Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera

Band: 37=57 (1891)

Heft: 17

Artikel: Die Entwicklung und strategische Bedeutung des italienischen Eisenbahnnetzes

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-96648

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

XXXVII. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LVII. Jahrgang.

Nr. 17. Basel, 25. April. **1891.**

Erscheint wöchentlich. Preis per Semester franko durch die Schweiz Fr. 4. Bestellungen direkt an „**Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel**". Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an.
Verantwortlicher Redaktor: Oberst **von Elgger.**

Inhalt: Die Entwickelung und strategische Bedeutung des italienischen Eisenbahnnetzes. — Dr. Erni-Greifenberg: Die Reorganisation der schweizerischen Militärsanität. — Ernste Gedanken. — A. v. Renesse: Der Militär-Telegraphist. — Eidgenossenschaft: Uebertragung von Kommandos (Versetzungen). Personalveränderungen. Uniformen der schweiz. Armee von 1800 bis 1850. Zürich: Vergabung. Uri: † Oberst Joseph Arnold. — Ausland: Russland: Prikas an das Gardekorps. — Verschiedenes: Rauchstarkes Pulver gegen rauchschwaches Pulver. Die Grossmächte der Erde. — Bibliographie.

Die Entwickelung und strategische Bedeutung des italienischen Eisenbahnnetzes.

(Korrespondenz aus Deutschland.)

Das Netz der italienischen Eisenbahnen besitzt in Anbetracht der langgestreckten Küsten Italiens und des Vorhandenseins zahlreicher Gebirgszüge, sowie der ganzen, langgedehnten Konfiguration der italienischen Halbinsel eine ganz besonders eigenartige Bedeutung für den Truppentransport und die strategische Versammlung der italienischen Armeen im Kriegsfall, und damit für die Wehrkraft und Schlagfertigkeit dieses Landes. Nicht nur die eigenthümliche topographische, sondern besonders auch die politische Entwickelung desselben liessen ursprünglich in Italien ein Schienennetz entstehen, welches nicht sowohl nach den Bedürfnissen grosser und durchgehender gemeinschaftlicher Verkehrslinien und Interessen, wie nach lokalen Anforderungen sich richtete.

Bald nach dem deutsch-französischen Kriege wandte die mit der Feststellung eines allgemeinen Landesvertheidigungs-Entwurfs beauftragte italienische Landesvertheidigungskommission der Betrachtung des Eisenbahnwesens vom militärischen Standpunkte aus grosses Interesse zu, und wies darauf hin, wie gerade in diesem Punkte noch viel für Italien zu thun sei. Ferner betonte der damalige Minister-Präsident Depretis in der Deputirtenkammer, wie ausserordentlich wichtig es für die Zwecke der Landesvertheidigung sei, ein zweckmässiges und ausgedehntes Eisenbahnnetz zu besitzen, und forderte eindringlich dazu auf, dasselbe nicht nur zu ergänzen, wo es noch unvollständig sei, sondern es auch systematisch zu organisiren, um hierdurch die Kriegsmacht Italiens derart zu verstärken, dass bei einem ausbrechenden Kriege die Armee und das ihr nachzusendende Material binnen kürzester Frist nach dem Kriegsschauplatz geschafft werden könne. Seine Worte fielen auf empfänglichen Boden, und die italienische Presse verfehlte nicht, auf das mangelhaft entwickelte Bahnnetz Mittel-Italiens und das fehlende Süd-Italiens hinzuweisen. Bei einem Landkriege Italiens sei die Po-Ebene das einzige Kriegstheater, allein über die Hälfte der Mannschaften des beurlaubten Standes wohne südlich von Toskana und müsse daher schnell gesammelt und nach der Lombardei befördert werden.

Dieser Anforderung genügte das damalige italienische Bahnnetz keineswegs; denn die Truppentransporte vom Süden nach Norden liessen sich überhaupt nur auf 2 Linien bewirken: der von Romagnano über Neapel, Rom, Porretta nach Bologna und jener an der Küste des adriatischen Meeres; beide aber erschienen durchaus nicht gesichert, sobald Italien in einen Krieg mit einer Seemacht verwickelt würde. Bei einer so unsichern und gefahrvollen Lage konnte Italien sich nicht beruhigen. Frankreich und Oesterreich hatten ihre Staatsgebiete mit Eisenbahnlinien, welche strahlenförmig vom Zentrum dieser Staaten ausgehen, durchzogen, so dass dort täglich etwa 100,000 Mann an die Grenze befördert werden konnten. Dem gegenüber war die Verbindung der Bahnen der Halbinsel mit denen Ober-Italiens nicht genügend durch Transversalbahnen gesichert, und waren alle grössern Militärtransporte zur ersten

Konzentration der Armee auf nur zwei, überdies einem Angriffe von der See her ausgesetzte Küstenbahnen und auf eine innere Bahn, welche durch den schmalen Tunnel von Porreta führt, angewiesen.

Wenn schon der grösste Theil der Bedürfnisse des italienischen Heeres für die Mobilmachung in Ober-Italien untergebracht ist, so wurde doch trotzdem der Transport von zirka 150 Bataillonen, 36 Eskadronen und 40 Batterien, Trains, Besatzungstruppen etc., sowie die Beförderung von mehr als 120,000 Reservisten zur Ergänzung der Truppen auf Kriegsstärke für nothwendig erachtet. Ein derartiger, grossartiger Transport konnte auf beiden Küstenbahnen in 15 Tagen, auf nur einer derselben erst in 25 Tagen ausgeführt werden. Die für den Fall unvorhergesehener Unterbrechungen wichtige Querverbindung beider Linien fehlte gänzlich.

Der Ministerpräsident Depretis bezweifelte, dass der Transport und Aufmarsch des italienischen Heeres innerhalb dieser, vom Kriegsminister angegebenen Termine stattfinden könne, und wies nach, dass durch eine nur einmalige Unterbrechung beider Küstenbahnen die Transportfähigkeit der sämmtlichen auf der Halbinsel befindlichen Bahnen $^2/_3$ an ihrer Leistungsfähigkeit einbüssen würde. Ein derartiger Zustand sei um so gefahrdrohender, als die Möglichkeit, dass ein Theil des in Ober-Italien aufgestellten Heeres in aller Eile nach Florenz, Rom, Neapel oder irgend einem anderen bedrohten Punkte des Landes geworfen werden müsse, nicht ausgeschlossen sei. Italien befände sich jedoch in diesem Falle in einer kritischen Situation, da es sich dann nicht mehr um den Transport einzelner Truppen und Regimenter mit ihren Friedensfahrzeugen, wie derselbe für eine Versammlung am Po auf drei Linien möglich sei, sondern um den eines oder zweier Armeekorps mit allen Fahrzeugen und Pferden vom Po nach Florenz, Rom oder Neapel und weiter in spätestens 3—4 Tagen handle, mit der Wahrscheinlichkeit und vielleicht Gewissheit, dass eine der beiden Transportlinien von der feindlichen Flotte bedroht oder unterbrochen sei. Für eine solche Beförderung bliebe dann nur die Durchfahrt von Porretta auf der Linie Pistoja-Bologna, zu der ein Armeekorps jedoch 3 Tage gebrauche.

Der Kriegsminister beantragte daher den Bau einer zweiten Querverbindung durch die Appenninen, zum mindesten aber die Anlage eines zweiten Geleises zwischen Orte und Neapel, falls die projektirte Linie von Terni über Avezzano und Isoletta nicht zur Ausführung käme, obwohl diese Längenbahn zur Verbindung von Ober- und Mittel-Italien als unbedingt nothwendig erkannt wurde.

In der That vermag ein Gegner Italiens, während sich die kriegerischen Hauptereignisse in der Po-Ebene abspielen, wenn derselbe über eine leistungsfähige Flotte im Mittelmeer verfügt, an der langgestreckten Küste der Halbinsel eine Landung auszuführen, entweder um sich gegen die Hauptstadt Rom zu wenden, oder um die Verbindung des Südens mit dem Norden zu unterbrechen, oder endlich, sich irgend eines wichtigen Platzes von Italien, wie Genua, Spezzia, Livorno, Neapel etc. zu bemächtigen. Der moralische Eindruck einer solchen Unternehmung und die materiellen Nachtheile, welche dieselbe im Gefolge haben könnte, waren einleuchtend. Um beide jedoch zu vermeiden, müsste man beim Beginn der Feindseligkeiten eine genügende Truppenzahl südlich der Appenninen zurücklassen, so lange man über keine gute Verbindung für den Truppentransport in jenen Gegenden verfügte. Diese Truppen fehlten dann aber bei der Hauptentscheidung. Man musste daher die geeignete strategische Bahnverbindung des Nordens mit dem Süden herstellen, um gebotenen Falls ein bis zwei Armeekorps auf Kriegsstärke in längstens 3 bis 4 Tagen vom Norden nach dem Süden oder umgekehrt zu transportiren, in einem kürzeren Zeitraum nämlich, als eine gleiche Anzahl Landungstruppen sich an der italienischen Küste auszuschiffen und ihre Operationen zu beginnen vermag.

In Folge dieser Erwägungen wurden italienischerseits die folgenden Ergänzungen und Vervollständigungen des Bahnnetzes für nothwendig gehalten: In erster Linie die Anlage einer neuen Hauptlinie vom Jonischen Meer zum Po, welche die sichere Verbindung der einzelnen Bahnen der Halbinsel mit denen Ober-Italiens gewähren sollte. Alsdann die Anlage verschiedener Transversal-Bahnen im mittleren und südlichen Italien, zur Verbindung der einzelnen Längenbahnen mit einander und um bei einer Unterbrechung der letztern die Beförderung auf die freigebliebene übertragen zu können. Endlich Abstellung einiger Mängel des bestehenden Eisenbahnnetzes in militärischer Hinsicht, sowie in Rücksicht auf die Interessen des Handelsverkehrs.

Bei der Beurtheilung des italienischen Eisenbahnnetzes in Bezug auf seine Leistungsfähigkeit für den Krieg muss besonders der strategische Aufmarsch auf der Westfront und derjenige auf der Ostfront in's Auge gefasst werden. Die Truppenkonzentration auf der wichtigeren Westfront, etwa in dem Raume zwischen Genua, Ventimiglia, Turin, Jorea, Vercelli, Alessandria wird durch die folgenden Hauptlinien vermittelt: Rom-Civita-vecchia-Pisa-Spezzia-Genua-Savona-Ventimiglia; ferner die Linie Tarent resp. Bernaldo-Eboli-Neapel-Rom-Orte-Chiusi-Florenz-Bologna-

Piazenza-Alessandria-Turin, und endlich der Linie-Otranto-Foggia-Ancona-Bologna-Mantua-Pavia-Alessandria-Turin. Als Hülfslinie kann noch die Linie Udine-Venedig-Brescia-Mailand-Turin gelten.

Die erstgenannte, grösstentheils in nächster Nähe der Küste entlang führende Linie ist vom Feinde leicht unter Feuer zu nehmen und ihre zahlreichen Tunnels und sonstigen Kunstbauten können bei einer Landung bald zerstört werden. Selbst bei einer zweckmässig angeordneten Küstenvertheidigung ist daher nicht mit Sicherheit auf sie zu rechnen. Dasselbe gilt für die Bahn an der Ostküste hinsichtlich einer feindlichen Flotte im adriatischen Meere. Die mittlere der 3 Linien ist nur bei Salerno einer Unterbrechung vom Meere her ausgesetzt und vermittelt den Transport der Truppen aus den neapolitanischen Provinzen, aus der Campagna, Umbrien und Toskana nach Ober-Italien; jedoch kann ihr Betrieb auf der Strecke Pistoja-Bologna, vermittelst deren sie den Appennin überschreitet, leicht Störungen unterliegen. Die Steigungen dieser Strecke lassen nur Züge von 13 Wagen zu je 13 Tonnen zu, so dass auf derselben täglich nur 4 Bataillone, 1 Eskadron und 1 Batterie mit ihren Fahrzeugen befördert werden können. In einer Woche würden daher nicht mehr als 8000 Mann auf derselben über den Appennin zu schaffen sein, so dass man in Aussicht genommen hat, da die gesammte Strecke Pistoja-Bologna überdiess nur eingeleisig ist, die Infanterie und Kavallerie bei Florenz auszuschiffen und sie per Fussmarsch das Gebirge passiren zu lassen.

Ein neuerdings angenommener Gesetzentwurf trifft die wichtige Anordnung, dass die genannten 3 Bahnlinien durchweg zweite Geleise erhalten sollen; zur Entlastung der wichtigen Strecke Pistoja-Bologna ist ferner die Linie Pontassieve-Faenza projektirt und im Bau begriffen, die demnächst ihrer Vollendung entgegensieht. Dieselbe überschreitet zwar ebenfalls das Gebirge unter schwierigen Steigungsverhältnissen, garantirt jedoch im Uebrigen, ihrer ganzen technischen Anlage nach, eine grössere Sicherheit des Transports.

An Transversallinien von besonderer strategischer Wichtigkeit zwischen den genannten drei Längenbahnen sind noch zu nennen: Die Linie Foligno-Falconara von der mittleren Bahnlinie nach der adriatischen Küstenbahn. Sie besitzt ähnliche Steigungsverhältnisse wie die Strecke Pistoja-Bologna und ist auch sonst nicht besonders für die Beförderung starker Truppentransporte, und mehr in südlicher als in nördlicher Richtung zur Entlastung der östlichen Küstenbahn und für den Zuschub zu der mittleren Längenbahn geeignet. Ferner die Bahn Pescara-Aquila-Rieti-Terni. Dieselbe ist von besonderer Wichtigkeit, weil sie nach Süden wie nach Norden gleich gut sowohl als Längenbahn wie als Querbahn zu benutzen ist, da sie sowohl in die adriatische Küstenbahn wie in die mittlere Längenbahn mündet. Diese Bahnstrecke steht ausserdem indirekt in Verbindung mit Rom und wird durch die projektirte Transversalstrecke Celano-Avezzano-Tivoli direkt mit der Hauptstadt in Verbindung treten. Auf diesem Gebiete Mittel-Italiens sind ferner noch mehrere Zweigbahnen, wie die Linien Isernia-Vairano; Velletri-Terracina; Gaëta-San Germano und Orte-Viterbo projektirt und zum Theil bereits im Bau begriffen oder vollendet. Dieselben verleihen der Strecke Terni-Aquila-Pescara, mit der sie in Verbindung stehen, eine derartige strategische und kommerzielle Bedeutung, dass dieselbe sowohl für die Landesvertheidigung, als auch für die Verkehrsentwickelung dieses Theils von Italien von besonderer Wichtigkeit ist. Zu diesen Linien gehören ausserdem die im Bau begriffenen Strecken Rieti-Sora-Ceprano; Sulmona-Iserina-Campobasso und Iserina-Cajanello.

Die letztgenannten Bahnlinien kommen bei der Beurtheilung der Operationswege eines Angreifers auf Rom in Betracht. Besonders gilt dies für die Abruzzenbahn Terni-Rieti-Aquila, welche ihrer unnahbaren Lage im Gebirge halber leicht zu schützen und zu vertheidigen und für die Vertheidigung Roms Truppen und Kriegsmaterial aus dem Süden und Osten des Landes heranzuschaffen gestattet, ohne dass der Angreifer, wenn er nicht über starke Uebermacht verfügt, sich in den Besitz der Bahn zu setzen vermag. Bei einem Angriff von Westen oder Norden auf Rom kommt die grosse strategische Bedeutung dieser Bahn jedenfalls in Betracht.

Das wenig entwickelte Eisenbahnnetz Kalabriens und das entwickeltere Siziliens ist nur für die Zwecke der Mobilmachung und nicht auch für jene des strategischen Aufmarsches von Belang, da diese Landestheile weit ab vom eigentlichen Gebiet der Hauptentscheidungen liegen und im Ganzen ungangbar und unzugänglich sind. In Kalabrien existirt bis jetzt nur die Linie, welche von Tarent über Rossano nach Reggio führt, sowie die sich von derselben abzweigenden Strecken von Castrovillar und Cosenza. Die erstere hat Anschluss an die westitalienische Küstenbahn, während sich die adriatische Küstenbahn auf der apulischen Halbinsel bis nach Otranto fortsetzt, und durch die Transversalstrecke Bari-Tarent mit jener in Verbindung steht. Sizilien hat, wie bemerkt, ein für die Zwecke der Mobilmachung besser entwickeltes Bahnnetz, dem eine von Westen nach Osten bis zur Strasse von Messina führende Hauptbahnlinie als Kern dient. Ein beträchtlicher Theil

der sizilianischen Bahnlinien läuft an der Küste entlang, einem Angriff und der Unterbrechung von der See her ausgesetzt, welche Bedrohung die strategische Bedeutung der sizilianischen Bahnen für die Vertheidigung der Insel erheblich vermindert. Einige unbedeutendere Strecken, wie die von Giovanni nach Cattolica u. a. sind dort projektirt bezw. im Bau begriffen.

Im völligen Gegensatz zum südlichen und mittleren Italien verfügt das obere Italien über ein ungemein entwickeltes Eisenbahnnetz. Der Längenausdehnung der lombardischen Tiefebene folgend, erstrecken sich seine Hauptlinien von Westen nach Osten und sind besonders im westlichsten Theil dieser Tiefebene durch zahlreiche transversale Sekundär- und Lokalbahnen mit einander verbunden. Alessandria ist der Hauptknotenpunkt des westlichen Theils dieses Schienennetzes und hier kreuzen sich die Linien Torino, Savona, Genova, Piacenza, Milano, Arona, Vercelli. Von der frühern Landeshauptstadt Torino führt eine Anzahl kleiner Linien an den Fuss der Alpen, und eine Hauptlinie, die Mont-Cenis-Bahn in's Thal von Modane, der sich binnen nicht langer Zeit die von Pinerolo nach Fort Fenestrelle im Durance-Thal projektirte Strecke an Bedeutung zur Seite stellen wird. Von annähernd ähnlicher strategischer Wichtigkeit verspricht ferner die projektirte Strecke von Coni nach Ventimiglia, welche den wichtigen Col di Tenda-Pass passiren wird, zu werden.

Im mittleren Theile der lombardischen Ebene bildet das befestigte Piacenza einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt und diese Festung, wie auch Alessandria, kommen als Stützpunkt für die Behauptung des obern Po-Thales ganz besonders in Betracht. Eine von Piacenza nach Genua über Bobbio und Torriglia im Trebbiathal im Bau begriffene Chaussee soll dem Zwecke dienen, eine jeder Zeit sicher benutzbare Militärstrasse für den Fall zur Verfügung zu haben, dass die Benutzung des langen und schlecht angelegten Appenninen-Tunnels durch den Col di Giovi ausgeschlossen wird.

Das Verbindungsglied mit dem mittelitalienischen Bahnnetz bildet der wichtige Eisenbahnknotenpunkt Bologna, wo die Strecken Pisa, bezw. Florenz-Pistoja, sowie die adriatische Küstenbahn in das oberitalienische Bahnnetz münden. Das verschanzte Lager von Bologna sichert den wichtigen Kreuzungspunkt dieser Bahnlinien, welche über Parma und Piacenza, sowie über Mantua und Mailand mit dem westlichen Bahnnetz Ober-Italiens in Verbindung stehen. Ein anderes wichtiges Bindeglied zwischen dem ober- und dem mittelitalienischen Bahnnetz verspricht ferner die im Bau begriffene Bahn von Spezzia nach Parma zu werden, da nach deren Vollendung dem Haupt-Marine-Etablissement Italiens, Spezzia, sowie dem ebenfalls ziemlich isolirt liegenden Genua eine rasche Unterstützung vom lombardischen Kriegsschauplatz her gesichert sein wird.

Von besonderer strategischer Bedeutung vermögen in Ober-Italien ausser den beiden bereits genannten, die Alpen durchschneidenden Bahnen des Mont-Cenis und der projektirten Bahn in's Durance-Thal, sowohl die Küstenbahn der Corniche von Genua nach Nizza und die Bahn über den St. Gotthard, wie auch die übrigen, die Alpen überschreitenden Bahnlinien über den Brenner und die Karnischen Alpen bezw. den Karst zu werden, da die Angriffs-Operationen, seien sie nun von Italien oder seinem Gegner unternommen, sich mit einem Theil der Streitkräfte unbedingt längs dieser Bahnen bewegen werden, um über dieselben als die einzigen guten Verbindungslinien zu verfügen. Wenn nun auch die erstere dieser Bahnlinien seitens Frankreichs durch das verschanzte Lager von Nizza, italienischerseits durch ein Fort bei Ventimiglia und die Lagerfestung von Genua gesperrt wird, und überdies besonders leicht durch die Mitwirkung einer Flotte unterbrochen werden kann, so dürfte ein Angreifer bei einer Operation gegen Genua oder selbst Spezzia oder anderseits gegen Nizza und Toulon doch immerhin darnach streben, diese Küstenbahn neben der Flotte als Verbindungsglied in Besitz zu bekommen. Dasselbe aber dürfte hinsichtlich der Gotthardbahn bei einem Kriege Italiens und Deutschlands mit Frankreich für das erstere Land der Fall sein, da Italien und Deutschland sich entweder durch Anschluss der Schweiz an ihr Bündniss, oder vielleicht mit Gewalt in den Besitz dieser einzigen guten Verbindungslinie zwischen den beiderseitigen Streitkräften zu setzen suchen werden, während Frankreich seinerseits durch eine Diversion von Savoyen aus durch das obere Rhonethal nach dem St. Gotthard diese Bahnlinie zu beherrschen und zu zerstören suchen wird.

Von grösster Bedeutung wird die dritte der von Ober-Italien aus die Alpen überschreitenden Bahnen, die Brennerbahn, sowohl bei einem Kampfe zwischen Oesterreich und Italien, wie für eine gegenseitige Unterstützung beider Länder durch die beiderseitigen Armeen. Die Befestigungen von Rivoli, Verona, Mantua und Borgoforte sind italienischerseits, jene von Trient und Franzensfeste österreichischerseits als deren Sperrpunkte anzusehen.

Betreffs der vierten, die Alpen von Italien aus überschreitenden Bahnlinie Vicenza bezw. Padua-Treviso-Udine-Pontebba-Villach-Bruck-Wien hat sich Italien auf die Anlage des einzigen Forts Chiusa Forte bei Ospedaletto beschränkt;

der südliche Zweig dieser Linie Udine-Laibach-Gratz-Bruck-Wien entbehrt jeder Befestigung. Es lässt sich kaum annehmen, dass Italien dieses, rings von Oesterreich umschlossene Küstengebiet im Falle eines Krieges mit Oesterreich-Ungarn ernstlich zu vertheidigen gedenkt. Der nördliche Zweig der genannten Linien ist durch das Sperrfort Malborghetto auf österreichischer Seite gesichert. (Schluss folgt.)

Die Reorganisation der schweizerischen Militärsanität, von Dr. Erni-Greifenberg. Zürich, Verlag von Meyer & Zeller (Reimmann'sche Buchhandlung) 1891. 51 S. Preis 1 Fr.

Der Herr Verfasser, früher Sanitätsinstruktor, ein im Feld erfahrener Militärarzt, unterzieht unsere Sanitätseinrichtungen einer vernichtenden Kritik und macht Vorschläge zu Verbesserungen. Er behauptet, das Sanitätsmaterial und die Wundbehandlung befänden sich noch auf dem gleichen Standpunkt wie vor vierzig Jahren. Alle Fortschritte seien unbemerkt an unserer Militärsanität vorbeigegangen. „Bei der schweizerischen Armee haben wir kein antiseptisches Material, noch erhält die Sanitätsmannschaft Unterricht in der Antiseptik.“ Und später: „Der Sanitätssoldat bildet jetzt in den Spitälern eine stets drohende Gefahr für die chirurgischen Kranken, denn nicht nur versteht er nichts von Antiseptik, sondern auch seine dicke wollene Jacke, die er Tag für Tag trägt, ist ein Infektionsherd. Man begreift daher, wenn Herr Prof. Krönlein von schmutzigen Wärtern sprach.“ Der Herr Verfasser wünschte, dass die Wärter ihre Ausbildung in den Spitälern erhalten. Nur müssten gewisse Vorsichtsmassregeln genommen werden, um Infektionen zu verhüten. Hieher gehören rigoureuse Vorschriften über Körperreinigung, gerade genug, um den Begriff der Antiseptik einzupflanzen. Sodann sollte in jedem Spital ein gehöriger Vorrath leinener Kleider vorhanden sein, um die staubigen Soldatenblousen zu ersetzen. Als Leiter dieser Kurse wünscht der Verfasser die Sanitätsinstruktoren I. Klasse verwendet.

Ueber den Ambulance-Fourgon wird gesagt, dass sein Inhalt zu reichhaltig für ein Menschengehirn sei, derselbe enthalte nicht weniger als 2675 Gegenstände. „Nur Wenige im ganzen Sanitätskorps dürften im Stande sein, denselben richtig zu packen.“ Wohl nicht mit Unrecht wird auf die Schwierigkeit aufmerksam gemacht, bei Nacht das zusammen zu suchen, was man für Behandlung einer kleinen Verletzung oder gar komplizirten Fraktur brauchen würde.

Der Verfasser geht nachher zur Besprechung des Rapportwesens über. Gleich Eingangs wird gesagt: „Ueberall kann man die gleiche Beobachtung machen. Bei jeder Armee, die lange oder gar nicht aktiv wird, gewinnt der Gamaschendienst die Oberhand. Kleinigkeiten wird die grösste Bedeutung beigelegt und mit Zähigkeit und Pedanterie daran festgehalten, während das Wesentliche nur so nebenbei Beachtung findet.“ Der Verfasser macht aufmerksam, dass im Felde im Handumkehr der unnöthige Ballast über Bord geworfen werde.

Das über die üppige Entfaltung des Rapportwesens Gesagte trifft bei uns auch bei andern Truppen zu. Der Verfasser meint: „Man möchte fast vermuthen, die Herren in Bern wären Aktionäre einer Papierfabrik und sorgten deshalb dafür, dass recht viel Papier verbraucht wird.“

Bei einem Truppenzusammenzug müssen nach Behauptung des Verfassers im Ganzen 832 gewöhnliche Rapporte eingereicht werden. Mit einiger Berechtigung tadelt er die ungleiche Grösse derselben. Die grössern haben ein monumentales Format.

Vereinfachung ist gewiss möglich und höchst wünschenswerth. Damit sind wir aber nicht einverstanden, dass es für den Truppenkommandanten genüge zu wissen, dass so und so viele Leute krank seien. Es sei für ihn gleichgültig, ob sie an Durchfall, Stockschnupfen u. s. w. erkrankt seien. Es solle ihm nur mitgetheilt werden, wie viel Mannschaft weniger ausrücke und welche von gewissen Diensten dispensirt sei. Dies mag für den Arzt so scheinen, ist es aber für den Truppenführer durchaus nicht. Da die Aerzte eben nicht Truppenführer sind (wenigstens nicht in dem Sinne, wie wir dieses Wort verstehen), so begreifen sie auch nicht, wie nothwendig es ist, dass der Vorgesetzte sich um das leibliche Wohl seiner Untergebenen bekümmere. Ein Truppenkommandant, der dieses nicht thut, begibt sich eines grossen Theiles seines moralischen Einflusses. Er muss die Zahl und Art der Erkrankungen kennen, um, so viel an ihm liegt, dem Ueberhandnehmen durch geeignete Mittel Einhalt zu thun. Zu diesem Zweck wird er allenfalls mit dem Arzte Rücksprache nehmen, ohne erst zu warten, dass ihm dieser von sich aus (wie schon geschehen) in wenig passender Weise Vorstellungen macht. In erster Linie ist der Truppenkommandant für die Erhaltung, den Gesundheitszustand u. s. w. der Truppe verantwortlich. Aus diesem Grunde soll er auch von den Erkrankungen, die bei der ihm unterstellten Abtheilung vorkommen, Kenntniss erhalten.

Die Beurtheilung, ob die Vorschläge für das übrige Rapportwesen, welche der Verfasser macht, besser den Anforderungen der Wissenschaft entsprechen, überlassen wir den Herren vom Fach.