

Die Gardaseeinselbefestigung Trimelones

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **57=77 (1911)**

Heft 19

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29225>

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.

Hauptfordernis für einen guten Bast ist genügende Anpassungsfähigkeit. Diese kann nur ein „Kissensattel“ besitzen. Ein solcher ist z. B. der jetzige, in seiner Gurtung 1909 verbesserte Tragsattel der Mitrailleurpferde unserer Kavallerie. Derselbe ist ungleich leichter als der Stegbast und „mit dem Anziehen der Gurte ist sein Anpassen schon beendet“; etwas einfacheres und praktischeres als dieses Bastsattelsystem dürfte es kaum geben. Mit relativ einfachen Änderungen ließe sich dieser Sattel zum vorzüglichsten Bast für die Gebirgsartillerie und den Saumdienst umgestalten, und zwar ohne daß dadurch die bisherige Bastweise der Gebirgsartillerie geändert werden müßte. —

Bei Einführung des Ordonnanz-Stegbastes war seinerzeit behauptet worden, die Kissensättel eignen sich für das Basten von Hochlasten nicht, indem sie keinen genügenden seitlichen Halt besäßen. Dem steht nun aber die Tatsache gegenüber, daß die meisten Armeen, die Gebirgsartillerie besitzen, noch heute mit Kissensätteln säumen, und auch unsere alte Gebirgsartillerie hat es bis zum Jahre 1880 fertig gebracht, ihre Geschütze auf solchen Sätteln hochzubasten, denn sowohl der Ordonnanzbast Modell 1831, wie auch derjenige des Modelles von 1848 und von 1861 war ein *Kissenbast*! —

Alle in unserem Lande im privaten Saumdienste früher und noch jetzt verwendeten Bastsättel sind: Kissensättel.

Die Entwicklungsgeschichte dieser Dinger ist eine einfache; noch heute finden wir ja alle Entwicklungsformen dieser Tragvorrichtungen im Gebrauch.

Wie schon die alten Syrier und Aegypter, so säumt noch heute der Orientale „sein Gemüse“ in einem, dem Basttiere einfach übergeworfenen „Doppelsack“ zu Markte. Eine Gurtung solcher Bastung ist nicht nötig, denn seitliches Verrutschen derselben verhindert der obenauf sitzende Marokkaner höchst einfach dadurch, daß er, je nach Bedürfnis, „mit seinem Schweißfuß rechts oder links in die Zwiebeln tritt“.

Für den Transport schwerer Lasten war es von jeher nötig, den Rücken des Saumtieres durch weiche Unterlagen vor Druckwirkungen des Bastgewichtes zu schützen. Zu solchem Zwecke wirft der Mongole seinem Maultiere Strohmatte und Decken über, welche vor Reibungen der über den Rücken ziehenden „Tragbänder der seitlichen Tragkörbe“ schützen müssen.

Harte Lasten wurden von alters her in der Weise gebastet, daß über das sogenannte „Tragkissen“ ein Holz- oder Eisengestell gegurtet wurde. Diese Gestelle dienten als „Aufhängevorrichtung“ und hatten zugleich den Zweck, die Last von den seitlichen Rippenwandungen wegzuhalten. Das schönste Beispiel eines solchen „Primordial-Bastes“ stellt noch heute der sogenannte „Bosniaken-Bock“ dar. Die ganze Tragvorrichtung desselben besteht aus einem ureinfachen, zweiteiligen Strohsack, über den ein sägbockartiges Holzgestell mit zwei Segeltuchriemen gegurtet wird.

Mit ähnlichem Sattel bastet der abessinische Händler, der Bauer der Cordillieren, wie der Räuber der Abruzzen. Diesem Prinzipie entsprechen auch alle Varianten der im privaten Saumdienste unseres Landes früher und noch jetzt verwendeten Tragsättel.

„Der Stroh- und Laubsack“ änderte sich mit der Zeit zum solideren, mit Roßhaar gepolsterten

„Zwilch- oder Lederkissen“, und die eigentlichen Traggestelle modifizierte eben jeder nach der zu säumenden Last.

So ist es ja begreiflich, daß zum Hinüberfugen einer „alten Lady“ über die Bernina der Bündtner-Säumer einst nicht das gleiche Sattelgestell brauchen konnte, wie für das Herüberholen des, sein Innerstes viel mehr erwärmenden — „Veltlinerweines“! —

Dem landesüblichen Bast entsprechend, wurde 1831 auch unser erster Ordonnanz-Tragsattel gebaut. Es war dies ebenfalls — wie bereits gesagt — ein Kissensattel mit Holztraggestell. Das Roßhaar der Zwilchkissen war frei verschiebbar und hätte für das richtige Anpassen dieser Sättel, bei jedem Tiere entsprechend der Form seiner Sattellage verschoben werden sollen. Dies war sehr gut gemeint, wurde aber meist „vergessen“ und mit der Zeit umso mehr unterlassen, weil diejenigen, die sich Mühe gaben, das Roßhaar richtig zu plazieren entdeckten, daß die freie Polsterung gerade an denjenigen Stellen floh, wo sie am notwendigsten gewesen wäre. Analog waren die Verhältnisse auch bei den verbesserten Modellen 1848 und 1861. Kontrolliert man diese Sättel, von denen noch heute eine Anzahl vorhanden sind, so findet man das Roßhaar den oberen Kissenrändern zugelagert und dort eine Wulst bildend, welche die Widerist- und Rückenfreiheit auf ein Minimum reduzierend, ein Gewölbe formiert, das begreiflicherweise auf dem Rücken des Tragtieres seitlich verrutschen muß, sobald schief sitzende Hochlasten, ungleiche Seitenlasten einwirken, oder sich das Tragtier nur schüttelt. Bei solchen Sätteln ist selbstverständlich, auch durch extremstes Gurten, keine genügende Fixation möglich. Ein Sattel erhält seinen seitlichen Halt ja nicht durch vertikales Aufpressen, sondern nur durch zweckmäßiges Anrichten seiner Polster an die Seitenflächen der vorderen Sattellage. Ist die Polsterung in diesem Sinne fehlerhaft, so verrutscht eben der Sattel seitlich und die dabei sich geltend machende Reibung wird die Sattellage wundscheuern, auch wenn das reibende Polster noch so dick und weich ist.*) Nicht die Weichheit und Dicke, sondern die Zweckmäßigkeit einer Sattelpolsterung verhütet Drücke!

Es ist nun nicht zu verwundern, daß man bei solchen Mängeln der alten Packkissen, deren uraltes, vorzügliches Prinzip schließlich total verkannte, jeden Kissensattel überhaupt verurteilte und schließlich dazu kam, im Jahre 1880 den alten Bast zum ersten Steg-Tragsattel umzumodeln, der — wie eingangs dargelegt — trotz den 1895 und 1906 vorgenommenen Verbesserungen, für den Kriegsdienst unserer Milizarmee ungeeignet geblieben ist! S.

Die Gardaseeinselbefestigung Trimelones.

Den Gardasee befuhren bis 1866 österreichische, in dem kleinen Hafen von Riva stationierte Kanonenboote mit dem Zweck der Beherrschung seiner Schifffahrt und seiner Ufer, und zwar namentlich

*) Daß dem tatsächlich so ist, haben uns am besten die deutschen Packsättel bewiesen, deren dicke, aber absolut fehlerhaft gebaute Sattelkissen, uns jährlich so viele Trainpferde an den Seitenflächen des Wideristes wundscheuerten! — 1906 waren von diesem Sattel 100, und 1909 61 Trainpferde gedrückt worden.

des italienischen Teils derselben im Kriegsfall. Die heute vorhandenen österreichischen Motorboote dienen hauptsächlich der Verhinderung des Schmuggels. Der See sah schon im Mittelalter Kriegsflotten und Seekämpfe; denn als Herzog Filippo Maria Visconti von Mailand Venedig bekriegte, und den Gardasee zum größten Teil beherrschte, machte der Candiote Sorbolo dem venezianischen Feldherrn Gattamelata den Vorschlag, eine Flotte in den See zu bringen. Zwei Galeonen, drei Galeeren, eine große Veroneser Barke und 25 kleine Schiffe wurden die Etsch hinauf nach Ravazzone, dann zu Lande auf Walzen und besondern Wagen nach Ueberbrückung der Schluchten und Sprengung von Felsen mittelst 2000 Ochsen zum See von Loppio unweit Torboles geführt, und vom Monte Baldo an Ankertauen hinabgelassen. Bei Maderno wurde diese Flotte vernichtet, aber die Venezianer bauten in Torbole eine neue, und siegten am 10. April 1440.

Die jüngsten Trienter und Veroneser Nachrichten betreffend die Konzessionierung österreichischer Motorboote zum Anlegen in italienischen Gardaseehäfen lenkten erneut die Aufmerksamkeit auf den so bekannten See, ferner aber auch die Nachricht von der Auflösung der in Brescia bestandenen Liga gegen die Germanisierung des Gardasees, sowie die ihr unlängst vorausgegangene von der *Befestigung der Gardaseeinsel Trimelone*.

Italien und Oesterreich sichern bekanntlich seit geraumer Zeit ihre gemeinsame Grenze durch Verstärkung ihrer dortigen Befestigungen und namentlich Italien durch Neuanlage von solchen und beiderseits durch Verlegung von Truppen an diese Grenze. Jene Befestigungen haben durchgängig den Charakter von Straßensperren und nicht denjenigen bedeutender Waffenplätze, und diesen Charakter besitzt auch die unlängst italienischerseits hergestellte Befestigung der Insel Trimelone im Gardasee, unweit des durch Goethe's Abenteuer bekannt gewordenen Malcesines. Denn diese Befestigung, für welche das benachbarte Salo von seiner neuen Garnison von 700 Mann eine Infanterie- und Artilleriemannschaftsbesatzung (Festungssoldaten) erhält, vermag, an einer Stelle des nur 4 km breiten Sees gelegen, mit Geschütz beide Straßen völlig zu beherrschen, die hier am West- und Ostufer des Sees entlang aus der Richtung von Riva her nach Desenzano bzw. Peschiera, beides Stationen der Bahn Mailand-Verona-Venedig, führen. Auch vermöchte sie eine Gefährdung der Bahnstrecke Peschiera-Desenzano durch im Kriegsfall etwa mit je einem Maschinengewehr ausgestattete österreichische Motorboote, wie sie 1866 durch die österreichischen Kanonenboote bestand, zu verhindern. Von jenen Wegen aber steht der am Ostufer im Begriff, erhöhte Wichtigkeit zu gewinnen, da der längst geplante Bau einer Eisenbahn an jenem Ufer sich zu verwirklichen Aussicht hat. Die Haupteinmarschlinie aus Oesterreich nach Italien, der alte, schon vom *Landknechtshere Frundberg's* benutzte Heerweg des Etschtales nach Italien liegt zwar weit außerhalb des Geschützbereiches der Insel Trimelone. Wenn

dieser Heerweg nach Verona auch immer noch durch die Verbindung der Täler des Inn, der Eisack und der Etsch höchst wichtig ist und durch die Eisenbahn auch mit Riva am Gardasee verbunden ist, so hat er doch durch die erwähnten beiden Straßen und den beschlossenen Bahnbau, hinsichtlich der Etschlinie etwas an Bedeutung eingebüßt, weil jene Straßen nunmehr leicht zu erreichende, nicht durch Befestigungen, wie die bei Rivoli und des Plateaus von Pastrengo an der Etsch gesperrte, Einmarschwege nach der Lombardei bilden. Das unbefestigte Desenzano sperrt den Südausgang des westlichen Gardaseeweges nicht, während Peschiera, ungeachtet seiner geschleiften Außenwerke, bei erhaltenem, wenn auch veraltetem Festungskern, noch die Eigenschaft einer vorübergehenden Straßensperre für den nächsten Umkreis besitzt. Die mächtige, nur 18 km vom Gardasee entfernte, ungeachtet ihrer vernachlässigten Enceinte, durch ihren doppelten Fortgürtel immer noch starke *Lagerfestung Verona*, beherrscht zwar das Debouchée der Heerstraße an der Etsch, vermag jedoch in Anbetracht ihrer sehr viele Truppen beanspruchenden, zahlreichen Werke nur dann die erwähnten Ausgänge der Gardaseestraßen zu sperren, wenn sie über genügend starke Streitkräfte für die Offensive gegen jene verfügt. In jedem Falle aber bildet die befestigte Trimeloneinsel einen wichtigen Vorposten in der italienischen Verteidigung der Gardaseestraßen. B

Eidgenossenschaft.

Aus der schweizerischen Armee (ohne Landsturm) wurden 1901/10 jährlich im Durchschnitt 834 Eingeteilte wegen **Tuberkulose** als dienstuntauglich entlassen. Allein der Auszug verlor so während seiner letzten Erneuerungsdauer (1899/1910) 8783 Offiziere, Unteroffiziere, Soldaten und schon eingeteilte Rekruten, d. h. gegen 6% seines durchschnittlichen Bestandes oder etwa drei Regimenter. In den beiden letzten Jahren war die Tuberkulose bei 38% der untauglich erklärten Auszügler Entlassungsgrund. Dazu kommen aber noch die ohne vorherige Dienstentlassung an Tuberkulose gestorbenen Wehrmänner, deren Zahl nicht klein sein kann, wenn in der Schweiz 63% aller Männer, die im Alter von 20 bis 29 Jahren Krankheiten zum Opfer fallen, an Tuberkulose sterben.

Ausland.

Deutschland. Die *Generalinspektion der deutschen Verkehrsgruppen*. Die durch das neue Quinquennatgesetz geschaffene Generalinspektion des Militär-Verkehrswesens ist zukünftig die oberste Waffenbehörde der Verkehrsgruppen. Es sind ihr unterstellt: Die Eisenbahnbrigade mit ihren drei Regimentern, der Militäreisenbahn und den Depotverwaltungen, die Inspektion der Feldtelegraphie mit den vier Telegraphenbataillonen, die Inspektion des Militär-Luft- und Kraftfahrwesens mit (ab 1. Oktober d. J.) drei Luftschiffer- und einem Kraftfahrbataillon, die Versuchsabteilung der Verkehrsgruppen mit der Versuchskompanie und die Verkehrs-offiziere vom Platz (der Festungen Metz, Straßburg, Köln und Königsberg i. Pr.).

Der durch kaiserliche Kabinettsordre vom 7. v. M. ernannte Generalinspekteur, der bisherige Inspekteur Generallieutenant Freiherr v. Lyncker, wird direkt vom Kaiser ressortieren und hat die Befugnisse und Disziplinarstrafgewalt eines kommandierenden Generals. Wie jedes Armeekorps hat die neue Generalinspektion einen Chef des Stabes, für welchen Posten der Major Paul Meister, bisher Bataillonskommandeur im Regiment Alexander, schon lange in Aussicht genommen war, zwei weitere Generalstabsoffiziere (Ia und Ib),