

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 36 (1946)
Heft: 41

Artikel: Italien im Zwischenstadium [Fortsetzung]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-649225>

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

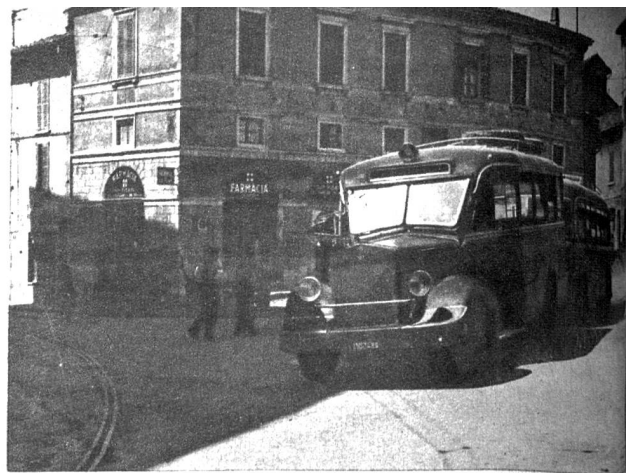
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 29.06.2025

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



Links: Autostrada zwischen Mailand und Bergamo



Rechts: Brescia — schwere Bombenschäden in den Industrieanlagen — dagegen ist die Stadt fast unberührt geblieben



Links: An allen Ecken haben die Pneu- und Schlauchvulkanisierer ihre Betriebe eröffnet, denn Gummi ist rar und die Reifen bedürfen laufend der Reparaturen



Die Wehrmacht sprengte den grossen Eisenbahnviadukt bei Desenzano - Italien baut ihn wieder auf

ITALIEN

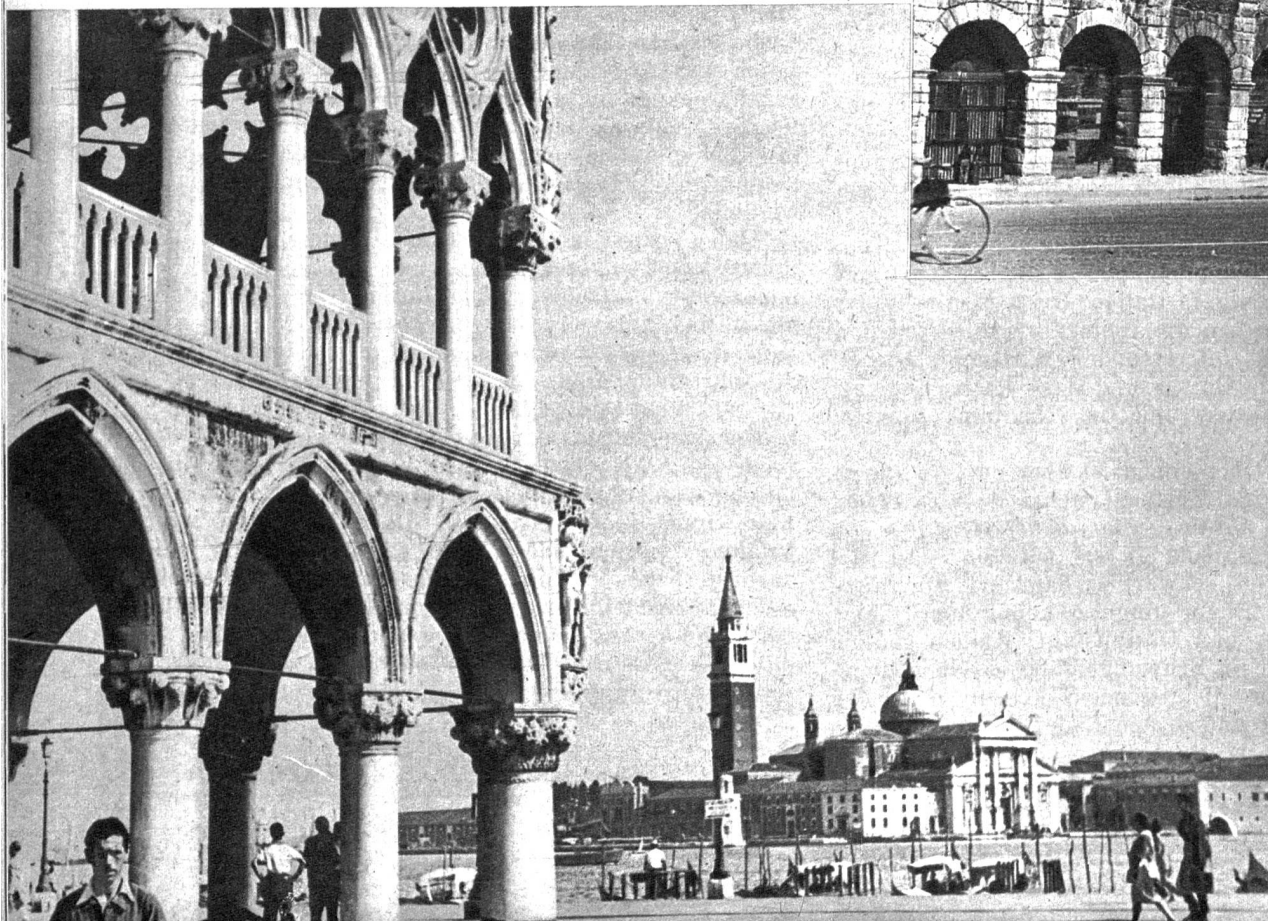
IM ZWISCHENSTADIUM

1. Fortsetzung

Von Mailand bis Venedig



Veronas 2000 Jahre alte Arena steht noch



Bildbericht
von
John Henry Mueller

Links:
Blick von der Piazzetta
durch den Dogenpalast
nach San Giorgio hinüber



Links:
In jeder Stadt sieht man
an den Haltestellen
der Fern-Autocars
diese Menschenmassen
auf Transportmöglich-
keiten warten

Britischer Kreuzer an
der Riva degli Schia-
voni in Venedig

San Zeno, eine von Veronas ältesten Kirchen,
daneben der Wehrturm aus dem 14. Jahrhundert



Die Platzgarage in Venedig, Italiens beschäftigste Garage



Die Mailänder liebäugeln übrigens sehr mit den grossen Platanen, die im Park hinter dem Schloss wachsen, denn der kommende Winter bringt auch Italien noch keine bessere Kohlenversorgung, und der Winter kann in Mailand bitter kalt werden. Warm genug wird aber dennoch die fliegende Brigade der Mailänder Polizei haben, die im steten Kampf gegen Schwarzhandel und Gangster steht und meistens überall zur Stelle ist, wo ein Ding gedreht wird. Deshalb wird es in Mailand allgemach wieder sicherer: eine gute Weile war Mailand eine recht unsichere Stadt und die Taten der Gangster erinnerten an die schönen Tage von Chicago...

Nachdem man uns in Mailand noch Benzin zu 180 Lire der Liter und uns selbst 30 000 Lire für einen Autopneu offeriert hatte, nachdem wir die Hotelrechnung, Uebernachten 600 Lire, Nachtessen zu zweit 2100 Lire, beglichen, berappten wir auch die 200 Lire Garagegebühr für eine Nacht und machten uns auf der sehr geraden Autostrada mit Richtung Brescia—Verona davon. Da wir

harmloser aussahen als viele Lastwagen — und andere Chauffeure, durchsuchte uns die Strassenkontrolle den Wagen nicht nach Schwarzhandelsware, sondern grüsste uns freundlich und entliess uns aus dem Banngebiet der Industriestadt, nachdem auch der Obolus der Autostrada entrichtet worden war. Bei Musocco gabelt die Autostrada, Soldaten, Wanderer, Landarbeiter und junge Mädchen stehen dort und warten auf eine Mitfahrt nach Osten, hocken geduldig und stundenlang am Strassenrand. Lastwagen nehmen diese Leute mit und verlangen ihnen für eine Fahrt von 100 Kilometern 200 Lire.

Wenn zwei dasselbe tun, ist es doch nicht dasselbe. Hitler und Mussolini, beide bauten Autostrassen. Hitler baute die seinigen so, dass sie heute sein einziges positives Uebrigbleibsel geblieben sind: Gerade, zweibahnig, betoniert und in ausgezeichneter Führung, wirklich erstklassige Autostrassen, auf denen das Fahren eine Freude ist. Er hatte schliesslich auch einige Millionen Arbeitsloser als billige Arbeitsameisen zur Verfügung und hinterliess mit seiner Riesenarbeit des Stras-

senbaues sogar im Ausland einen guten Eindruck. Der Duce hingegen hatte weder die nötigen Arbeitslosen, noch genügend Zement zur Verfügung, und deshalb walzte er einfach gerade Bahnen, asphaltierte sie und führte alle Querstrassen in Ueberführungen darüber hin. Sicher sind diese Autostraden nicht, denn es herrscht Gegenverkehr, aber wenigstens fehlen auf ihr die ewigen Ochsen- und Maultierkarren und auch die Velofahrer, die auf allen andern Strassen emsig pedalen, bilden für den Schnellverkehr keine Gefahr. Dafür jedoch hat der Duce an verschiedenen Stellen seiner Autostraden gewaltige Backsteintürme errichtet, Mahnmale für die italienische Arbeit, und Balbo hat dem Duce prompt das Schlagwort dazu geliefert: Wir sind eine Nation von Strassenbauern! Diese Mahnmale italienischer Arbeit stehen auch heute noch, nur das Wort Duce haben die Leute übermalt und die Backsteine sind nun mit Hammer und Sichel dekoriert, oder mit den Slogans all der vielen Parteien, die heute um die Macht im Staate ringen. Italien hat nicht genügend grosse Hausmauern, um all der

politischen Hauswandpropaganda gerecht zu werden, und die Schmierer haben wieder, wie auch schon, ziemlich viel zu tun.

Natürlich haben die sich zurückziehenden Deutschen die grosse Autobrücke über die Adda mit einem Uebermass an Dynamit in die Luft gesprengt — sprengen scheint überhaupt die Lieblingsbeschäftigung dieser Teutonen gewesen zu sein, davon kann jeder sich überzeugen, der auf italienischen Strassen fahren muss. Selbst ganz bescheidene Brücken wurden nicht übersehen und wären nicht die Partisanen gewesen, die Sprengladungen entfernten und Sprenger umbrachten, so hätte Oberitalien heute wahrscheinlich keine einzige Brücke mehr. Besonders emsig waren die Sprengdetachements in Verona: Dort blieb in der Tat keine einzige der alten Steinbrücken, die Veronas Wahrzeichen waren und zur Stadt gehörten wie die Bundesväter ins Bundeshaus, bestehen, und die hölzernen Baileybrücken, eine amerikanische Erfindung, in wenigen Stunden betriebsbereit und äusserst tragfähig, machen sich schlecht in dem mittelalterlichen Städtebild an der Etsch.

Die zahlreichen Melonenverkäufer — ein grosser Schnitz 5—10 Lire — haben für den

versucht, ihm seine Wünsche abzulesen und zu erfüllen — und der Empfangschef tritt alle Tage in Erscheinung und nicht nur dann, wenn der abreisende Gast seine Rechnung begleicht und sich vor den strengen Blicken des Gewaltigen so klein vorkommt, dass er ganz wider Willen doppelte Trinkgelder gibt.

Die italienische Hotellerie und das Gastwirtschaftsgewerbe geben sich gewaltige Mühe, und wenn man weiss, wie schwierig es ist, Personal zu finden, Küche und Keller zu versorgen, so muss man die Leistungen wirklich anerkennen. 1:0 für Italien.

Auf der Autostrada kommt man mit dem Hotel ja weniger in Berührung, dafür aber sitzt man da und dort in kleinen Pinten, unter den Landleuten, und man spricht mit ihnen. Genügsam und bescheiden, dabei freundlich und offen, sprechen die Leute gerne über ihr Leben, über den Krieg und die deutsche «Besetzung» und es ist erstaunlich, wie gut informiert über die Geschehen in Paris oder London auch der kleinste Mann ist, wie er regen Anteil nimmt am künftigen Schicksal seines Heimatlandes. Lasst Vergangenes vergessen und begraben sein — wir haben den Willen, gut zu machen und neu aufzubauen — aber man darf uns nicht die Kehle zusammen-drücken, so dass wir nicht mehr schnaufen können.

Brescia, die Industriestadt, hat einige Zerstörungen aufzuweisen, nicht sehr viele, Bombenschäden. Hier hört die Strasse des Strassenbauer Duce auf und man hat wieder genug zu tun, auf all die Velofahrer und Maultierkarren aufzupassen, die zwar sehr diszipliniert fahren, da ihnen die Amerikaner mit ihren Jeeps Respekt vor dem motorisierten Vehikel beigebracht haben. Wenn heute ein Auto hupt, so wissen sie, dass es ernst gilt, und dass man besser zur Seite gehe, insofern man nach Hause und nicht ins Spital oder auf den Friedhof kommen will. So sind auf diesen Strassen auch innerhalb der Ortschaften hohe Geschwindigkeiten möglich, und wer es eilig hat, fährt in wenigen Stunden von Mailand nach Venedig oder auch nach Florenz hinunter.

Die Poebene ist erstaunlich fruchtbar: Drei Ernten im Jahr, so versichern uns die Bauern, die mit gebeugten Rücken auf ihrem Boden stehen und den Nachschub für die Städte organisieren. Die Versuche mit Baumwolle sind befriedigend ausgefallen, der Reis steht gut und die Maiskolben sind so dick wie Morgensterne. Dabei tragen alle Frucht-bäume sehr reichlich — aber der Mensch kann nicht allein von Früchten und Tomaten leben, er braucht Weizen und Milch, und beide sind nicht sehr reichlich vorhanden. Viel Weizen

wird auch nach Jugoslawien hinüber geschmuggelt, wo der Sack bis zu 30 000 Lire bezahlt wird, gegenüber nur 3000 Lire in Italien selbst. Dieser Schmuggel wird in der obern Adria mit Fischerbooten betrieben.

Zwischen Brescia und Desenzano am Gardasee grüssen nördlich die blassblauen Berge, rechts steigt der Schweinsrücken empor und in der Ferne des Ostens ahnt und weiss man das Meer. So kann auch Verona nur eine Etappe werden, so gerne man in dieser herrlichen Stadt auch länger verweilen möchte. In normalen Zeiten mit einer Bevölkerung von ca. 80 000 Seelen gesegnet, leben in Verona heute deren 250 000. Rätselhaft, wo sie alle unterkommen, aber sie sind wirklich da und es macht allen Anschein, als ob sie bleiben wollten. Verona wird eben bauen müssen, voilà tout. Zu diesem italienischen Zuwachs kommen noch all die vielen Anders-Polen, die in Verona stationiert sind und dort auf irgendeinen Einsatz warten, da sie nun Berufssoldaten geworden sind und ausser der britischen Uniform keinen Besitz mehr kennen. Die Polen bevölkern hauptsächlich abends, wenn es kühler wird, die Stadt, und von den 42 000 Zuschauern, die in der offenen Arena die Vorführung der Oper «Aida» bewunderten, waren 17 000 Polen. Ganze Geschäfte sind auf Polen eingestellt und es ist möglich, sich in Verona nicht nur eine englisch-polnische Uniform von der Stange zu kaufen, sondern sich zugleich auch mit allen erdenklichen Abzeichen und Orden zu dekorieren, was denn auch fleissig betrieben wird: Es gibt in Italien eine Unmasse von falschen Offizieren und Soldaten. Amerikanische Offiziere, die kein Wort englisch sprechen, englische Generäle, die nicht einmal Good morning zu sagen wissen, und UNRRA-Personal, das die UNRRA nur vom Hörensagen kennt. So trat in Mailand auch ein amerikanischer UNRRA-Colonel auf, der den Spezialehändler Reis-, Fleisch- und Teigwarenlieferungen versprach, die Vorschüsse in der Höhe von 12 000 000 Lire einkassierte und beruhigend auf seinen riesigen Revolver klopfte, den er als friedfertiger UNRRA-Oberst zu tragen hatte. Dieser Oberst war reichlich dekoriert, trug er doch unter anderm selbst die silbernen Flügel der Swiss Air und französische Orden... Dieser Oberst nun verstand ebenfalls kein Wort englisch, und die italienische Polizei, die ihn verhaftete, lieferte ihn den Briten in Mailand aus, die den Schweizer vorderhand einmal zu 3 Jahren Zuchthaus verknurrten, wobei die Verurteilung wegen Betruges noch aussteht. Diese werden ihm die italienischen Gerichte von mindestens sechs grössern Städten besorgen. (Fortsetzung folgt)



Der Güterbahnhof von Venedig sieht heute nur UNRRA-Transporte

modernen Verkehr kein Verständnis, denn sonst würden sie mit ihren Tischen, Messern und Melonen sicher nicht an den Autostrassen stehen, wo kein Mensch anhalten will. Trauben und Pfirsiche im Ueberfluss, und so billig, dass man unsere sämtlichen schweizerischen Südfrüchtehändler zwecks Anschauungsunterricht per Autocar nach Italien verschicken sollte.

Wir mögen es auch unsern schweizerischen Hoteliers gerne gönnen, dass die vergoldeten Ausländer wieder in Scharen ankommen, dass man ihnen von Bundes wegen eine nochmalige Preiserhöhung zugestanden hat, dass man ihnen in den miesen Jahren Subventionen bezahlte, wir glauben es ihnen auch gerne, dass ihnen die Schweizer nun nicht mehr so erwünscht sind wie damals, als es hiess: Gang lueg d'Heimet a — und in dem Masse, in welchem die Fremden wieder in die Schweiz kommen, werden wir unsere Ferien wieder im Ausland verbringen. Aber wir möchten es auch allen schweizerischen Hoteliers gönnen, wenn sie sich von ihren Betrieben einmal einige Tage freimachen könnten, um sich in italienischen Hotels bedienen zu lassen. Vielleicht würden sie auch ihr Personal mitnehmen: Der Anschauungsunterricht könnte gar nicht schaden und später würde es in der Schweiz, wer weiss, vielleicht weniger verärgerte Gäste geben. Ohne unsern Hoteliers irgendwie nahetreten zu wollen, ohne ihnen eines ans Bein geben zu wollen, muss doch festgestellt und ausgesprochen werden, dass es eine Freude ist, im italienischen Hotel zu wohnen. Dort ist der Gast im wahren Sinne des Wortes Gast, er wird umworben und man lässt ihn förmlich fühlen, wie lieb er ist, wie willkommen; der Gast seinerseits fühlt, dass man sich um ihn kümmert, dass man



Melonen werden per Kahn nach dem Markt in Venedig gebracht