

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

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

**Heft:** 19

**Rubrik:** Eidgenossenschaft

### **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:** 14.01.2026

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

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 Salò 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 *Landknechtsheere 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 Auszüge 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 Verkehrsstruppen. Die durch das neue Quinquennatsgesetz geschaffene Generalinspektion des Militär-Verkehrswesens ist zukünftig die oberste Waffenbehörde der Verkehrsstruppen. 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 Verkehrsstruppen mit der Versuchskompanie und die Verkehrsoffiziere 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),