Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Bericht über die Instruktions-Reise nach Tirol und Oberitalien - Cod. Karlsruhe 1725

[S.l.], [nach 1851]

I

urn:nbn:de:bsz:31-39306

Visual Library

Karlsruhe
1725 I

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

K1725 I. M

1

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Bericht

über

die Instruktions-Reise

nach

Tirol und Oberitalien.

BADISCHE LANDES-BIBLIOTHEK KARLSRUHE

BIBLIOTHEK DER 28. DIVISION

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

I.

Strategisch-tactischer Theil.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Inhalts-Verzeichniß.

1. Thema.

2. Karten-Verzeichniß.

3. Uebersicht der Reise.

4. Allgemeine strategische Verhältnisse der Lombardei.

5. Beschreibung des Landstrichs zwischen Mincio und Etsch:

   a. Allgemeines Bild des Landes,

   b. Einfluß der eigenthümlichen Kultur- und Boden-Verhältnisse auf die Art der Kriegführung und Verwendung der Waffen.

   c. Schilderung einzelner rekognoscirter Abschnitte und Oertlichkeiten.

6. Notizen über Tyrol.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

1, Thema.

Die Instruktions-Reise hatte den Zweck, zunächst die eigenthümlichen Terrain-Verhältnisse des ober-italienischen Kriegstheaters zwischen Mincio und Etsch kennen zu lernen, deren Einfluß auf die taktischen Operationen festzustellen und so ein berechtigtes Kriterium für die Beurtheilung der vielen Kämpfe auf diesem Terrain-Abschnitt zu gewinnen.

Zugleich sollten die strategischen Beziehungen der Lombardei zu den deutschen Provinzen Oestreichs, welche seit 1849 durch Erweiterung der dortigen Waffenplätze und den baldigen Ausbau in Angriff genommener Schienenwege wesentlich andere geworden, der Betrachtung unterzogen werden.

2. Verzeichniß

der

Karten

welche für die vorliegende Recognoscirung benützt wurden.

A. Tirol.

K. K. Generalquartiermeisterstab.
Tirol in 24. Blättern $\frac{1}{144000}$.

Vortreffliche Karte, welche allen Anforderungen entspricht. Die zahlreichen Straßen-Correktionen der letzten Jahre sind noch nicht nachgetragen.

K. K. Generalquartiermeisterstab.
General-Karte von Tirol.

2 Blätter $\frac{1}{288000}$.

bei dem verwickelten Gebirgsterrain ist der Maßstab zu klein.

Mayr Gg. Spezielle Reise- und Gebirgskarte vom Lande Tirol mit den angrenzenden Theilen von Südbaiern, Salzburg, der Schweiz und Ober-Italien. $\frac{1}{500000}$.

Sehr brauchbare Uebersichtskarte.

B. Ober-Italien.

K. K. Generalquartiermeisterstab.

Topographische Karte des lombardisch-venetianischen Königreichs.

42 Blatt $\frac{1}{86.400}$.

Hat in Beziehung auf Genauigkeit und deutliche Darstellung des Terrains, die bekannten Vorzüge der östreichischen Generalstabskarten. Für die Beurtheilung taktischer Operationen, ist der Maaßstab zu klein.

Derselbe.

Manöver-Terrain am Mincio.

28 Blätter $\frac{1}{21.600}$.

Vortreffliche Detailkarte für den Feldzug 1848. Umfaßt die Schlachtfelder von Rivoli, Pastrengo, Sona, Somma Campagna, Custoza, Volta, Castiglione und Lonato.

Oestlich angeschlossen sind 2. Blätter, welche die Umgebungen von Verona und Caldiero enthalten.

Cerri. Carta stradella e postale dell'Italia.

$\frac{1}{864.000}$. 8 Blätter.

Deutliche Straßen-Karte.

3. Uebersicht der Reise.

April:

24ten über Friedrichshafen nach Lindau.

25." Reutte.

26–27. Innsbruck.

28–30. nach Verona durch das Eisack- und Etsch-Thal. Schlachtfelder von Rivoli.

Mai.

1–4ten Besichtigung von Verona und der Schlachtfelder von St. Lucia, S. Massimo und Croce bianca.

5–6. Recognoscirung des Hügellandes auf dem linken Mincio-Ufer – von Ponton bis Valleggio.

7–8. Besichtigen von Mantua, der Ossone-Linie, des Mincio-Ueberganges bei Goito.

9ten Rast in Verona.

10ten Schlachtfelder von Arcole und Caldiero.

11–13ten Ausflug nach Venedig, Besichtigen seiner Befestigungen und Militär-Etablissements.

14ten Recognosciren von Vicenza und der anstoßenden Monti berici.

15ten Parade in Verona.

16ten Besichtigen von Peschiera und Fahrt auf dem Gardasee nach Riva.

17ten Fahrt nach Botzen.

18ten " " Mals.

19ten " " Landeck.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Mai.

20ten Fahrt nach Feldkirch.

21-23ten Rückkehr über Bregenz und Friedrichshafen.

4. Allgemeine strategische Verhältnisse der Lombardei.

Der östreichische Kaiserstaat schiebt in seinem Südwest mit der ungefähren Breite und Länge von je 45. Meilen ein Landstück westwärts vor, das in 2. wesentlich verschiedene Halbtheile, – den nördlichen, – Tirol – den südlichen – die Lombardei* – zerfällt.

Tirol, ein Gebirgsland, arm an Leuten, Produkten und Wegen, reich dagegen an patriotischer Gesinnung;

die Lombardei, im Allgemeinen eben, stark bevölkert, reich und wegsam, dagegen politisch Oestreich widerstrebend.

Gegen Westen gränzen beide Provinzen (20. Meilen) an die Schweiz – zweifelhafter Neutralität – die überdieß in der Mitte der Gränzlinie, 10 Meilen weit, sich einkeilt über den obern Inn bis an die Finstermünz und den Ortlerpaß, die gerade Verbindung zwischen den westlichen Gränzmarken – also unterbrechend – das obere Adda-Thal (Bormio-Straße.) beherrschend.

Gegen Norden gränzt Tirol – 20. Meilen – mit der schmalen Kette der Algäuer Alpen an die bairische Ebene, welche über jene Kette verhältnißmäßig zahlreiche Wege hereinsendet in das Inn-Thal, dessen linke Seite – unter Umständen – Oestreich gefährdend.

---

* dieser Ausdruck gilt der Kürze wegen für das Ganze.

Gegen Süden grenzt die Lombardei am Tessin und Po – 40 Meilen – an stammes- und gesinnungsgleiche Staaten; sofort 15. Meilen weit am Meer.

Gegen Osten grenzen beide Provinzen, mit je 15. Meilen an östreichische Gebirgsländer – Steiermark, Kärnten Krain – an Gestalt und Gesinnung Tirol gleich.

Die Grenze endlich zwischen Tirol und der Lombardei vom Ortler zum Terglou – 30 Meilen – fällt nur in ihrer östlichen Hälfte in die gerade Verbindungslinie jener Punkte, die westliche Hälfte springt – 10 Meilen weit – keilförmig südwärts vor, den obern Gardasee umfassend; s. mittleres Etschthal.

Dieser Keil – Süd-Tirol – den der untere Gardasee vervollständigt, läßt zwischen dem Südende – Peschiera – und dem Po – Borgoforte – eine nur 5. Meilen breite Landstrecke – die Minciolinie – übrig und zerschneidet also die Lombardei in das Vorland: Mailand mit 1/5 seiner Grenz-Ausdehnung nur anstoßend an Tirol und das Rückland: Venedig zu 2/3 umschlossen von Tirol, Kärnten, Krain und dem Meere.

Die Bergnatur der Umfassungsländer isolirt die Lombardei und stellt sie um so mehr bloß, als die Verbindungen nach der militärischen Lebensquelle – Wien – an Zahl beschränkt, dabei lang und schwierig sind; jedoch tritt die Verschiedenheit des Gefährdetseyns bei Vor- und Rück-land jetzt schon entschieden hervor.

Alle Verbindungen nach der Lombardei müssen von

dem Centralpunkt – Wien – ausgehend gedacht werden.
Es sind deren 3.

Die erste durch Oberöstreich, Salzburg und das Nord-tiroler Innthal führend und fortgesetzt bis ins Rheinthal bei Feldkirch, sendet von Innsbruck aus südwärts über den Brenner nach Brixen im Eisackthale und sofort über Botzen durch das Etschthal eine treffliche Kunststraße nach dem 3. Meilen östlich vom Gardasee und in gleicher Höhe mit Peschiera gelegenen lombardischen Verona.

Diese Linie ist von Wien bis Innsbruck 50 Meilen
" Brixen 60 "
" Verona 90 "
lang.

Durch die Beziehungen der bairischen Ebene zu dem betreffenden Theile des Innthals, ist diese Verbindung zugleich kürzeste Vermittlerin zwischen dem obern Donau und untern Po-Lande – eben deßhalb aber keine, unter allen Umständen für Oestreich gesicherte.

Von Botzen abwärts unterliegt sie einigem Einfluße der den Etschkeil umfassenden Lombardei. Sie ist Defilée von Salzburg bis Verona.

Die 2te Linie geht von Wien durch das Mur-, Drau- und Pusterthal nach Brixen in die erste; sie ist bis dahin 60 Meilen, also nach Verona gleichfalls 90 Meilen lang.

Von der ersten Linie scheidet sie der Gebirgsrücken

der norischen Alpen und gegen Einflüsse auf der Brenner Straße sichert sie die im Eisakthale unweit Brixen angelegte Franzensfeste.

Diese Verbindung ist dennoch eine für Oestreich mehr gesicherte; denn jene und indem sie während ihres Zuges durch das Drauthal nahe an der lombardischen Grenze hinläuft, über welche mehrere Pässe – Ampezzo, Tarvis – führen, wird sie für das Küstland strategisch bedeutsam.

Sie ist Defilee vom Semring bis Verona.

Die von Brixen an vereinigten Straßen 1. u. 2. senden:

a, von Botzen eine Verbindung Etschaufwärts, die theils über die Wasserscheide bei Nauders ins Innthal ziehend, in Landeck die Innsbruck-Feldkircher Straße trifft, theils von Mals über das Stilfser Joch und durch das Adda-Thal nach Mailand führt.

Beide Zweige sind durch die nahe Schweiz gefährdet.

b, Von Trient eine Verbindung östlich durch die Val Sugana nach Bassano in die Ebene des Küstlandes, westlich durch Judicarien nach Brescia in die Ebene des Vorlandes; letztere Straße sendet nach Riva am Gardasee einen Zweig durch das Sarca- einen andern durch das Ledro-Thal;

c, von Roveredo östlich durch die Valarsa nach Vicenza, westlich nach Riva.

Alle die unter a – c genannten Wege, sind Gebirgswege zweiter und dritter Ordnung – sie vervielfältigen die Debouchéen nach dem Küstlande – eröffnen dagegen

keine bequemen oder gesicherten nach dem Vorlande, dienen aber immer dazu, die Hauptlinie, wenn auch nur vorübergehend, zu gefährden.

Die 3te von Wien über Laibach nach Palmanova; sie trifft hier die lombardische Hauptstraße, welche der Grenze zwischen Berg- und Flachland folgend, nach Vicenza, Verona, Brescia, Bergamo und Mailand führt.

Diese Linie ist bis zur Grenze 55. Meilen lang - Defilée vom Semring an - vollständig sicher, trifft jedoch die Lombardei am hintersten - 25 Meilen von Verona entfernten - Ende.

Sie muß indeß über Triest verlängert mit dem Endpunkte Venedig-Chioggia - und mit der Bedeutung des Seewegs ins Auge gefaßt und gewürdigt werden.

Von diesem Standpunkte aus die 3. Hauptstraßen beurtheilt, fällt der höhere Werth der ersten wegen ihrer mehrfältigen Bedeutung und der dritten wegen ihrer See-Beziehungen zu.

Durch alle 3. und ihre Zweige, wird das Rückland vollständig beherrscht und gegen das Vorland, sowie gegen Süden die selbstständige Etsch - als strategische Aufmarsch-Linie gewonnen.

Nach vor- und rückwärts aber markirt sich Verona als Schwerpunkt.

Allen diesen Verhältnissen jedoch klebt die Last der 90. Meilen von Wien an! Zur Beurtheilung der Zeiten <u>vor dem Dampfe</u>, muß diese Last vor

Allem in Rechnung genommen werden.

Sie erfordert untereinander ausreichende lebendige Mittel oder Befestigungen, fähig die nöthige Zeit zu gewinnen, und offene Verbindungslinien.

Aus diesen Forderungen erklärt sich die Vergangenheit, erklärt sich die Bedeutung des heute noch aus historischer Gewohnheit gepriesenen Festungs-Vierecks – Verona – Peschiera – Mantua – Legnago – erklärt sich die Bedeutung des Plateau's von Rivoli.

Ungeachtet der erkannten Bedeutung aber blieben der Pivot Verona mit seinem Brückenkopfe Peschiera schwach und vernachlässigt, Rivoli zugänglich.

Aus allem Angeführten erklärt sich auch, was nöthig ist, für eine zuversichtliche Kriegführung.

Nöthig ist:

die Verbindungen 1 und 3. in Zeit und Raum 10fach verkürzende, doppelspurige Schienenwege zu verwandeln, ihre Ausmündungen – Verona, Venedig, durch ebensolche zu verbinden und zu befestigen, auch die Tiroler (Etsch-Inn-) Straße gegen Baiern, die Schweiz und das lombardische Vorland sicher zu stellen.

Bemerkungen.

Die Eisenbahn von Wien nach Triest ist fertig bis Laibach; jene von Verona nach Venedig wird befahren.

Die im Bau begriffene – strategisch hochwichtige – Verbindung beider Linien ist theilweise schon eröffnet.

Die Eisenbahn von Verona nach Botzen ist im Bau, ebenso jene von Innsbruck nach Wien, von einer solchen über den Brenner wird gesprochen.

Die Seeseite Venedigs ist fortifikatorisch verstärkt, die Befestigung Chioggia's projektirt; Verona zum großartigen verschanzten Lager geworden – desgleichen mit angemessener Beschränkung Peschiera.

Die gefährliche Höhe von Rivoli ist durch neue Werke beherrscht, die Chiusa veneta geschlossen, der Gardasee durch eine Dampf und Segel-Flotille gesichert; die Kaserne von Trient befestigt; endlich wird das Eisackthal durch die Franzensfeste, das obere Etschthal durch die Befestigung von Nauders geschlossen und einer Einwirkung aus dem Veltlin durch Vernachlässigung der Bormio-Straße begegnet. Eine Sicherung gegen Baiern ist nicht ins Werk genommen – sie ist auch minder nöthig, indem erforderlichenfalls die sichere Draulinie an die Stelle der Innstraße treten könnte.

So ist also der größte Theil des oben Geforderten ausgeführt oder vorgesehen. Der Dampf wird von der Last der Zeit befreien – Verona in Wirklichkeit sein, was es bisher nur scheinbar war, – ein sicherer Schwerpunkt erhaltend – nie drohend!

Wenden wir uns nun zu dem Vorlande. Dasselbe läßt sich nicht, wie jenes, hinter sich nehmen, es muß offensiv beherrscht und bewältigt werden.

Dazu reicht – selbst ein starkes – Verona nicht aus.

Denn zunächst lagert sich vor dasselbe – halbkreisförmig – die Minciolinie, eine bedeutende Barriere, weiter westwärts – in ähnlicher Form – die Thäler des Oglio, der Adda, des Tessin, – frontale Hindernisse. Die flankirende Straße durch das Veltlin ist zu entlegen und zu unsicher, auf der anderen Seite der Po kein Schutz.

Hieraus erklärt sich abermals die Vergangenheit, – erklärt sich, warum das Vorland nie gehalten, – erklärt sich, warum alles Heil gesetzt ward in das Festungs-Viereck zwischen Mincio und Etsch!

Aus allem Angeführten erklärt sich abermals, was nöthig ist, um die Aufgabe zu lösen:

Es muß der – Verona unmittelbar vorgelagerte – Wall des Mincio in eigene feste Hand genommen, es muß der Schienenweg – doppelspurig von Verona bis Mailand verlängert – endlich eine – schweizerischen Einflüssen entzogene – Heerstraße aus dem Deutsch-Tiroler-Etsch-Thale nach Mailand eröffnet, durch Alles dieß eine Aufmarschlinie gewonnen werden, abgezogen von dem – keinen Schutz gewährenden Po!

Bemerkungen.

Was für Peschiera und den Gardasee in nächster

Zeit geschehen, ist schon oben angeführt worden.

(: Mantua und Legnago sind noch feste Plätze wie ehedem. :)

Die Eisenbahn von Verona nach Mailand wird zum größten Theil schon befahren – der Ausbau des Festen-den steht in naher Aussicht, auch ist eine neue Heer-straße von Botzen nach Bergamo – durch das Sol- und Camonica-Thal über den Tonal – durch den Rü-ken der veltliner Alpen und den Comer See gegen die Schweiz gedacht in Ausführung.

Zu Mailand und Pavia werden Citadellen erweitert und angelegt.

Somit ist auch in Beziehung auf das Vorland geschehen, oder vorgesehen, was strategisch bedeutsam ist. Die Basis ist einestheils an den Mincio vorgeschoben, anderseits flankirend über Brescia bis Bergamo verlängert – vom Po emancipirt.

Auf dieser Grundlage kann strategisch – mit viribus unitis – allen Ereignissen beruhigt entgegengesehen werden.

Zu der – durch die neuen Befestigungen und Verbindungen gewonnenen großartigen Frontaufstellung – Bergamo – Venedig, – welcher der Po als Defensivlinie vorliegt, tritt noch weiter:

daß die Natur um die Südseite des Gardasees herum – eine Schanze gebaut,

vorgreifend: südwestlich bis Lonato – Castiglione und Volta –

südöstlich bis Valeggio - Somma-Campagna und Pastrengo eine Schanze, deren Reduit das verschanzte Lager von Peschiera ist - deren eine Flanke die See-Flotille, die andere Verona deckt, welche die Mincio Uebergänge von Salionze, Monzambano und Borghetto in sich schließt und den untern Mincio strategisch wie taktisch vollkommen beherrscht, eine Schanze endlich im gesunden Lande, welche die Bedeutung jener, aus historischer Pietaet gepriesenen Festung Mantua - die ihrer Fieber wegen alljährlich tausende von Menschenleben fordert, - weil nicht à cheval des Po gelegen - vollständig aufhebt. -

Dieß vom defensiven Standpunkte aus.

Offensiv bleibt die angegebene Basis gleichfalls maßgebend, von ihr aus müssen die Operationen über den Po und Ticino vorgetrieben werden - an Wegen hiefür ist die Ebene reich - und bleibt nur der Besitz befestigter Punkte à cheval dieser Gewässer zu wünschen.

Hier genügt, dieß angedeutet zu haben.

---

5. Beschreibung des Landstriches zwischen Mincio und Etsch.

a, Allgemeines Bild des Landes.

Der Landstrich zwischen Mincio und Etsch, ein Stück der großen lombardischen Ebene, welche vom Po durchflossen, sich ausbreitet zwischen Alpen und Apenninen, theilt mit dieser den landschaftlichen Charakter.

Unter der fleißigen Hand des Italieners ist aus dem wasserreichen Flachlande Oberitaliens ein großer Maulbeer- und Rebgarten geworden, welcher mit ermüdender Einförmigkeit Besitz ergriffen hat, über diese fruchtbaren Gründe, die Reiskultur an die Sumpfufer der Flüsse drängend.

Nur der Blätter-Reichthum, die Größe und das lebhaftere Grün fast aller Gewächse, erinnert an ein milderes Klima, an eine südlichere Breite, noch fehlen die edleren Pflanzenformen des Südens, kümmerlich vegetirt der Lorbeer, die Myrte, die Limone und der Orangebaum auf einem Grunde, den in harten Wintern, – wenn auch vorübergehend – Schnee bedeckt, und selten nur sieht man die herrliche Pinie ihre schirmförmige Krone zum blauen Aether erheben.

Alle Fruchtfelder sind in regelmäßigen Parallel-Reihen mit Maulbeerbäumen bepflanzt, die Reihen 20. – 30., die einzelnen Stämme 10 – 12. Schritte unter

einander entfernt, letztere durch vielfach verschlungene Rebenranken verbunden.

Der Maulbeerbaum, 6 Fuß hoch zwischen Wurzel und Krone, diese emporstrebend mit dichtbelaubten Zweigen, hat in seiner äußeren Form viele Ähnlichkeit mit unserem Birnbaum und ein süddeutscher Obstgarten gibt die landschaftlichen und militärischen Eigenthümlichkeiten der lombardischen Ebene am getreuesten wieder.

Zwischen diesen Baumreihen pflanzt der italienische Bauer Getraide, Mais, Taback, welche hoch aufschießend unter dem Strahle der südlichen Sonne, die Straßen in aussichtslose Defileen verwandeln.

Die Reisfelder, zusammenhängend entlang des Po oder in der Ebene zerstreut, unter Wasser bis zur Zeit der Ernte gegen Ende Juli, gestatten zwar eine Aussicht über größere Complexe, sind aber nach ihren übrigen Eigenschaften, dem Sumpfterrain gleichzustellen, an welches sie anlehnen.

Nur in ganz trockener Jahreszeit, nach der Ernte oder im Winter, werden sie der Infanterie zugänglich, der Benützung für reitende Waffen und Fahrzeuge tritt ein dichtes Netz kleinerer oder größerer Gräben und niederer Dämme stets hindernd entgegen.

Wenige Gegenden machen eine Ausnahme von dem entworfenen Bilde; auf dem recognoscirten Terrain allein die Heide von Frabiano bei Villa-franca.

In diesen Maulbeerpflanzungen oder Reiskulturen versteckt, nur aus unmittelbarer Nähe, oder von erhöhten Punkten sichtbar, liegen zahlreiche Dörfer und Casinen.

Erstere, entweder in enge Straßen zusammengebaut, Haus an Haus ohne Unterbrechung, oder eine Vereinigung von Casinen – einzeln stehende Wohnsitze mit ummauerten Gärten – sind in gefälligen, architektonischen Formen aus den Rollsteinen der Ebene aufgeführt, nach Form und Bauart kräftige Stützpunkte für die taktische Vertheidigung.

Zahlreiche, aus Granitgeschieben erbaute und trefflich erhaltene Straßen vermitteln die Verbindung über dieses vielfach durchschnittene Terrain.

Das Straßennetz der Lombardei ist das dichteste in der ganzen östreichischen Monarchie und lassen sich unter den Benennungen nach Güte und Breite 4. Categorien:

1, Staatsstraßen;
2, Communal-Straßen
3, Feld- oder sogenannte Herrenwege;
4, Fuß- und Saumwege

unterscheiden.

Alle Kommunikationen sind, sobald sie dem Gebirge näher liegen, der zeitweiligen Zerstörung durch Torrenten ausgesetzt; Wildbäche, welche bei plötzlicher Schnee-Schmelze oder nach anhaltendem Gewitter Regen das Niederschlagswasser in solcher Masse und mit solcher

Geschwindigkeit zu Thale führen, daß alle Wehre, Dämme und Durchlässe nutzlos werden.

Ungestüm wälzt sich das entfesselte Element durch das selbstgeschaffene Bett, alle Kunstbauten niederreißend, welche seinen Weg kreuzen und weite Strecken fruchtbaren angebauten Landes mit trüben Fluthen bedeckend.

Diese jährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen sind eine Calamität für Ober-Italien und durch ihren plötzlichen, ganz unberechenbaren Eintritt für die Ausführung strategischer Entwürfe besonders gefährlich.

Marschirende Kolonnen müssen sich bei schlechtem oder nur zweifelhaftem Wetter unbedingt der gegen solche Zerstörungen am meisten geschützten Hauptstraßen bedienen.

Die landesüblichen Transportmittel auch für die schwersten Lasten, bestehen in zweirädrigen Karren mit Gabeldeichsel, die Zugthiere voreinander gespannt.

Die im Lande gezüchteten Pferde sind klein und schwach und stehen dem genügsameren und dauerhafteren Esel oder Maulthiere an Werth entschieden nach.

b, Einfluß der eigenthümlichen Cultur- und Boden-Verhältnisse auf die Art der Kriegführung und Verwendung der Waffen.

Den beschriebenen Cultur- und Boden-Verhältnissen entsprechend, hat die Ebene von Oberitalien als militär-

ischen Operationsfeld einen ganz eigenthümlichen Charakter, welcher in keinem Lande des europäischen Continents sich wieder findet.

Das undurchsichtige Terrain löst die Linienschlachten, wie sie auf freien Ebenen geschlagen werden, in eine Reihe von Lokal-Gefechten auf, bei welchen es sich in der Regel um den Besitz fester steinerner Höfe, Villen und Dörfer handelt, welche in einer Baum-Cultur liegen.

Einheitliche Gefechtsleitung, ein Zusammenwirken der größeren Heerestheile ist beinahe unmöglich und nur durch sehr gewandte, orts- und sachkundige Generalstabs-Offiziere, läßt sich Verbindung und Fühlung nothdürftig erhalten.

Dadurch wird die Organisation der italienischen Armee in starke selbstständige Brigaden bedingt, mit Führern an der Spitze, welche eingeweiht in den Haupt-Operations-Zweck – die eintretenden Verhältnisse richtig zu beurtheilen und zu kombiniren verstehen, welchen die Detail-Ausführung ihrer Aufträge unter eigener Verantwortung überlassen werden kann.

Den Brigade Kommandeuren liegt ob, die Normen für Marschordnung und Gefechtsführung den Terrain-Verhältnissen anzupassen.

Im Allgemeinen müssen kombinirte Abtheilungen, von dem coupirten, dichtbewachsenen Boden auf den Straßen-Linien festgehalten und zur tiefen Marschordnung

gezwungen, ihre Sicherungstruppen weit vorzuschieben, wollen sie anders Zeit gewinnen, um gegen einen überraschenden Angriff mit dem Gros in eine Gefechtsstellung übergehen und die Truppen noch außerhalb des feindlichen Feuers von der Straße weg in die Kultur ziehen zu können. Denn mehr wie sonst entscheiden in diesem Gelände unvorhergesehene Zufälle; mehr noch wie im offenen Boden ist für den Führer von Werth sich die Einwirkung in das Gefecht zu sichern durch unvergebene Reserven.

Die Avantgarde selbst hat sich auf Beobachtung der Straße zu beschränken. —

Reiter-Patrouillen stoßen jeden Augenblick auf Hecken, Rebenguirlanden und Gräben, können keine Verbindung unter sich und mit dem Haupttrupp halten, ermüden die Mannschaft ungemein und erfüllen so in keiner Weise ihren Zweck.

Ähnlich verhält es sich mit der Sicherung der Lagerplätze. Wie die Vertheidigung, so ist auch der überraschende Angriff auf die Straßen gewiesen.

Mit einer größeren Abtheilung quer durch die Kultur einen Ueberfall auszuführen, ist unmöglich, die genaueste Ortskenntniß scheitert, besonders bei Nacht, an den überall ähnlichen Formen der Bewachsung und des Anbaus.

Combinirte Detachements von entsprechender Stärke auf den Verbindungswegen genügen daher und geben volle Sicherheit.

Reiterei.

Reiterei ist nur auf den Straßen zu verwenden. Zum geschlossenen Gefecht, selbst in kleineren Abtheilungen, findet sie beinahe nirgends den nöthigen Raum.

Durch die oft erwähnten Cultur-Verhältnisse wird auch ihre Benützung zum Vorpostendienst außerordentlich beschränkt.

Gute Dienste hat dieselbe in beiden Feldzügen geleistet, wenn sie mit Infanterie in größere Beobachtungsposten combinirt, oder zur Recognoscirung und Beunruhigung in den Rücken des Feindes entsendet wurde.

Artillerie.

Für die Artillerie handelt es sich in Italien hauptsächlich um die praktische Uebung, schnell das Geschütz in jeder Cultur aufzustellen.

Sofern aber das Terrain nur selten ein eigentliches Manövriren gestattet, sondern die Batterien gezwungen sind, auf geraden Kunststraßen dem Feinde entgegen zu rücken, hat das schwerere Kaliber entschiedene Vortheile, weil leichtere Geschütze stets eine Weile dem Feuer ausgesetzt sind, ehe sie zum Auffahren kommen.

Auch ermangeln die Geschosse der nöthigen Percussionskraft auf einem Kriegsschauplatz, wo die Artillerie meist darauf beschränkt ist, einen Feind zu beschießen, der hinter festen Barrikaden, solid gebauten steinernen Gebäuden und Verschanzungen postirt, nicht gesehen und nur durch

Demolirung seiner Deckungsmittel vertrieben werden kann.

Gegen derartige Objekte haben Zwölfpfünder in beiden Feldzügen viel Größeres geleistet.

Haubitzen sind bei der eigenthümlichen Pflanzung der Maulbeerbäume und Weinreben, welche jede Aussicht benehmen, in Italien unentbehrlich und kommen verhältnißmäßig häufiger zur Verwendung, als die Kanonen.

Die Objekte für lange und kurze Haubitzen finden sich etwa in gleicher Anzahl.

Erstere gegen vertheidigte Punkte von geringerer Ausdehnung, Eingänge von Dörfern, stärkere Gebäude, welche den kürzeren Haubitzen widerstehen würden, Brücken, Schanzen und Barrikaden.

Die kurze Haubitze gegen Dörfer, Höfe, größere mit Mauern umgebene Landhäuser und in waldiger Cultur, wo eine Seiten-Abweichung von 80 bis 100 Schritten keinen Unterschied macht.

Die Verwendung der Raketen in der Ebene, ist beschränkt. Zwischen den dichtbelaubten Kronen der Maulbeerbäume finden sie keine freie Bahn zu ihrem Fluge, fallen wirkungslos zu Boden, sobald sie in das Laubwerk eines solchen Baumes gerathen.

Auch vermögen sie als Brandgeschosse gegen die steinernen mit Ziegeln gedeckten Häuser nichts auszurichten. Ihre Percussionskraft reicht nicht hin, die dünnste Mauerwand zu durchschlagen.

Damit soll jedoch keineswegs ausgesprochen werden,

daß sich nicht, wie überall, so auch in Italien die Bedingungen und Terrain-Verhältnisse zu einer ausgiebigen Verwendung der Raketen finden. – Dieselben haben in beiden Feldzügen bei Flußübergängen, auf den Gebirgen und in den Thälern Südtirols, bei Bewerfung von Schanzen, durch Anzünden feindlicher Laubhütten-Biwuaks, Ausgezeichnetes geleistet.

Immer aber werden ihre großen Vorzüge viel prägnanter hervortreten in freien offenen Ländern, wie z. B. in Ungarn und Gallizien, den Ländern der hölzernen Häuser und der Schindeldächer.

Technische Truppen.

Ein großes Feld der Thätigkeit bietet der italienische Kriegsschauplatz vor Allem dem Infanterie-Pionnier. In einem Lande, wo jede Straße mit Seitengräben versehen ist und noch zahlreichere die Felder durchkreuzen, ist der Werth praktisch ausgebildeter Leute, welche den Nothbrückenbau verstehen und mit Haue und Spaten umzugehen wissen, unberechenbar. – Auf den langen und geraden Straßen im Kanonenfeuer zum Angriffe vorzugehen, ist unmöglich. Bevor man bei den Batterien ankäme, würden bereits Leute zum Todtschießen fehlen. Seitwärts durch die Cultur vorzurücken, daran ist ohne Vorbereitung nicht zu denken. – Wie vortheilhaft daher, durch Infanterie-Pionniere in ganz kurzer Zeit diese Hindernisse für Geschütz und Truppen praktikabel

machen zu können.

Die Italiener sind ferner Meister im Barrikadenbau und Barrikaden konnte man in beiden Feldzügen sicher da antreffen, wo Piemontesen und Insurgenten nur 24. Stunden sich aufgehalten hatten.

Die Wegräumung (welche) soll sie schnell von Statten gehen, Übung erfordert, fiele ebenfalls den Pionier-Compagnien der Brigaden zu.

c. Schilderung einzelner eingeübter Abschnitte und Örtlichkeiten.

1, Das Hügelland am Mincio.
(: die Naturschanze am Gardasee. :)

Auf dem Kriegstheater des Jahres 1848., im engeren Sinne, zwischen Etsch und Chiese, lassen sich zunächst zwei Abschnitte unterscheiden:

a, das Hügelland im Norden,

und

b, die Ebene von dessen Grenzen bis zum Po.

Das Hügelland, eine Geröll-Ablagerung, welche in weitem Bogen und in einer mittleren Breite von 3. Stunden die Südspitze des Gardasees umgibt – auf der einen Seite bei Pastrengo an die Etsch – auf der andern Seite bei Lonato an die Chiese anschließt – den Raum zwischen diesen Gewässern und dem See fortanfüllend bis zum

Gebirge, ist gebildet durch eine Menge von Kegeln und Barren, deren eigenthümliche Formen und dem jetzigen Gewässer parallele Anordnung nur aus ihrer Entstehungsweise zu erklären ist.

Der Lago di Garda hat wohl bei früheren gewaltsamen Ausbrüchen diese Geröllmassen aus den Hochthälern der Alpen vor sich hergewälzt und als Uferdämme in die Ebene hinausgerückt.

Die isolirten Geröllkegel deuten die Punkte an, wo die wildbewegten Wasser die inneren Barren unterwühlt und zerrissen haben, um dann auch die äußerste Bank zu durchbrechen und in die Ebene abzufließen, letztere weithin mit Alpenschutt und Rollsteinen bedeckend.

Den Durchbruchstellen entsprechen die jetzigen Ausgänge von der Ebene her. Der See hat sich nach diesen Katastrophen auf ein inneres Becken zurückgezogen und entleert, was letzteres nicht zu fassen vermag, „durch die Rinne des Mincio."

Die trocken gelegten Kiesbarren hat im Laufe der Jahrhunderte eine südliche Vegetation überwuchert, ohne jedoch ihren Charakter als frühere Uferlinien zu verwischen.

Im Allgemeinen charakterisirt diese Hügel eine durchsichtigere Cultur, die Bewässerungsgräben sind weniger zahlreich, ein Manövriren querfeldein ist leichter auszuführen, als in der Ebene. Auch gestatten die meist kahlen Kuppen und Rücken, eine Aussicht über große

streuten. Eine Beurtheilung der Gefechtslage durch Ohr und Gesicht ist daher erleichtert und ließe sich durch ein organisirtes Signalisirsystem wesentlich unterstützen. Vertheidigung und Angriff finden Haltpunkte im Terrain.

Daher mag es auch kommen, daß in allen Kriegen diese Hügelgruppen der Ebene als Gefechtsfeld vorgezogen wurden, daher kommt es, daß wir in der strategischen Einleitung ihnen einen besonderen Werth gegeben.

Auf dem linken Ufer des Mincio markiren sich 4. Hügelreihen mit den Hauptrichtpunkten – Sona, S. Giorgio in Salice, Castelnovo und Cavalcaselle, unter sich durch die Rinne des Fionebachs in zwei Abschnitte geschieden, von welchen der westliche, nach seiner ganzen Terraingestaltung und der Richtung seiner Haupt-Kommunikation der Mantuaner-Straße mehr den Offensiv-Zwecken Peschiera's dient, indem er die Linie des Mincio und dessen Uebergänge direkt flankirt, während der östliche – Verona zugekehrte – ein System von Defensivstellungen darstellt, welches als große Naturschanze die Umwallung des Centralpunktes bis zur Hügelgrenze hinausrückt.

Den Hauptwerth in defensiver Beziehung hat die äußerste Barre mit den Sperrpunkten

Pastrengo – Bussolengo

S. Giustina

Sona

Somma-Campagna

Custoza

Valeggio – M. Magrino – M. Vento.

Auf der Kante des steil gegen die Niederung abgestuften Thalhanges erbaut, unter sich und mit Peschiera durch gute Straßen in Verbindung, schließen oder flankiren die genannten Dörfer die Ausgänge zu dem Hügelland, weithin die praktikabeln Angriffslinien mit Geschützfeuer beherrschend.

Unterstützt wird ihre von Natur starke Defensivlage durch die massive Bauart der Häuser, ebenso vieler Reduits innerhalb großer ummauerter Gärten, letztere nicht selten als Bastionen über die Umfassung vorspringend.

Die Schwäche aller dieser Stellungen – auf der äußeren Linie wie auf der inneren – liegt im Norden. Gegen Einwirkungen von dorther müssen sie gesichert werden. Darum auch in allen früheren Kämpfen das Streben, das abschließende Plateau von Rivoli, oder zum mindesten die Mulde zwischen Lazise und Ponton zu gewinnen.

Pastrengo.

Pastrengo kann nur durch seine Hochlage zur Besetzung verführen – es deckt weder einen Etsch-Übergang, noch besitzt es Zugänge zum Brenner; höchstens eignet es sich zum Vorposten einer von Piovezzan über den Olivetto- und Costiere-Berg – behufs Deckung des Etsch-Übergangs bei Ponton gewählten Postirung. – Peschiera und die Gardaflotille sind indessen sicherere Hüter desselben.

Die Vertheidigung des Küstlandes muss überhaupt an den See vorgelegt werden.

St. Giustina, Sona, Somma-Campagna.

St. Giustina und Sona liegen zu beiden Seiten der Einsattlung, in welcher die Hauptstrasse an der Osteria del Bosco vorüber von Verona nach Peschiera führt.

Ein direkter Angriff über die Steilrassen des Monte Corno und Monte Val Oruno gegen die starke Umfassung ist unausführbar.

Die Strasse aber wird von der Osteria aus im wirksamsten Kartätschen-Ertrag rasirt, ist von den Anwandungen eingesehen und im direkten Schuss. – Bis Castelnovo rückwärts schneidet sie sich überdiess in die zusammengedrängten Hügelreihen ein und kann als Defilee leicht gesperrt werden.

Castelnovo und Cavalcaselle eignen sich nach Lage und Bauart zur Vertheidigung.

Unter ähnlichen Verhältnissen tritt die Bahnlinie zwischen Sona und der Madonna del Monte, weiter südwestlich die Strasse über Somma-Campagna nach Guastalla in das Hügelland.

An beiden Punkten wird die Vertheidigung von den Terrain-Verhältnissen ausserordentlich begünstigt. – Zwischen Sona und Somma-Campagna isoliren 2. Durchbrüchen ein Hügeldreieck, dessen Basis der Ebene sich

zukehrt. Es bildet den östlichen Vorsprung des äußeren Walls gegen Verona und ist deßhalb für Angriff und Vertheidigung von besonderer Bedeutung.

Auf der andern Kante, weithin von der Ebene sichtbar, liegt dem Monte Vello und Sona gegenüber die Kirche der Madonna del Monte.

Obwohl minder stark, als die Höhen von Sona und Somma Campagna, weil flacher geböscht und einer Häuserlinie entbehrend, kann auch dieser Abschnitt durch zweckmäßig angelegte Feldwerke zu hartnäckiger Vertheidigung befähigt werden, um so mehr, als die oben erwähnten – einer Umgehung etwa dienlichen Einschnitte rückwärts durch die zweite Hügelreihe geschlossen sind.

Durch Feldwerke unterstützt, ist eine Forcirung beinahe unmöglich, um so mehr, als treffliche Straßen mit Gelegenheit zu Nachhutstellungen, den Rückzug nach Peschiera sichern.

Custoza.

M. Torre - Monte Mamaor.

Von Villa franca her, zwischen Somma Campagna und Valeggio ist der Hügelrand nur noch an 3. Punkten unterbrochen, ein Eindringen möglich:

1, durch das Thälchen von Staffalo;

2, in der Rinne des Tionebachs.

3, auf der Mantuaner-Straße.

Das Thälchen von Staffalo isolirt den M. Torre, auf

welchem Custoza erbaut ist, im Nordost, umgeht so die Stellung auf dem südlichen Rande des genannten Berges, faßt sie im Rücken.

Der Schwerpunkt für die Vertheidigung des Tione-Einganges liegt daher weiter zurück, da wo der Monte Godio beide Thal-Einschnitte vereinigt.

Custoza ist durch seine hohe Lage jeder direkten Einwirkung von der Ebene her entzogen und hat nur als Beobachtungsposten Bedeutung. – Denn vom Belvedere di Custoza liegt, einer Reliefkarte gleich Hügelland und Ebene ausgebreitet vor den Blicken des Beobachters. Nördlich die blauen Fluthen des Gardasee's und der schneebedeckte Monte Baldo, im Süden der Horizont in dämmernder Ferne.

Auf dem rechten Tione-Ufer dem Monte Torre gegenüber, erhebt sich der Monte Mamaor, – über Gardoni und Onevesa als niedere Berge verlängert bis zur Mantuaner Straße. Der Hauptstock ist unangreifbar, die Berge in dem Einschnitt von Feniletto zu umgehen.

Mit der Einnahme von Valeggio, wird auch die Linie des Mamaor unhaltbar. – Die Vertheidigung der Straßen-Ausgänge nach Salionze und Oliosi fällt der Replistellung auf dem Monte Vento und Monte Magrino, mit dem dominirenden Schlüsselpunkte Canova, zu.

Die außerordentliche Defensivstärke dieser Letzteren zu erläutern, scheint überflüssig, ein Blick auf die Detailkarte genügt.

So stark nun die im Vorstehenden skizzirte Defensiv-

Kraft der Hügelgrenze Front gegen die Ebene ist, so wenig vermag sie von daher Eingedrungenen kräftigen von Norden kommenden Offensivstößen zu widerstehen. An vielen Stellen überhöht, mit höchst gefährdetem Rückzug über den steilen Hang herab, ohne inneren Zusammenhang durch die früher erwähnten Einschnitte, läuft er Gefahr, im vollen Sinn des Worts in die Ebene hinabgeworfen, vom Mincio abgeschnitten zu werden. Von Peschiera aber sind die früher genannten Punkte, deren Besitz für die ungestörte Verbindung mit Verona entscheidend ist, in wenigen Stunden zu erreichen, ebenso von der Hauptstellung aus. Es erscheint daher für die Vertheidigung Front gegen Süden, überflüssig, dieselbe dauernd zu besetzen. – Kein Feind wird sich freiwillig in diese Mausfalle drängen.

Wie sehr durch den Ausbau des befestigten Lagers von Peschiera dessen Offensivkraft mit Bezug auf die vorgeschobenen Hügelbastionen erhöht wird, ist früher besprochen worden und bleiben daher nur noch die Verhältnisse der Mincio-Linie und ihrer Uebergänge zu erörtern.

2, Die Linie des Mincio.

Der Mincio, von Peschiera bis Volta innerhalb des Hügellandes führt in rascher Strömung über festem Kiesgrund, die klaren Wasser des Gardasee's nach der Ebene.

bei einer mittleren Tiefe von 6–8' Fuß, 100 Schritte breit und reißend, bildet er ein nicht unbedeutendes Hinderniß um so mehr, als seine von zahllosen Bewässerungsgräben durchschnittenen Ufer, größere Truppen-Abtheilungen auf wenige Übergangspunkte beschränken.

Die Brescianer Hauptstraße und die Bahnlinie schneiden den Mincio bei Peschiera; beide Brücken liegen in dem unmittelbaren Bereich der Festung.

Flußabwärts sind es vorzugsweise Salionze und Valeggio, welche durch ihre dominirende Lage auf hohem Thalrande einen Übergang vom linken auf das rechte Ufer begünstigen.

Salionze.

Salionze, eine Stunde südlich von Peschiera, obgleich ohne stehende Brücke, ist einer der Übergangspunkte innerhalb des Hügellandes; er steht einerseits mit Oliosi und Somma-Campagna, andererseits mit Ponti durch einen praktikablen Weg in Verbindung und bezeichnet so für Vertheidigung und Angriff die kürzeste Linie zwischen Verona und dem Mincio, sowie die Verbindungsstelle mit dem jenseitigen Hügelland.

Valeggio.

Bei Valeggio-Borghetto – am Rande des Hügellandes gelegen – vermittelt eine schlechte Holzbrücke die directe Verbindung zwischen Volta und Villa franca.

Valeggio, gegen Ebene und Fluß von gleicher Defensiv-Kraft, ist zugleich Hauptsammelpunkt für die am linken Mincio-Ufer herauf nach Peschiera führenden Straßen, welche von hier fächerartig weiter ziehen, nach Monzambano, Salionze und Castelnovo, wo die Veroneser Communikationslinie sie alle aufnimmt.

Eine selbstständige Bedeutung, so lange Volta nicht genommen, kommt Valeggio nicht zu, dagegen hat es, als starker Repli-Posten für die genannte Stellung großen Werth.

Monzambano.

Monzambano, die 2te Uebergangsstelle im Hügellande, bildet durch seine nach allen Seiten dominirende Lage einen natürlichen Brückenkopf, der zweckmäßig verschanzt und permanent besetzt, dem Vertheidiger jederzeit ein sicheres Debouschiren gestattet.

Von Monzambano führen auf der kürzesten Linie vortreffliche Straßen nach Peschiera, Volta und Valeggio, letztere über eine gut erhaltene hölzerne Pilotenbrücke.

Für den Angreifer vom Westen wird der Werth Monzambano's dadurch sehr verringert, daß die steilen Höhen des Monte Bianco, Monte Magrino und Monte Sabione die Sehne des gegen Westen concaven Flußbogens bilden und so den ebenen Abschnitt des linken Ufers schließen und dominiren.

Goito.

In der Ebene, an der Brescianer Straße liegt der Uebergangspunkt Goito, der aber vom linken Ufer aus nicht vertheidigt werden kann. – Die Ebene des rechten Ufers überhöht jene des linken und bildet ein 20 – 30 Fuß hohes Rideau, von welchem der Ort Goito, die zur Seite des Orts gelegene steinerne Brücke und eine große Terrainstrecke des linken Ufers beherrscht wird. Eine starke Beschießung genügt daher, um jede Vertheidigung zu vereiteln.

Diese Verhältnisse bedingen übrigens nur eine taktische Schwäche des Uebergangs bei Goito, welche strategisch durch die Offensivkraft Peschiera's und Mantua's vollkommen ausgeglichen wird.

Ueberhaupt liegt die Defensivstärke der Mincio-Linie weniger in den Terrainverhältnissen, als in den veränderten Beziehungen des erweiterten Peschiera's zu dem Hügelland. Letzteres, in früheren Kriegen ein gefährliches Zwischenglied, das – vom Gegner besetzt – mit dem Zusammenhang der Festungsdefensive zugleich die Verbindung mit Tirol unterbrach u. dadurch das Offensivvermögen Verona's wesentlich abschwächte, ist durch das befestigte Lager um Peschiera, zur großen Naturschanze geworden, welche die Mincio-Linie einschließt oder beherrscht.

Ohne diesen mächtigen Schutz, wäre der Uebergang an vielen Punkten zu forciren, eine Frontal-Vertheidi-

gung nur hinter der Etsch möglich.

3. Die Etschlinie.

Letztere, ein tiefer reißender Strom, somit an sich schon ein größeres Bewegungshinderniß, als der Mincio, erhält ihre volle Bedeutung für den großen Krieg durch die Befestigung von Verona.

Mit einer Kriegsbesatzung von 30000 Mann beherrscht dieser großartige Waffenplatz beide Stromufer von der Chiusa bis zu den unpraktikabeln Rohrsümpfen der Valli grandi Veronesi unterhalb Legnago; jeden Uebergangsversuch durch seine flankirende Offensiv-Lage vereitelnd, immer unter der Voraussetzung, daß der Gegner das vielbedeutende Hügelland nicht inne hat, dessen Besitz dem Vertheidiger Veronas für die Freiheit seiner Operationen unentbehrlich ist.

Die Umgebungen von Verona.

Die Umgebungen Veronas, soweit sie der Ebene zwischen der südlichen Hügelgrenze und dem Po angehören, theilen mit dieser den früher geschilderten Charakter der lombardischen Niederung; ein bunter Wechsel von Maulbeer Culturen, Weinpflanzungen, Reisfeldern und Rohrsümpfen.

Auf dem rechten Etschufer, in weitem Bogen die

südwestliche Haupt-Umwallung einschließend, markirt sich ein früheres Strom-Ufer als steil geböschte Terrasse. An keiner Stelle über 40. Fuß hoch bezeichnet dieses Rideau die Grenze des befestigten Lagers zwischen Chievo und Tombetta. Auf der Terrain-Erhöhung sind die zu permanenten Werken umgeschaffenen Redouten des Jahres 1848. erbaut, liegen die Dörfer St. Lucia, St. Massimo und Croce bianca, alle durch die Tiroler Bahnlinie verbunden.

Der Raum innerhalb des Rideaus, steht mit der Festung durch 3. Thore, Porta St. Zeno, Stuppa und Nuova, mit dem linken Etsch-Ufer durch die Eisenbahnbrücke in Verbindung und eignet sich bei durchsichtiger Bewachsung und überall gangbarem Boden vortrefflich zur Aufstellung der Reserven.

Die Dörfer am Rideau, Chievo, Croce Bianca, St. Massimo, St. Lucia und Tombetta, haben zwar durch die Erbauung permanenter Werke an dem Haupt-Debouchee ihre Bedeutung für die Vertheidigung der linken Etschseite großentheils verloren, immer aber werden sie mit ihrer starken Umfassung, den vorliegenden Casinen und Steinriegeln starke Defensionslinien bilden, welche die Verbindung zwischen den einzelnen Forts vermitteln u. erleichtern.

Die Etschniederung des linken Ufers, östlich von Veronetta, zeichnet sich durch ihren Wasserreichthum aus. Die Steinriegel sind verschwunden, die

Bewässerungsgräben werden häufiger, an die Stelle der Maulbeerbäume treten Ulmen und Nußbäume, der militärische Charakter des Terrains bleibt unverändert, durchschnitten, unübersichtlich und nur auf den Straßen praktikabel. —

Nördlich treten, von den tirolischen Grenz-Alpen vorgeschoben, langgestreckte Hügelzüge hart an Stadt und Rückzugsstraße heran, erstere nach dem Verlust des linken Etschufers oberhalb Verona über Castel St. Felice direkt bedrohend, letztere an einzelnen Stellen zwischen Sumpf und Gebirge zum Defilee einengend. — So bei Caldiero, bei St. Bonifacio und Monte Bello an den Einschnitten des Alpone und der Gua.

Vicenza und die Monti Berici.

Zwischen dem letztgenannten Wildstrome und Vicenza wird etschwärts die Straße von den aus der Ebene emporgetriebenen Basalthügeln der Monti Berici begleitet. Diese entziehen sich mit schroffen, dichtbewachsenen Abhängen und schlechten Schluchtungen taktischer Benützung bis zur Einschnürung bei Arcugnano. Hier steigt die Hauptverbindung aus dem Bacchiglione-Thal die Höhe heran, windet sich mit scharfer Umbiegung gegen Norden zwischen den dominirenden Basaltkuppen von St. Margherita, Villa Rombaldo, Bella Vista hindurch und erreicht an

der Madonna del Monte die Spitze des Hügelzugs oberhalb Vicenza.

Jeder der genannten Punkte, als isolirter Kegel mit steilen Abhängen dem Rücken aufgesetzt, ist vertheidigungsfähig und beherrscht die Straßen auf weite Strecken.

Mit der im wirksamsten Geschütz-Ertrage dominirenden Position an der Madonna, geht auch Vicenza verloren und jeder Angriff der Stadt muß, soll er anders von entscheidendem Erfolge sein, über diese Höhen geführt werden.

Notizen

über

Tirol.

Uebersicht.

Die strategische Bedeutung Tirols für den Krieg in Ober-Italien ergibt sich aus den kommunikativen Beziehungen des Kriegsschauplatzes an der Donau mit demjenigen am Po.

Fünf Straßen dringen aus Baiern in Tirol ein – über Füssen, Scharnitz, durch den Paß Achen, im obern Inn- und Saalach-Thale.

Die große Querkommunikation aus dem Rheinthal, zwischen Feldkirch und Kufstein vereinigt sie alle und führt sie in 2. Hauptlinien – die Finstermünz- und Brenner-Straße – über den tirolischen Hauptgebirgsstock nach Botzen im Etschthal.

Etschabwärts verläuft der Straßen-Stamm nach Verona, an einzelnen Punkten Zweige durchs Gebirge in die lombardische Ebene entsendend.

Der defensive Schwerpunkt dieses Straßensystems gegen eine Invasion vom Norden, liegt in der Mitte, da wo alle Operationen auf 2. Paßstraßen beschränkt sind, wo sich das Hochgebirgsterrain vorzugsweise zum Volkskrieg eignet.

Daraus erklärt sich die hervorragende defensive Bedeutung der Sperrpunkte im Innthal:

Landeck

und Insbruck.

die zwischen beiden liegende Thalstrecke schließt und vertheidigt sämtliche aus Norden kommenden Straßenlinien, indem sie solche an zwei starken Defensiv-Positionen, den *nothwendigen* Eingängen ins Gebirge - vereinigt. Geringeren strategischen Werth hat der Zugang aus dem Rheinthal über die taktisch außerordentlich starke Stellung von *Feldkirch*. Die Straße im Ill-, Kloster- und Rosana-Thal wird von den bairischen Ausmarschlinien umgangen, ist auf der Strecke Bludenz-Landeck zwischen Hochgebirge eingeengt, auf der Höhe des Arlbergs leicht zu sperren und daher für größere Kolonnen beschwerlich.

Von Landeck Inn abwärts trägt das Thal einen ziemlich constanten Charakter.

Vielarmiges Flußbett, nur zur Zeit der Schneeschmelze oder nach anhaltenden Regengüssen vorübergehend unter Wasser, sonst einem großen Schuttstrome zu vergleichen, welchen Altwasser und einzelne lebende Arme von geringer Breite unterbrechen, die Umrandungen dem Hochgebirge angehörig.

Von Telfs bis Innsbruck, welche Strecke recognoscirt wurde, hält sich die breite, gut erhaltene Straße fortwährend auf dem linken Ufer. Der Raum zwischen Fluß und Thalrand nimmt mehr und mehr ab, und ist besonders von Zirl abwärts eine Stunde weit durch die steile, unzugängliche, nahe heran tretende Martinswand beschränkt.

Geräumiger ist die Thalsohle auf dem rechten Ufer.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Sie wird hier durch einen hügeligen, meist bewaldeten, steil 100 – 200. Fuß ansteigenden Hochrain – die frühere Sohle des Inns – begrenzt.

Hinter diesem Hochufer erhebt sich das Gebirge; zwischen beiden liegt ein mattenreiches, fruchtbares und sehr bevölkertes Plateau.

Auch auf dem linken Ufer finden sich Spuren dieser Hochsohle. Die Straße – entlang der untern Horizontalen geführt – durchschneidet an mehreren Punkten die vorgeschobenen Hügelnasen und ist in diesen Engnissen, welche nur auf weiten Umwegen zu umgehen, leicht zu sperren.

So namentlich bei Zirl, welcher Punkt dadurch und als Ausmündung der Scharnitz-Straße besondere Wichtigkeit erhält und im Verein mit dem ähnlichen Paß von Hall eine Abschließung der Umgegend von Innsbruck gegen Westen und Osten möglich macht.

Innsbruck und der Berg Isel.

Innsbruck, als Hauptstadt natürlicher Sammelpunkt der Landesvertheidiger, Stapel- und Depotplatz für die tirolische Hauptbahn und daher eine Hauptoperations-Objekt, ist auf der Thalsohle erbaut, von den keinenwegs ungangbaren Höhen der Umgebung eingesehen und dominirt und einer selbstständigen Vertheidigung nicht fähig, es sei denn gegen untergeordnete Angriffe im Thale selbst.

Die Stellung über den Berg Isel - von Galvies bis Amras 2. Stunden - vertheidigt mit dem Eingang zum Brenner-Paß auch die Hauptstadt Tirols.

Auf dem jenseitigen (linken) Ufer, sind es die Hötinger Höhen, welche Innsbruck gegen eine Umgehung entlang der linken Thalwand von Zirl oder Hall her sichern.

Die Stellung am Berge Isel.

Der Iselberg, ein Theil des südlichen Thalrandes, ist durch den tiefgerissenen Sill-Einschnitt von den Amraser-Höhen geschieden, auf einer markirten Sattellinie mit dem Hochufer von Galvies verbunden und bildet das Centrum der oben begrenzten Stellung.

Diese verschließt Umgehungskolonnen alle aus der Umgebung von Innsbruck zur Brennerstraße führende

-Berge, beherrscht *direkt* die unmittelbar vorliegende Thalsohle, *indirekt* die am jenseitigen Ufer heraufziehende Straßen mit den Inn-Ueberbrückungen.

Centrum.

Als Centralpunkt betrachtet, erscheint die streckenweise bewaldete Isel-Kuppe außerordentlich vertheidigungsfähig mit *nördlicher Front*.

Den Steil-Abfall der Sill zugewendet, geht sie in 2 Stufen zu Thale, jede derselben eine starke Defensivlinie markirend.

Die Brenner-Straße, nachdem sie in senkrechter Richtung an den Fuß des Berges herangetreten, benützt diese Terrassen, um die Einsattlung zu gewinnen, und hält sich dabei an die gegen Wiltau vorspringende Zunge.

Dadurch erhält die Vertheidigung 3. Aufstellungslinien: Kuppe, 1te und 2te Stufe mit vortrefflichen Geschütz-Positionen gegen die Debouchéen aus Wiltau, sofern diese mit steinernen Gebäuden à cheval der Straße liegende Abtei nicht zur Stellung gezogen wird. — Reserven finden Raum und Deckung in der Einsattlung hinter der ersten Terrasse und innerhalb der Galvieser-Sattels.

Der Angreifer dagegen muß vollkommen ungedeckt zum Stürmen schreiten, eine Umgehung in der Sill-Schlucht oder über den steilen Bergvorsprung im

Westen, kann der Vertheidiger mit wenigen Mitteln verh
dern; seinen Rückzug gegen Süden unterstützen Straß-
krümmungen und vortheilhafte Nachhutstellungen bis
zur Paßhöhe. (Vergl. die Beschreibung der Brennerstra

<u>Rechter Flügel.</u>

Schloß Amras – die Anlehnung des rechten Flügels – ist auf einer in die Thalsohle vorspringenden Kuppe erbaut, beherrscht die vorliegende ebene Fläche, flankirt den Abhang thalaufwärts und eignet sich, nach Lage und Bauart, zur kräftigen selbstständigen Vertheidigung.

Für die Stellung selbst bildet es einen vorgeschobenen Posten, sofern diese durch die Communalstraße zwischen Hall, Lans und Matrey in die Richtung Hans – Isel gedrängt wird.

Das Verbindungsglied des rechten Flügels und der Mit ist ein steiler Waldhang mit vertheidigungsfähiger Lis aber nothdürftigem Zusammenhang mit der Reserve bei Lans. –

<u>Linker Flügel.</u>

Der linke Flügel – das Hochufer ob Galvies – zeigt ähnliche Vortheile bezüglich der Feuerwirkung auf die Thalsohle, wie der Berg Isel und ist gleich diesem durch steile unwegsame Abhänge gegen directen Angriff geschützt.

Eine Umgehung über Natters und Mutters trifft auf schlechte Saumpfade und verliert sich im Hochgebirge.

<u>Front gegen Süden</u> ist die Stellung am Berge Isel nicht in demselben Maaße haltbar.

Der rechte Flügel muß auf den Höhen hinter Natters, der linke bei Lans <u>gedeckt</u> werden.

Isel und die Höhe von Natters erschweren mit günstigen Geschützpositionen das Herabsteigen nach Innsbruck; Lans schließt die Wege auf Amras und Hall.

In dem coupirten Terrain würde es aber dem Angreifer immer gelingen, Abtheilungen in den Rücken der Stellung vorzupoussiren, und diese Front eignet sich daher mehr nur für eine Nachhutstellung, um die Passage des Inns zu decken.

Wird nach der voranstehenden Schilderung die Bedeutung der Stellung am Iselberge zusammengefaßt, so findet sich dieselbe zunächst:

in der dominirenden Lage zu Innsbruck. –

Für einen aus Norden, Westen oder Osten kommenden Feind ist die Stadt nicht haltbar, sobald die Landesvertheidigung den Iselberg inne hat, ja er läuft Gefahr durch einen Offensivstoß in die drangvollen Straßen-Engen bei Zirl oder Hall geworfen zu werden.

Die genannten Punkte sind daher für die Vertheidigung der Brennerstraße von großem Werthe, sofern sie einen Abschnitt im Innthal begrenzen, welcher in allen Kriegen den Sammel- und Brennpunkt der Landesvertheidigung bilden <u>sollte</u>.

In zweiter Linie erst ist die Eigenschaft des Iselberges

als Nachhutstellung – Front gegen Süden – zu erwähnen.

Die Brenner-Straße.

Innsbruck – Botzen (29. Stunden)

Die Brenner-Straße steigt, nachdem sie den Iselberg erstiegen, in mehreren Terassen innerhalb des Sill-Thales, zu dem 4200 Fuß hohen Gebirgsjoch hinauf, um dann im Eisackthal steil gegen Süden hinunterzueilen.
Bis Matrey, hoch über der Sohle des tiefgerissenen aber wasserarmen Sill-Einschnitts, an dessen linkem Hange hingeführt, theilt diese Wegstrecke den allgemeinen Charakter der Brennerstraße als fortgesetztes Defilée, welches an der Einmündung des Stubay-Thales durch Absprengen der dortigen Bogenbrücke über den Rutzbach – Front gegen Innsbruck – zum erstenmale gesperrt werden kann.
100 Schritte jenseits dieser Ueberbrückung führt links die alte, noch fahrbare Brenner-Straße über den Höhenrücken zwischen Stubay und Sill-Thal und vereinigt sich eine halbe Stunde oberhalb Schömberg mit der neuen Straße wieder.
Bei Matrey geht ein fahrbarer Weg auf der ersten Gebirgsterasse des rechten Sill-Ufers nach Schloß Amras ab, für die Stellung auf dem Berg Isel von Bedeutung.
Jenseits Matrey bis zur Wasserscheide folgt die Straße der zwischen steile Wände eingezwängten Thalsohle, auf schlechten Holzbrücken vielfach die Ufer wechselnd.

Matrey, Statz und Stafflach eignen sich durch ihre Um-lage zu Nachhutstellungen.
Auf der ganzen Strecke vom Innsbruck bis zum Brenner ist der Straßenkörper 24 bis 30' breit, mit dauerhaftem Beschlag-Material (Urthonschiefer und Kalkgerölle) sehr gut chaussirt.
Die große Frequenz macht aber ein öfteres Beschlagen – 2 bis 3 mal im Jahre – nothwendig, wodurch das Befahren, besonders in den oberen Theilen beschwerlich wird, obgleich an keinem Punkte bedeutende Steigungen zu überwinden sind. Auch ist der nach langer Trockenheit entstehende, von dem herrschenden Föhn aufgewühlte Staub für Mannschaft und Zugthiere unerträglich.
Die Brenner-Einsattlung selbst ist ein 4–600 Schritte breites, an vielen Stellen sumpfiges Hochthal mit anfangs kaum merklichem Fall gegen Süden.
Bald aber beginnt dessen steiler Niedergang, die Eisack wird in wenigen Stunden zum reißenden Strom und die Straße eilt in raschen Sätzen der Ebene von Sterzing zu, zwar nicht immer vom Gebirge selbst, aber von dessen steilen und kurzen Vorhügeln eingeengt oder durchsetzt und so auch auf dem Südabhange ein ununterbrochenes Defilee.
Vom Brenner bis Sterzing ist die Straße im Allgemeinen nur 16' – an einzelnen Stellen, besonders in den Dörfern sogar nur 12 und selbst 10 Fuß breit, mit grobem Gerölle beworfen u. beschlagen, nach anhaltendem

Regen von Wildbächen und deren vorgeschobenen Schuttkegeln durchrissen und vorübergehend unpraktikabel.

Die Ebene von Sterzing ist sehr sumpfig und wird durch jedes Gewitter grossentheils unter Wasser gesetzt, die Straße aber ist von Sterzing bis unterhalb Mauls, wo sie wieder in die enge Thalspalte tritt, breiter als bisher und in gutem Stande, da und dort über die niedrigen Vorhügel des Gebirges hinführend.

Die Stellung von Sterzing – auf den Hügeln gedeckt durch die beiden Schlösser Reiffenstein und Sprechenstein – etwa 800 Schritte lang – eignet sich sehr wohl zur Vertheidigung gegen einen im Eisackthal heraufrückenden Feind und kann durch Kunst noch bedeutend verstärkt werden. (: die nahen Wälder liefern Holz in Menge; die hier schon sehr wasserreiche Eisack mit ihren ganz niedrigen Ufern gibt bequeme Gelegenheit zu Inundationen. :) –

Zu bemerken ist aber, daß Schloß Reiffenstein sich nicht unmittelbar ans Gebirge anlehnt, sondern von ihm getrennt auf einem etwa 100 Schritte entfernten Hügel erbaut ist, wie denn auch dieser Zwischenraum bei der von General Kerpen 1797 gegen Joubert genommenen Aufstellung durch Verschanzungen gesperrt war.

Der in mehreren Schriften als Frontdeckung genannte Mühlgraben liegt circa 2000 Schritte vor der Stellung, ist 15 Schritte breit und durchschnittlich 5 – 6' tief.

Der Durchbruch der Eisack von der Sterzinger Thal-Ebene zu der von Brixen, ist ein enges waldiges Defilee; die

Straße hält sich auf dem linken Eisack-Ufer, meist dicht am Fluß und 10 - 12. Fuß über demselben bis Unterau, wo sie auf einer steinernen, gewölbten Brücke die Eisack überschreitet und sich fortan bis kurz vor Botzen auf dem rechten Ufer hält. - Ein Fußsteig führt von Unterau an der linken Thalwand hinunter und mündet bei der Laditscher Brücke in die Pusterthalstraße.

Von Unterau an erweitert sich das Thal allmählig, das Gebirge tritt zurück, nur seine Vorhügel an den Fluß sendend. Auf einem derselben liegt die Franzensfeste, welche die Brennerstraße absperrt und auch in nächster Nähe der Laditscher Brücke die Pusterthalstraße beherrscht, nicht aber die am linken Eisack-Ufer von Brixen über Neustift nach den Höhen von Schabs heraufführende Communikation, welche hinter Schabs sich mit der von der Laditscher Brücke kommenden vereinigt.

Die Franzensfeste sperrt also den Weg nach Innsbruck, nicht aber den ins Puster- und Drau-Thal und verlangt zu ihrer Ergänzung die Befestigung der Höhen von Schabs.

Die Franzensfeste ist ferner von dem nahe an sie herantretenden Gebirge dominirt, der Art, daß von demselben in die Höfe des Werks hineingeschaut werden kann und es wurde bei ihrer Erbauung von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Umwandungen von Landesschützen besetzt sind.

Die Thal-Ebene von Brixen ist geräumig, über der Eisack 20 - 30. Fuß erhöht und deßhalb nicht sumpfig.

Südlich verengt sich das Eisackthal allmählig; die Straße tritt mit dem Fluß in eine tiefe Porphyrspalte, in welcher kaum Raum für beide.
Jenseits Klausen in der Klam, mußten die Felswände links gesprengt werden, um eine Basis für den Straßenkörper zu gewinnen, und an den schäumenden Fluß gedrängt, von Elementar-Ereignissen vielfach gefährdet, durchzieht der Kuntersweg – so genannt von dem Erbauer Kunter – einem Botzener Bürger – die 8. Stunden lange Engniß, um unmittelbar oberhalb Botzen in die dortige Thalweitung einzutreten. Auf dieser Strecke besonders werden die zahlreichen Ueberriesel der nach Gewitterregen rasch anschwellenden Wildbäche dem Straßenkörper gefährlich und unterbrechen die Verbindung nach Umständen auf Stunden oder Tage.

Die dem Porphyrgebirge eigenthümlichen Felsstürze wiederholen sich in großem Maaßstabe nur nach langen Zwischenräumen. Einzelne Trümmer sprengt jeden Winter der Frost los und wirft sie auf die Straße.

Die über den Brenner projektirte Bahnlinie wird im untern Eisack-Thale auf die größten Terrainschwierigkeiten stoßen und manche Jahre dürften noch darüber hingehen, ehe der strategisch hochwichtige Anschluß an die Innsbruck-Salzburger Bahn vollendet sein wird.
Solchergestalt bildet die Communikation über den Brenner zwischen Innsbruck und Botzen, obwohl die bequemste und niedrigste aller Poststraßen in Tirol, als Operations-

Linie betrachtet, ein strenges Defilée ohne jedwede Seiten-Verbindung von Bedeutung – die Puster-Thaler Straße ausgenommen – geschlossen im Norden durch die Hauptstadt Tirols mit dem Berge Isel, gegen einen Angriff von Süden durch die Franzensfeste, die Landesvertheidigung unterstützend an untergeordneten Sperrpunkten.

Die Finstermünz-Straße.

(Landeck-Botzen 42. Stunden.)

Die Straße von Landeck nach Meran führt 9. Stunden am Inn aufwärts, den sie mehrmals überschreitet.

Unmittelbar oberhalb des Passes Finstermünz verläßt sie das Innthal und wendet sich südlich in ein Seitenthal desselben, das „Stillen-Baches", eine wilde Felsenspalte, innerhalb welcher die neue Fortbefestigung erbaut ist. Kaum 100. Schritte vorwärts tritt sie hinaus in das weite hügelige Alpenthal von Nauders und erreicht bei einer Meereshöhe von 4500' – 1600' über dem Inn, bei Reschen – die Wasserscheide zwischen Inn und Etsch.

Von da eilt die Straße über die breiten Stufen des Etschthals – Reschenscheideck – Malser Haide – durch Ober- und Unter-Vintschgau und zuletzt auf der steilen Thalwand des Töllfalls hinunter nach dem Kessel von Meran.

Von Meran aus hat die Etsch keine eigentliche Stufe mehr zu überwinden, nur hie und da verengt sich das

Thal bei seinen Wendungen, eine Folge geognostischer Verhältnisse.

Der Fall an der Töll hat die Kraft des Stromes gebrochen und das scharf hervortretende Vorgebirge nöthigt ihn zu seinem südlichen Laufe auf sumpfiger Sohle bis Botzen.

Die militärischen Verhältnisse der Straßen, ihr Werth als Operations-Linie, mögen aus nachstehender Schilderung entnommen werden:

Landeck, am Zusammenfluß der Rosana und des Inn, in dem engen Thal des Letztern erbaut, schließt einerseits durch die Lage seiner Häuser die Finstermünz-Straße, beherrscht andererseits von einem am rechten Inn-Ufer vorgeschobenen Hochrain die Thalsohle und die Zugänge von Osten und Westen, ist von keinem dem Gegner erreichbaren Punkte dominirt und läßt sich durch einige Feldwerke in einen starken Defensiv-Posten verwandeln.

Um Landeck wechselt die Hauptstraße dreimal die Ufer bei Bruggen, innerhalb Landeck und thalabwärts bei Zams. Hierdurch gewinnt die Vertheidigung 3. Haltpunkte, welche gehörig vorbereitet und ausgebeutet, die hermetische Sperrung des Inn- und Rosana-Thales erleichtern.

Innerhalb Landeck auf dem rechten Inn-Ufer geht die Finstermünz-Straße ab.

Bis zur Pontlatzer (Pfundlatzer) brücke an dem rechten Steilhang, von da bis Pfunds auf der schmalen Thalsohle oder über vorgeschobene Bergnasen verlaufend, – auf

der ganzen Strecke schmal und schlecht erhalten, und ohne Ausweich-Communikationen, ist dieser erste Straßen-Abschnitt ein höchst beschwerliches Defilee, von der Landes-Vertheidigung besonders an der Pontlatzer Felsen-Enge gefährdet.

Bei Pfunds geht die <u>neue</u> Straße auf einer steinernen Bogenbrücke über den Inn und sofort an dem langgestreckten Felsen-Abhange des Frutiger-Joches hinauf bis unterhalb Nauders. — Großentheils dem Felsen abgewonnen durch Kunstbauten aller Art — Lawinendämme, gemauerte Gallerien, großartige Erdhänge und Untermauerungen — gegen Elementar-Ereignisse geschützt, 30' breit und aus vortrefflichem Material erbaut, ist durch diese Straßen-Anlage eine große Verkehrs-Erleichterung erzielt worden, gegenüber der alten Linie, welche — bis zum Dorfe Finstermünz auf dem linken Ufer — von dort unter sehr beschwerlicher Steigung die Höhe erreichte.

Die befestigte Kaserne in der Thalfalte des „stillen Bachs" erfüllt ihren Zweck als Straßensperre nur unvollkommen, sofern sie von dem Dorfe Finstermünz aus auf einem Fußwege nach Martinsbruck zu umgehen und von den übergreifenden Felsrändern mit Büchsen und Steinlawinen zu erreichen ist.

Der genannten Umgehung vorzubeugen und zugleich der Landesvertheidigung einen Stützpunkt zu schaffen, soll der Fußweg nach Martinsbruck erweitert und

im Gebirge durch Schanzen gesperrt werden.

Die der Paßbefestigung unmittelbar vorliegende Hügelhöhe von Nauders, von der corrigirten Straße in flach geböschten Serpentinen erstiegen, dominirt die gangbaren Matten bis zum Spalten-Eingang und eignet sich - das Dorf als Centralpunkt - zur Vertheidigung mit nördlicher Front.

Innerhalb Nauders führt ein geräumiger Weg zur Martinsbruck rechts ab ins Ober-Engadein, ein Umstand, welcher dieser Stellung unter Umständen, besondere Bedeutung verleihen kann.

Von Nauders aufwärts bis zur Wasserscheide ist das Thal des stillen Bachs gleichmäßig 3-400 Schritte breit, zwischen gangbaren von vielen Fußwegen durchschnittenen Thalwänden.

Auf der Strecke Reschen und Fischer-Häuser innerhalb des eigentlichen Jochs wird die Straße durch die Seen des Etsch-Ursprungs an die linke Thalwand gedrängt, dadurch entstehen schmale Nachhutstellungen, für Angreifer und Vertheidiger von gleicher Bedeutung.

Südlich vom Heider-See beginnt die zweite Etsch-Terrasse - die Malser Heide. - die in einer Breite von 1000 Schritten schief abgeschrägte, linke Hangfläche mit allmähligem Abfall gegen die ebene Thalsohle oberhalb Glurns, bietet auf unbewachsener übersichtlicher Heidefläche Raum und Gelegenheit zu Defensivstellungen, Front gegen Süden. - Hier, wie an wenigen Stellen Tirols, können Waffengefechte geliefert werden, die

Vortheile des Terrains bleiben jedoch immer auf der Seite des nördlichen Vertheidigers.

Von Glurns beginnt Unter-Vintschgau von Westen nach Osten ziehend, ziemlich horizontal, so daß die Etsch öfter sumpft und die ziemlich geräumige Thalsohle dem taktischen Gebrauch entzieht.

Unweit Glurns mündet das Münster-Thal, durch welches ein schlechter Saumweg über das Tschierfser-Joch nach Zernetz im Engadein führt.

Oberhalb Eyrs tritt die Wormser-Joch-Straße in das Trafui-Thal. Ihr jetziger Werth wurde in der Einleitung festgestellt.

Taktische Abschnitte im Unter-Vintschgau, sofern sie das Etschthal auf kurze Strecken zum Defilee verengen, bilden die auf der Thalsohle vorgeschobenen Schuttberge zwischen Laas und Schlanders, unterhalb Latsch und bei Naturns.

Von Töll zieht die Straße entlang der linken Umwandung und hoch über der felsigen Etsch-Schlucht in den prächtigen Thalkessel von Meran hinunter, dann in südlicher Richtung weiter durch das fruchtreiche Mitterländchen nach Botzen.

Auf der ganzen Strecke zwischen Nauders und Töll ist der Straßenkörper vernachläßigt, schmal und für Fuhrwerke beschwerlich. An den schlimmsten Stellen sind gegenwärtig Correktionen im Werke.

Sorgfältiger unterhalten wird die Communikation

zwischen Botzen und Meran, auch die Töllsteige.
Immer wird daher die Verbindung über Finstermünz als Verkehrs- und Operationslinie gegen die Brenner-Straße zurückstehen müssen, um so mehr als diese den Schwerpunkt im Lande Tirol – Innsbruck – auf der kürzesten Richtung erreicht, jene aber in weitem beschwerlichem Bogen umgeht.

Die Etschthal-Straße.

Von Botzen bis Verona (42 Stunden)

Aus dem Botzener Kessel tritt die Etsch – durch die Wasser der Eisack zum Strome geworden –, in ein breites Thal, dieses über flache Ufer und bei geringem Fall gegen Süden mit Altwassern, Sumpfflächen und Lachen erfüllend.
So bis Trient.
Von hier südlich hat sich der Fluß eine tiefere Rinne gegraben, dadurch den sumpfreichen Thalboden der Cultur wiedergegeben und eilt in rascher Strömung zwischen den allmählig näher tretenden Felsschroffen an dem Plateau von Rivoli vorüber, durch die Engpässe der Chiusa hinaus in die Ebene.
Straße und Bahndamm folgen dem linken Ufer, erstere überall mittelmäßig angelegt und erhalten, von Wildbächen gefährdet, zum Schutze gegen Ueberschwemmung an die linke Thalwand gepreßt, letztere

im Bau begriffen.

Die Verbindung mit dem jenseitigen Ufer vermitteln schlechte Holzbrücken oder Handfähren in weiten Abständen.

Wo immer möglich, hat der zähe Fleiß des Südtirolers dem Sumpfterrain Raum abgerungen für seine Reben. Auf liegenden Pfahlkränzen meist in ummauerten Gärten kultiviert, bilden diese Pflanzungen ein absolutes Bewegungshinderniß, welches marschirende Truppen auf die heiße staubige Straße zwingt. Besonders mühsam ist der Marsch innerhalb der zahlreichen Dörfer und deren nächster Umgebung. Enge schmierige Gassen zerren die Colonnen auseinander, weder dieß- noch jenseits Gelegenheit zum Aufmarsch zwischen den hohen Weinbergsmauern, an eine Vertheidigung der unter Laubwerk versteckten Umfassung nicht zu denken.

Nur wenn die Defensive Zeit hat, das Terrain vorzubereiten, die Kultur auf Schußweite wegzuräumen, findet sie an einzelnen Punkten auch Unterstützung in den Bodenverhältnissen. – So bei

St. Michele,

Lavis,

Trient,

Calliano,

Volano – Roveredo –

Punkte, welche auch in früheren Kriegen jederzeit

der Schauplatz hartnäckiger Gefechte gewesen.

St. Michele, zwischen Fluß und Thalhang die schmale Sohle ausfüllend, unterstützt durch eine weithin dominirende Geschütz-Position auf dem Schüttberge von Grum am jenseitigen Etsch-Ufer, sperrt die Strasse mit südlicher Front, und ist mit wenigen Mitteln zu vertheidigen.

Die Defensiv-Stärke von Lavis beruht auf der Anlage des Avisio-Baches, welcher den Angriff gegen die starke Häuser Umfassung drängt, da nur die einzige Brücke über den tiefgerissenen, leicht zu stauenden Einschnitt führt, und steile Uferwandungen eine Umgehung recht unmöglich machen.

Trient, die Hauptstadt Südtirols am Vereinigungspunkt zweier strategisch wichtigen Communicationen aus dem Süden, der Strassen durch Sarca- und Brenta-Thal eignet sich nach der Terrain-Gestaltung seiner Umgebung zur Vertheidigung - Front gegen Verona.

Vorwärts in der Häuser Umfassung eine starke Deckung für die Etsch-Brücke, für das enge Strassendefilee des linken Ufers. Die Stadt selbst vollständig beherrscht von den umliegenden Höhen, insbesondere von den befestigten Kasernen des linken, von Dos de Castello des rechten Ufers. - Gesicherten Rückzug auf der Hauptstrasse in die Repli-Stellung von Lavis, ins Val Sugana und auf die Höhen von Vezzan.

Caliano, bekannt durch die wiederholten Gefechte im Jahre 1796, liegt auf der Thalsohle, wird in der

südlichen Front gedeckt durch einen [illegible] und das über der nächsten Straßen-Enge erbaute Castel Pietra, während das Bergschloß Besenello die Anlehnung an der linken Thalwand verstärkt.

Die Stellung zwischen Besenello und der Etsch ist aber zu ausgedehnt, der Angriffspunkte sind zu viele, als daß sie energischen Stößen längere Zeit widerstehen könnte. Auch ist eine Umgehung in der Einsattlung hinter Besenello möglich, und der Rückzug nach Trient auf einer Straße bei raschem Nachdrängen des Gegners gefährlich.

Zwischen Volano und Roveredo überschreitet die Straße den in Folge früherer Bergstürze abgeflachten Thalhang, und bildet so ein Hügeldefilee, dessen Eingänge sowohl, als sein höchster Punkt bei S. Ilario mit Geschütz zu vertheidigen sind, das aber auf dem rechten Etsch-Ufer über Villa, diesseits über Toldi umgangen werden kann.

In Roveredo geht rechts eine Straße nach Riva, links eine solche durch Val Arsa nach Vicenza ab, letztere als gesicherte Verbindung mit dem obern Etschthal von besonderer Bedeutung.

Von Roveredo thalabwärts eignet sich beinahe jedes Dorf, sofern es den Raum zwischen Fluß und Felswand abschließt, zur Nachhutvertheidigung; Gelegenheit zu größeren Truppen-Aufstellungen findet sich nirgends. —

Das Felsthor der Chiusa ist mit der Erweiterung

der Forts Mollinary und Hlavaty und durch die gewonnene Anlage auf dem linken Etsch-Ufer zur absoluten Thalsperre geworden, welche nicht zu forciren, sondern nur über das Plateau von Rivoli zu umgehen.

Diese vielbesprochene Stellung hat übrigens durch Erbauung des Thurmes „Wohlgemuth" gegenüber Ceraino, viel von ihrer zwingenden Kraft für das Etschthal verloren. Sie liegt nunmehr in der unmittelbaren Defensivsphäre der Chiusa-Befestigung und ist nach angestellten Versuchen selbst mit dem schweren Geschütz der jenseitigen Forts erreichbar.

Ab Volargne verläuft die Strasse in der Ebene bis Verona ohne Haltpunkte für Vertheidigung als Defilée zwischen hochaufgeschossenen Culturpflanzen.

Die Strasse von Reute.

nach Innsbruck (20. Stunden)

Die Strasse verlässt bei Reute das Lechthal, wendet sich südöstlich durch den Ehrenberger Pass hinüber nach Heiterwang.

Diese ganze Strecke ist ein waldiges Defilée, dessen Umwandungen jedoch im Allgemeinen für einzelne Fussgänger ersteigbar.

Den Eingang von der Reutener Thal-Ebene in das

Gebirge beherrscht die Ehrenberger Klause. – Sie liegt 1/2. Stunde hinter Reute. – Die Straße steigt in mehreren Windungen nicht sehr steil zu ihr hinan und wird an der Klause durch die nahe herantretenden Hänge in einem etwa 120. Schritte breiten Paß eingeengt.

Derselbe war ehemals befestigt, es sind Ruinen vorhanden eines auf dem westlichen – lechwärts – gelegenen Thalhang eine hundert Fuß über der Straße erbauten Schlosses und einer dicht unter ihm stehenden Kaserne.

Die Straße selbst ist durch einen Thorbogen gesperrt, dem ein mit Gewehrschießscharten versehenes Stockwerk aufgesetzt ist.

Dieses Gebäude – die eigentliche Klause – ist noch wohl erhalten, während die zu beiden Seiten der Straße liegenden Werke in Trümmern liegen.

Klause und Kaserne sind durch eine 80. Schritt lange Schutzmauer verbunden.

Die linke (östliche) Thalwand ist felsig, theilweise bewaldet, und selbst für einzelne Fußgänger schwierig zu passiren.

Die Straße ist 8. Schritte breit; zwischen Reute und dem Paß führt kein fahrbarer Weg ab, wohl aber ein Fußpfad zur linken, hinüber an den Plansee, 400. Schritte vor dem Paß, von wo man nach Heiterwang in den Rücken desselben gelangen kann.

Das Terrain unmittelbar vor dem Ehrenberger

Paß ist hügelig, und wenn auch durch kleine Schluchten sehr coupirt, nicht unzugänglich; dagegen fallen diese Vorhügel ziemlich steil und plötzlich in einem Halbkreis zur Thal-Ebene von Reutte ab und geben dadurch Gelegenheit zu einer günstigen, die Clause compensirenden Stellung.

Eine Viertelstunde hinter dem Paß führt ein mittelmäßiger Waldweg nach Rieden im Lechthal, welchen der Vertheidiger nicht unbeobachtet lassen darf.

Die Thal-Ebene von Heiterwang ist sumpfig; aus ihr steigt die Straße zu einem hochliegenden Joch hinan, um dann durch eine steile Steige nach Lermoos ins Gebiet der Loisach hinunter zu führen. – Aus dem Loisach-Thal geht sie in südlicher Richtung zum Gurgl-Thal (s. Inn.) nach Nassereit hinüber und zwar mit Überschreitung eines Gebirgszuges, der die beiden überwundenen an Höhe und Steilheit bedeutend übertrifft und eben dadurch viele Windungen nothwendig macht.

In gleicher Weise erfolgt der Niedergang nach Nassereit. Die Straße stürzt sich sehr steil an der rechten Thalwand des Gurgl-Baches zu diesem herunter und ist, ehe sie den niedersten Punkt erreicht, durch den Thorbogen des Schlößchens Fernstein geschlossen, um dann unmittelbar hinter demselben auf einer steinernen Brücke die Rinne eines Wildbachs zu überschreiten.

Der auf der Thalsohle liegende Theil ist vielfacher Ueberschwemmung ausgesetzt, dieß und die übergroße Steilheit des Niederganges hat eine im Bau begriffene Umlegung veranlaßt, welcher zu folge die Straße fortan in künstlichen Serpentinen am linken Gurgl-bach-Thalrand heruntersteigt, durch einen vorspringenden Felsberg genöthigt, die Ufer wechselt, kurz vor der Innmündung jenes Wildbachs wieder aufs linke überspringt, beidemal auf einer hochgewölbten, starken, steinernen Brücke.

Der letzte Gebirgsübergang der Straße erfolgt von Nassereit nach Telfs; er ist der höchste und steilste.

Von Nassereit empor in zahlreichen Serpentinen, nach Telfs hinunter steil und rasch, zuletzt durch einen engen Felsdurchbruch, der leicht zu sperren, hinaus in die Ebene des Inn.

BIBLIOTHEK DER 28 DIVISION

BADISCHE LANDES-BIBLIOTHEK KARLSRUHE

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Baden-Württemberg

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg