten. Auch die Suche nach dem abgeschossenen Piloten wurde gleich aufgenommen, diese wurden auch in den Weingärten bald gefunden und gleich der Uhren und Lederhandschuhe und dergleichen beraubt. Die Piloten waren selbstverständlich schon tot.

Am 16. August 9 Uhr abends war ein großer Fackelzug in Trient anlässlich des Geburtsfestes Seiner Majestät und auf den umliegenden Bergen leuchteten die Scheinwerfer auf Trient. Am 17. August war in Cognola ein feierlicher Gottesdienst. Beim Absingen des Kaiserliedes in deutscher und ungarischer Sprache wurden 20 Kanonenschüsse abgefeuert. Auch 5 feindliche Flieger besuchten uns schon zeitlich in der Früh und suchten wahrscheinlich den abgeschossenen englischen Flieger.

Anfang Dezember wurde wieder ein Armeeoberbefehl verlautbart, in welchem es unter anderem hieß, daß jene Mannschaftspersonen, die seit Kriegsbeginn im Felde stehen, Anspruch haben zum Kader abzugehen. Nun ging ich zu dem Leutnant, dem jetzt der Regimentstelephonzug unterstand und brachte mein Anliegen vor. Dieser zeigte sich sehr empört und wies mich mit der Bemerkung „unentbehrlich“ ab.

Nun fand ich noch einen Ausweg. Ich verschaffte mit einem Bogen Papier, schrieb ein Gesuch auf den Namen meiner Mutter lautend, setzte alle wichtigen Gründe auseinander und ab es, an meine Mutter adressiert in einem Briefumschlage auf. Eine Anweisung legte ich auch bei, den aufgegebenen Brief holte ich mir aber schleunigst wieder ab und gab ihm einem Urlauber mit, der ihn im Hinterland zur Post brachte. Schon nach wenigen Tagen kam mein Gesuch unterschrieben und von der Gemeinde bestätigt und befürwortet zurück. Vorsichtshalber ließ meine Mutter es noch von der Gendarmerie und der Bezirkshauptmannschaft noch befürworten und so kam es wieder in meine Hände. Nun konnte ich damit zum Regimentsrapport gehen. Oberst Graf Gudenus war ja ein sehr verständnisvoller Herr, der auch jetzt meinem Ansuchen stattgab. Der Abgang zum Kader wurde mir bewilligt und sogleich eine Marschroute nach Doboj in Bosnien, wo jetzt unser Kader war, ausgefolgt. Ich meldete sogleich mein Abgehen bei unserem Leutnant, der vor Zorn ganz blau wurde, doch nun half ihm nichts mehr. Ich nahm auch von meinen Kameraden von 1. Baon Abschied, denen es recht schwer fiel, daß ich nun für immer weggehe. Wir waren doch immer wie Brüder zueinander gewesen. Später bekam ich von so manchem Kameraden Briefe, die mit den Worten schlossen: Leider, einen Strohmaier haben wir nicht mehr! Der Abschied war sehr herzlich und auch schmerzlich.

Es war Mitte September, als ich vom Felde wegging. Die Marschroute lautete auf 6 Tage bis Doboj. Da mir eine bestimmte Strecke nicht vorgeschrieben war, konnte ich auch nach Hause fahren. Ich hatte mir ja allerlei Andenken zum Mitnehmen bereitgehalten und so blieb ich 2 Tage zuhause. Am 3. Tag fuhr ich wieder weiter über Wien-Südbahnhof nach Laibach und suchte dort einen meiner Brüder auf, der dort in der Armeetrainwerkstätte arbeitete. Nach einigen Stunden fuhr ich weiter über Agram – Bosnisch Brod – nach Doboj, wo ich am 20. September ankam. Über die Reise durch Slowenien ließe sich wohl viel schreiben. Das deutschösterreichische Militär wurde schlechter wie Gefangene behandelt. Wenn man um eine Auskunft fragte, bekam man entweder gar keine oder eine falsche Antwort. Auch fiel mir auf, daß auf ungarischem Gebiet Brot und Weißmehl auf den Straßen zum Kauf angeboten wurde,

wogegen man in Österreich um Brotkarten ansuchen mußte, wenn man als Vaterlandsverteidiger auf Urlaub kam. So etwas mußte doch jeden verbittern. Das Kilo Mehl kostete dort 10 bis 12 Kronen, der Liter Wein 6 bis 10 Kronen. Es war sonderbar, daß dort Lebensmittel genug vorhanden waren.

In Bosnisch Brod mußte ich eine ganze Nacht auf einen Zug warten, dabei durfte man nicht einmal in einen Warteraum hinein. Wir, die wir gewartet haben, gingen immer herum, um uns etwas erwärmen zu können, denn die Nacht war recht kalt. Einmal legte ich mich auf die Holzwolleballen, die dort zum Abtransport bereitgestellt waren, konnte aber vor Kälte nicht einschlafen und da bemerkte ich, daß sich jemand an meinem Rucksack zu schaffen machte, obwohl ich mit dem Kopf darauf gelegen hatte. Am nächsten Tag ging erst die Fahrt auf der schmalspurigen Eisenbahn weiter. Auf dieser Strecke sah ich ganze Berge von Zwetschgen, die bei den Bahnen aufgestapelt waren und der Verladung harrten. Die waren teils für Brenneisen, teils für Powidl bestimmt. Ich kaufe mir um eine Krone 1 kg. Hie und da sah man auf den Stationen große Bottiche mit etwa 50 hl, die auch mit Zwetschgen angefüllt waren; bei einer Powidlbrennerei, die auf freiem Felde stand, kamen wir auch einmal vorbei, in der gerade gekocht wurde.

Bei unserem Kader in Doboj wurde ich der Transenenabteilung zugeteilt, wo ich so manche Bekannte traf, darunter wohl auch manche Tachinierer, so zum Beispiel meinen Rechnungsunteroffizier vor dem Krieg in Innichen, Oberjäger Prazak. Er ging mit uns 1914 nach Galizien, kaum einen Monat draußen, ging er wieder zurück und kam nicht mehr hinaus.

Ein Telephonist von meiner Abteilung war Ende Mai 1916 von der Zugna Torta zurückgegangen, der war bis zum Umsturz Kaderschneider, und so manchen solcher „Helden“. Ich fühlte mich gar nicht wohl unter solcher Gesellschaft. Am nächsten Tag ging ich zum Ersatzbataillonsrapport, um mein Einrücken zum Kader zu melden und gleichzeitig um vier Wochen Erholungsurlaub zu bitten. Der Herr Oberleutnant fragte mich um verschiedenes von der Front und bewilligte mit statt vier Wochen zwei Monate Urlaub. Ich hätte vor Freude aufjauchzen können, denn dies war das einzige Mal in meiner ganzen sechsjährigen Dienstzeit, daß mir mehr gegeben wurde als ich mir erbeten hatte. Und so fuhr ich Ende September schon wieder nach Hause. Bei meinem Weggehen sagte man mir schon: „Hoffentlich brauchst Du nicht mehr einzurücken“. Die Bulgaren hatten nämlich schon kapituliert und die Zersetzung der Armee griff schon nach Österreich über.

Bis Bosnisch Brod ging die Fahrt ziemlich gut, aber in Slowenisch Brod ging es schon wieder mit den Drangsalierungen an. Ich mußte wieder eine ganze Nacht im Freien warten und konnte erst am nächsten Morgen wieder weiterfahren. Mit den Bajonetten trieben uns die ungarischen Posten hinaus, wenn wir im Warteraum Schutz vor der Kälte suchten. In Laibach suchte ich wieder meinen Bruder auf, um ihm von meinem Urlaub Mitteilung zu machen und am 25. September kam ich in der Heimat an. Nach zwei Wochen kam auch mein Bruder aus Laibach 14 Tage auf Urlaub. Ich blieb mit einigen meiner Telephonisten in brieflichem Verkehr. Diese teilten mir eines Tages mit, daß das Regiment wieder in die Sieben Gemeinden marschiert sei, da dort tschechische Truppen meuterten. Beim Kader erfuhr ich, daß ein in aller Eile zusammengestelltes Marschbataillon gegen die serbische Front abgefahren sei. In Bulgarien herrschte schon im ganzen Land ein furchtbares Chaos. Die Truppen hatten, vom Hunger getrieben, die Fronten verlassen. Die Heeresleitung wollte trotzdem die übrigen Fronten halten, aber da waren es die Tschechen, welche in Massen zu den Italienern übergingen

und so kam es am 1. November zum völligen Zusammenbruch. Die Italiener fuhren durch die Täler, besonders durch das Etschtal mit starken Truppenverbänden mit Lastautos, drangen bis gegen den Brenner vor und nahmen alle österreichischen Truppen, die sie erreichen, gefangen. Und so kam auch mein Bruder, der beim Feldpostamt war, in Gefangenschaft. Ein anderer Bruder war schon zwei Jahre in Gefangenschaft in Sardinien. Ein entsetzliches Durcheinander muß sich an unseren Fronten abgespielt haben. Was sich retten konnte, hat sich gerettet.

Endlose Züge fuhren auf allen Strecken der Hauptstadt zu. Kaum hatte so ein Zug in einer Station Halt gemacht, verkauften diese „Heimkehrer“ Decken, Zeltblätter, Plachen und sonstige Ledersachen, ja sogar Gewehre und Maschinengewehre an die Bauern etc.



Bahnhof in Bozen, 5. November 1918

Diejenigen, die auf der Fahrt ihre Heimat passierten, sprangen einfach von den ohnedies sehr langsam fahrenden Eisenbahnzügen ab und haben sich in ihre Dörfer begeben. Bei diesen Fahrten kamen auch sehr viele Unglücksfälle vor. Die Waggons waren alle so überfüllt, daß man sich nicht mehr rühren konnte, sogar in den Gepäcksnetzen hatten manche ihr Lager aufgeschlagen, auf den Trittbrettern, auf den Puffern und besonders auf den Dächern saßen, lagen und standen die Soldaten wie die Trauben.

Alles strebte der Heimat zu und konnte es nicht mehr erwarten dieselbe zu erreichen. Besonders die auf den Dächern haben Furchtbare mitgemacht, bei den Biegungen wurden viele heruntergeschleudert, in den Tunnels abgestreift und um sich einen Jux zu machen, schossen besonders die Ungarn und Slawen ihre letzten Patronen aus den Gewehren, ohne zu achten, wohin ihre Schüsse gingen.

Die gefangenen Russen, Serben, Italiener etc. verließen ihre Lager und trieben sich stehend und plündernd im Lande herum. Jene, die durch Ungarn nach Österreich wollten, wurden mit Maschinengewehren aufgehalten und ihrer ganzen Habe beraubt. Es soll sogar vorgekommen sein, daß sie manchem Hosen und Blusen vom Leibe rissen, ihnen die Schuhe auszo-

gen und den Krieger, der bis zur letzten Minute treu gekämpft hat, mit Hemd und Unterhose nachhause fahren ließen. Es hatten sich schon vor dem Kriegsende in Ungarn und den slawischen Ländern Banden gebildet, die die zurückkehrenden Truppen ausraubten. Manchmal mußten sich die noch nicht aller Moral Verlustigen durch Gewehrfeuer die Weiterfahrt eines Zuges erkämpfen und da kam es öfters zu förmlichen Gefechten. Auch sonstige Racheakte wurden vollzogen. Offiziere und Unteroffiziere, die sich unbeliebt gemacht hatten, weil sie die Mannschaft ungerecht behandelt hatten oder durch Unehrlichkeit bei ihren Leuten in Mißgunst geraten waren, wurden, wenn man ihrer habhaft werden konnte, verprügelt oder in einzelnen Fällen einfach erschlagen. Gehorsam und Disziplin gab es nicht mehr, an ihre Stelle waren Roheit, Mordlust, Raub und Verbrechen getreten.

In der Reichshauptstadt Wien rissen die Sozialdemokraten die Herrschaft an sich, vertrieben unseren sich so nach Frieden sehrenden Kaiser, der für sein Volk nur das Beste wollte, vom Thron. Es kam zu einer planmäßigen Revolution, welche die größten Staatsverbrecher aller Zeiten inszeniert hatten. Der schon seit Jahrzehnten genährte und aufgezugene Nationalhaß hörte mit der Selbständigkeit der Nationen

auf und an seine Stelle setzten die Sozialdemokraten den Klassenkampf. Diese roten Volksbeglückler wollten aber noch weiter gehen, sie wollten die gänzliche Sozialisierung des Staates als Übergang zum Kommunismus einsetzen, wenn sich nicht der Österreichische Bauernbund in letzter Stunde energisch dagegen gestemmt hätte.

Unter dieser roten Regierungsperiode versank Österreich völlig im Elend. Erst wurde ringsherum um die Feststellung der Grenzen gestritten. Jeder der Nachfolgestaaten wollte auf Kosten Österreichs größere Stücke erlangen. Im Friedensvertrage von Saint Germain in Frankreich wurden Österreich undurchführbare Härten auferlegt. Die österreichische Valuta wurde entwertet, eine katastrophale Inflation folgte. Die Krone, die 1914 eine schöne Kaufkraft hatte, verlor ihren ganzen Wert. Staatsbürger, die einst ein ansehnliches Vermögen durch eisernen Fleiß und größte Sparsamkeit erworben hatten und sich eine gesicherte Existenz zu schaffen erhofft haben, wurden zu Bettlern.

Dafür sind in dieser Zeit die zweifelhaftesten Existenzen wie die Blasen aus einem gärenden Sumpfe hochgekommen und spielten – durch Schwindel, Betrug, Wucher und Schieberkunststücke groß geworden – die Herren, Frontkämpfer waren sie aber nie gewesen.

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek/Europeana, Public Domain Mark 1.0

## Bücherecke

### Die deutschen Gebirgstruppen im Ersten Weltkrieg Geschichte, Uniformierung und Ausrüstung von 1914 bis 1918

von Dr. Alexander Jordan

Direktor des Wehrgeschichtlichen Museums Rastatt

Text-Bildband • 540 Seiten • Hartkarton-Einband mit Schutzumschlag • fadengeheftet • ca. 1.000 Farb- und Schwarzweiß-Abbildungen • Format: 29,5 × 26 cm.

Preis: € 99,00

ISBN: 978-3-903341-32-6 (Deutsch)

978-3-903341-33-3 (Englisch)

Der Erste Weltkrieg markiert die Geburtsstunde der deutschen Gebirgstruppe. An allen Fronten eingesetzt, entwickeln sich die Gebirgsverbände zu Spezialeinheiten der hochalpinen Kriegführung, die damals wie heute besondere Anforderungen an die Soldaten stellt. So besorgen während des Ersten Weltkriegs deutsche Skisoldaten die Nah- und Fernaufklärung in den winterlichen Vogesen, später bringen Gebirgsartilleristen in den Dolomiten ihre Geschütze in schwindelerregender Höhe in Stellung und im unwegsamen Gelände der rumänischen Waldkarpaten bleiben Jägerbataillone und Tragtierkolonnen am Feind, wo es sonst niemandem gelingt. Dabei trotzen die vielseitigen Gebirgssoldaten nicht nur

dem Gegner, sondern auch den Widrigkeiten der Natur, die mit extremer Kälte, Lawinen und Steinschlag ihren Tribut fordert.

Das Buch schildert Entwicklung, Funktionsweise und Einsätze der deutschen Gebirgstruppen im Ersten Weltkrieg in umfassender Weise. Neben der bislang weitgehend unerforschten Geschichte der ersten Schneeschuh-Einheiten bilden vor allem die Feldzüge in den Dolomiten 1915 und am Isonzo 1917 einen Schwerpunkt der Darstellung. Dabei kommen auch immer wieder Augenzeugen zu Wort, die lebendige Einblicke in den Alltag des Gebirgskriegs geben.

Mit seinen mehr als 500 Seiten dokumentiert dieses Grundlagenwerk nicht zuletzt auch Details zu Uniformierung und Ausrüstung der Gebirgstruppe. So illustrieren hunderte zeitgenössische Fotografien, Karten und teils nie gezeigte Originalobjekte aus den Beständen des



Bayerischen Armeemuseums Ingolstadt und des Wehrgeschichtlichen Museums Rastatt die Darstellung.

Ausgestattet mit einem ausführlichen Anmerkungsapparat und Literaturverzeichnis eröffnet sich eine Fülle weiterer Recherchemöglichkeiten. Der umfangreiche Dokumentenanhang bündelt zudem eine große Menge von Informationen und Daten verschiedener Gebirgsformationen und ergänzt damit den Textteil. Hier sind Details zu Aufstellung und Zusammensetzung wichtiger Einheiten verzeichnet.



# Das Heeresgeschichtliche Museum und das Militärhistorische Institut im Überblick

**M**ilitär- und Kriegsgeschichte, Technik und Naturwissenschaft, Kunst und Architektur verschmelzen im Heeresgeschichtlichen Museum/ in Wien zu einem einzigartigen Ganzen.

Mit über 1,2 Millionen Objekten besitzt das HGM eine Sammlung, die es zu einem der bedeutendsten militärhistorischen Museen weltweit macht. Es thematisiert mehr als vier Jahrhunderte der österreichischen Streitkräfte, und damit zugleich die Geschichte der Habsburgermonarchie.

Der Museumsbau selbst liegt direkt im Herzen des Arsenal, einem architektonischen Meisterwerk aus 31 Backsteinbauten. Das Arsenal wurde ab der Mitte des 19. Jahrhunderts als großer Militärkomplex geplant – somit ist das HGM das älteste Museumsgebäude Wiens.

Zwischen 1850 und 1856 wurde es aus 177 Millionen Ziegeln als Kernstück des Arsenal nach Plänen von Theophil Hansen errichtet, der somit den Stil der Wiener Ringstraße vorwegnahm.

Die verschiedenen Online-Plattformen des Heeresgeschichtlichen Museums bieten einen umfassenden digitalen Zugang

zu seinen Vermittlungs-, Sammlungs-, Ausstellungs- und Forschungsaktivitäten.

So führt z.B. unsere „360°-Grad-Tour“ durch die meisten unserer Ausstellungen und somit zu den Objekten, die über 400 Jahre österreichische Militärgeschichte repräsentieren. Die „Virtuelle Ruhmeshalle“ ist eine Desktop-Anwendung, mit der man die rund 150 Jahre alten Fresken von Karl von Blaas per Mausclick aus nächster Nähe erkunden kann und wer in den Depots und Archiven des Museums stöbern will, kann dies im „Online-Katalog“ machen. Gegenwärtig sind hier über 70.000 Objekte abrufbar, darunter Ölgemälde, Skizzen, Zeichnungen, Fotos, Plastiken sowie historische Blank- und Feuerwaffen. Wir haben auch einen Wissensblog mit wissenschaftlichen Artikel und natürlich sind wir auf Youtube, Facebook, Twitter (X) und Instagram präsent. Sie sehen, Langeweile sollte beim Durchforsten der Homepage des HGM keine aufkommen



Foto: HGM / M. Litscher

„Mittelalterlichen Adventmarkt“  
Donnerstag, 30. November 2023 bis  
Sonntag, 03. Dezember 2023

Heeresgeschichtliches Museum/Militärhistorisches Institut  
Arsenal, Ghegastraße Objekt 1, A-1030 Wien  
[www.hgm.at](http://www.hgm.at) • [contact@hgm.at](mailto:contact@hgm.at)

Öffnungszeiten: täglich von 9 bis 17 Uhr

Kriege gehören ins  
Museum®

**HGM**  
HEERESGESCHICHTLICHES MUSEUM

[www.hgm.at](http://www.hgm.at)