Befestigungsbauten im obern Piave-Tale

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **54=74 (1908)**

Heft 35

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-98691

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

schiff von 3000 m³ Inhalt mit seinen Versuchen beginnen. Es wird den Namen „Ville de Bordeaux“ führen. Das Luftschiff „Bayard“ wird für einen Aufstieg in Stand gesetzt.

In Italien hat Almerico da Schio, der sich seit einigen Jahren mit dem Studium der Erfahrungen andrer Luftschiffer befasst, ein eignes Luftschiff konstruiert. Dasselbe ist 39 m lang, hat einen maximalen Umfang von 25 m, eine Oberfläche von insgesamt 716 m², ein Volumen von 1208 m³ und ein Gesamtgewicht von 203 kg. Das Schiff hat die Form eines Fisches. Die Tragfähigkeit reicht für vier Personen. Es führt einen Motor „Buchet“ von 12 P. S. und eine Schraube „Tatin“ von 4½ m Durchmesser. Ferner hat das Luftschiff zwei horizontale bewegliche Aëroplane von 10 m², Kiel und Steuer von 5½ m². Das ganze ruht auf der Erde auf 3 Rädern, deren Scheiben mit Spiralfedern ausgestattet sind, um beim Landen den Stoss abzuschwächen. Wenn die Aëroplane so gewendet sind, dass der Wind sie von oben trifft, senkt es sich; wenn der Wind sie von unten trifft, so hebt sich das Luftschiff. Daraus erhellt, dass da Schio auf die Ausnützung des Windes ganz besondere Sorgfalt zu legen hat. Die ersten Experimente erfolgten Juni und Juli 1905; die maximale Höhe war 400 m; die maximale Fahrtdauer bis zur Rückkehr auf den Ausgangsort 50 Minuten; Aufstieg und Abstieg ohne Ausgabe von Ballast und Gas. Seine Lenkbarkeit war angeblich leicht und tadellos, ausser bei stärkern Luftströmungen. In den nächsten Tagen sollen nun neue Experimente vorgenommen werden, nachdem da Schio inzwischen einiges — und zwar einen leichtern und vollkommeneren Motor aus der Fabrik Lavacheur; Versetzung der Schraube, die 600 Umdrehungen in der Minute machen kann, in die Mitte senkrecht über den Motor, der dem Luftschiff eine Geschwindigkeit von 11⁶/₁₀ m in der Sekunde geben wird; Verlängerung und Gewichtserleichterung des Korbes; Vergrösserung des Steuers, Vermehrung der Zahl der Flossen in vertikaler und horizontaler Richtung — an seinem Luftschiff gemäss den Erfahrungen andrer abgeändert hat.

Mit dem neuen englischen Militärluftschiff „Nulli Sekundus II“ wurden Flugversuche gemacht, die aber anfänglich alle fehl schlugen. Bei den ersten zwei Aufstiegen hatte das Luftschiff kaum die Erde verlassen, und wurde noch von den Mannschaften festgehalten, als Defekte zutage traten, die ein sofortiges Landen notwendig machten; bei dem dritten Versuch stieg das Luftschiff bis auf eine Höhe von 1000 Fuss und beschrieb einen Kreis mit dem Durchmesser von einer Meile; es herrschte absolute Windstille. Der Ballon gehorchte auch ganz gut seinem Steuer, als er plötzlich zu sinken begann, da sich wieder ein Defekt an der Maschine eingestellt hatte. Neuerdings ist jedoch ein Fahrtversuch geglückt.

Die Schaffung einer amerikanischen Luftflotte ist, wie aus New-York gekabelt wird, beabsichtigt. Die Behörden wollen beim Kongress für die Landesverteidigung die Bewilligung von 1 Million Dollars beantragen, um dafür lenkbare Luftschiffe zu konstruieren und eine ganze Flotte von Luftballons, nach dem Muster des Zeppelin'schen Luftschiffes, zu bauen. Sollte die Forderung genehmigt werden, so sollen später zum Zweck der Küstenverteidigung Stationen für Luftschiffe errichtet werden. Wie ebenfalls von dort gemeldet wird, hat der Amerikaner Alonzo Perry Bliven in vierzehn Staaten Patente für ein Luftschiff angemeldet, für das er bereits ein Angebot von 750 000 Dollars ausgeschlagen haben soll. Das Luftschiff, dessen Bau jetzt begonnen wird, soll imstande sein, acht Personen und 350 Pfund Vorräte zu tragen, und eine Schnelligkeit von etwa 130 km in der Stunde zu erreichen. Es wird 180 Fuss lang sein, und 10 410 Pfund wiegen. Zur Füllung wird Wasserstoffgas dienen, der Motor wird 100 P. S. haben und vier Propeller treiben. Der unternehmende Erfinder versichert, dass sein Luftschiff „die stärkste Flotte in die Flucht treiben könne.“ (?)

In Lissabon sollte ein Fesselballon aufsteigen. Vorher aber wollte der Luftschiffer, ein Kapitän, einen Probeaufstieg mit 6 Personen in der Gondel vornehmen. Plötzlich erhob sich ein starker Sturm, der den Ballon, der keinen Ballast an Bord hatte, losriss, und ihn mit den Insassen in der Gondel in die Luft entführte, wo er bald den Blicken der Menge entschwand. Ueber sein Schicksal verlautet bis jetzt noch nichts.

Befestigungsbauten im obern Piave-Tale.

In dem grossen Grenzvorsprung des italienischen in Tiroler und Kärtner Gebiet, an den Quellpunkten der Piave, an der Grenzstrecke, die nahe an das Pustertal und die vom Brenner kommende 2gleisige Bahn und Strasse, die Südtirol mit dem Innern der Monarchie verbindet, herantritt, wird italienischerseits gegenwärtig an der Erbauung eines grossen fortifizierten Sammelraumes gearbeitet.

Die Grenze wird hier durch die 2200—2600 m hohe felsige Kette der Karnischen Alpen und durch die durch tiefe Furchen zerteilten Stöcke der Dolomiten, an deren turmartigen Felsen jede Gangbarkeit aufhört, gebildet. Hier gewinnen daher die wenigen leichter passierbaren Talfurchen und niedrigen Sättel, welchen der Zug

der Kommunikationen folgt, eine hervorragende militärische Bedeutung. Es sind dies:

1. Der Karren- und Saumweg aus dem obern Piave-Tale über das 2143 m hohe Tilliacher Joch nach Ober-Tilliach und über das Kartitscher Joch (1500 m) nach Sillian.

2. Eine Landstrasse von Vigo, über St. Stefano, den Kreuzberg (1638 m) in das Sextental nach Innichen.

3. Die Strasse Vigo-Ansiei-Schluderbach, von da erhaltener Fahrweg über Plätzwiese, Prags nach Niederdorf.

4. Die Chaussee von Pieve di Cadore, durch das Boite-Tal, über Cortina, Peutelstein, Schluderbach und das Höllensteintal nach Toblach.

Befestigt sind zurzeit als Sammelräume: Pieve di Cadore-Vigo-Lorenzago, weiter Agordo; hier können rasch grosse Truppenmengen angesammelt werden, denn die genannten Becken von Vigo, Lorenzago, Pieve di Cadore und Agordo sind bis Belluno mit der Bahn und weiter durch gute Strassen mit dem Hinterland verbunden, verfügen über einige Hilfsmittel, besonders Vieh, Heu und Transportmittel und besitzen zahlreiche Unterkünfte. Von diesen Becken aus führen die eingangs genannten Strassen und Wege an die nur 10 bis 40 km entfernte österreichische Rokadelinie im Puster- und Eisacktale. Um nun noch näher an der Grenze über gesicherte Sammelräume zu verfügen, in denen Truppen für die Verteidigung wie für rasche, überfallartige Unternehmungen bereitgestellt werden können, sind bei Padola, St. Stefano und am Mte. Piedo grössere Befestigungsanlagen in Bau genommen worden.

Padola liegt südöstlich des Kreuzbergpasses, an der von Sexten über den Kreuzberg nach St. Stefano ins Piave-Tal führenden Strasse; dort sind beiderseits der Torrente Padola Batterien im Bau, die das Tal der Torrente Padola und Risena und die zahlreichen, von Truppen mit Gebirgsausrüstung benützbaren Fahrwege und Fussteige, welche gegen Auronzo ins Ansiei-Tal führen, unter Feuer nehmen können. Die Batterien beherrschen auch die vom Tilliacher Joche in das oberste Piave-Tal herabführenden Umgehungswege der Stellung von St. Stefano. Die Batterien vom Mte. Piedo, der halben Weges zwischen St. Stefano und Auronzo liegt und dessen Hänge an die Strasse St. Stefano-Vigo steil abfallen, beherrschen einerseits die aus dem Ansiei-Tal und der Torrente Padola gegen die genannte Strasse heranführenden Umgehungswege der Stellung von St. Stefano und sind anderseits als Rückendeckung sowohl der bei Padola aufgeführten Batterien als auch der befestigten Räume bei St. Stefano zu betrachten.

St. Stefano, an der Mündung der Torrente Padola in die Piave gelegen, ist ein grösserer Marktflecken von nur 906 m Höhe. Hier fliessen zahlreiche Wege und die über den Kreuzberg gehende Strasse zusammen, so dass St. Stefano eine grosse Bedeutung als Knotenpunkt erhält. St. Stefano soll durch ein permanentes Fort und mehrere Batterien befestigt werden, die die von Norden kommenden Strassen beherrschen und die über die Ortschaft in südlicher Richtung ziehenden Fahrwege, Karrenwege und Fussteige (Umgehungswege der Befestigungen von Vigo-Lorenzago) sperren sollen.

Durch die Schaffung eines so grossen, geräumigen Sammelraumes scheint der Anfang zur Errichtung einer vor der jetzigen Befestigungslinie gelegenen ersten Befestigungszone gemacht werden zu sollen. Es steht daher zu erwarten, dass einerseits im obern Ansiei-Tale, anderseits im obern Boite-Tale befestigte Zonen geschaffen werden. Mithin würden sich in dem grossen italienischen Grenzvorsprunge, der bei Verona beginnend bis zum Tagliamento-Tale reicht, zwei Befestigungszonen befinden, die als eine doppelte Mauer gelten können, mithin genügende Sicherheit für einen ungestörten Aufmarsch an der Livenza zu bieten vermögen. In der Erkenntnis, dass die Sicherung der Mobilisierung und des Aufmarsches am zweckmässigsten durch offensive Unternehmungen über die Grenze verbürgt werden, dürften die zwei Zonen von Sammelräumen als Ausgangspunkte für überfallartige Angriffe auf das österreichische Grenzgebiet und die nahe an der Grenze führende höchst wichtige Rokadelinie benutzt werden, die die kürzeste und beste Verbindung zwischen Tirol und den österreichischen Sammelräumen bei Villach-Klagenfurt und bei Görtz-Laibach darstellt. Oesterreichischerseits bestehen in dem genannten Raume Befestigungen nur bei Sexten (2 Werke), bei Landro (Doppelwerk), bei Plätzwiese (kleines Panzerwerk), bei Tre Sassi (Sperrwerk) und bei Buchenstein (ein Kampfwerk und ein Sperrwerk).

Internationale Revue.

Eidgenossenschaft.

Schweizerische Offiziere an ausländischen Manövern. Es wurden abkommandiert:

Nach Deutschland zu den Kaisermanövern: Oberstdivisionär Sprecher von Bernegg und Major i. G. Ernst Ceresole; zu den Manövern des XIV. Armeekorps: Kavallerieoberst de Loys, Oberstleutnant i. G. Schäppi und Hauptmann i. G. Rudolf Motossi.

Nach Frankreich: Oberst i. G. Gottfr. Immenhauser und Artillerie-Major Bridel.

Nach Italien: Oberstleutnant Arn. Biberstein.

Nach Oesterreich: Zu den Kaisermanövern in Ungarn: Oberst i. G. von Tscharner und Oberstleutnant Kind, ferner der zurzeit zur Dienstleistung in der österreich-ungarischen Armee abkommandierte Infanterie-Hauptmann Walter Buser.

Ernennungen. Zum Waffenchef der Infanterie: Oberstdivisionär P. Isler in Bern, bisher Oberinstruktor dieser