

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

Band: 6=26 (1860)

Heft: 51

Artikel: Die Alpenstrassen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-93046>

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: 16.01.2026

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

wünschenswerth bezeichnet hat, zwischen vier und acht.

Bleiben wir bei unserer jetzigen Eintheilung, so wird unsere Hauptarmee mutmaßlich 6, möglicherweise auch 8 Haupteinheiten zählen; sie ist daher nach dem gewonnenen Maßstab als eine gesund organisierte zu bezeichnen. Wir werden nicht genötigt sein, sofort zu Detachirungen unsere Zuflucht zu nehmen; wir werden alle mögliche Freiheit des Handelns haben. Convenirt es uns, für einen bestimmten Zweck 2-3 Divisionen einem Offizier, z. B. dem fähigsten Divisionskommandanten derselben, zu unterstellen, so liegt das ganz in der Macht des Feldherrn. Hier nur eine Bemerkung: vielleicht stößt man sich an dem Worte, „dem fähigsten“. Es gehört neuerdings zum guten Ton, streng auf die Anciennität zu pochen! Wie halten es die Franzosen darin? Bei der Armee von Italien erhielten Mac-Mahon und Niel Corps-Commando's, obwohl sie jüngere Divisionsgeneräle als z. B. Forey, Camou, Morris, Barthouonoxc. waren, welche sich mit Divisionskommando's begnügen mußten. Ja, in der Schlacht von Magenta wurde der ältere Camou unter den direkten Befehl des jüngeren Mac-Mahon gestellt. Die französische Armee hat diese Maßregel ihres Kaisers nicht zu bereuen gehabt! — Wir können also unsere Eintheilung nach jedem Bedürfniß modifiziren. Darin liegt unserer Ansicht nach ihr Hauptwerth! Bewahren wir uns diese Freiheit! Binden wir uns nicht von vornen herein die Hände. Wir würden es sicherlich zu bereuen haben.

Schließlich noch ein Wort! Lecomte zählt zu den Haupteinheiten der Armee die beiden Reserve-Divisionen der Artillerie und Cavallerie. Wir halten das nicht für zulässig und unseres Wissens geschieht dies in keiner Armee. Vor allem haben diese Corps keine eigentliche Selbstständigkeit, können also nicht als selbstständige Hauptglieder gelten. Dann ist es ja ganz wohl denkbar, daß das eine oder andere momentan theilweise oder auch ganz der einen oder andern Division, dem einen oder andern Flügel zugehört werden können. In diesem Falle sind sie dem Befehle des betreffenden Commandanten auch ganz unterstellt. Wir betrachten sie daher nicht wie die Armeekorps oder die Divisionen als Haupttheile oder „strategische Einheiten.“

Wir ratzen nach dem Gesagten vom ersten Antrag „die Armee in drei Corps zu theilen“ entschieden ab und ziehen unsere jetzige Organisation mit der Freiheit des Handelns, die sie dem Feldherrn gewährt, weit vor.

(Schluß folgt.)

Die Alpenstraßen.

(Fortsetzung und Schluß.)

Dadurch ergeben sich folgende militärische Vortheile:

Zur Vertheidigung der Kantone Graubünden und

Wallis erhalten wir für alle Fälle gesicherte Operationsstraßen. Falls unsere Verbindungen mit diesen Kantonen bei Luziensteig oder St. Moritz unterbrochen oder gefährdet wären, so läge uns die Straße über Untermaatt nach dem einen oder andern Kanton offen. Truppenverstärkungen, Kriegsmaterial und Proviant könnten in dieser Richtung jederzeit nachgesandt werden, und dies verhältnismäßig sehr rasch, da bis Luzern oder Flüelen, einem sehr zentralen Sammelpunkte, Eisenbahnen und Dampfschiffe führen und von da aus in wenigen Etappen sowohl Wallis als Graubünden erreicht werden kann.

Die Zuversicht auf ein sicheres und nahe Ein treffen eidgenössischer Hilfe wird bei den Truppen und Bevölkerungen dieser Kantonen und bei den allfällig bereits daselbst befindlichen eidgenössischen Besatzungen den Widerstand erheblich steigern, so daß ein rasches Vorbringen des Feindes eher aufgehalten werden und die eidgenössische Hilfe um so eher rechtzeitig eintreffen kann. Position um Position können in solcher Weise dem Feinde streitig gemacht, Brücken und Straßen überall, wo es nötig erscheint, unterbrochen werden, und wie weiter trotzdem der Feind vor dringt, desto zahlreicher werden die eintreffenden Verstärkungen und um so hartnäckiger unser Widerstand sein.

Die gleichen Straßen dienen auch zu besserer Vertheidigung des Kantons Tessin, indem die diesem Kanton am nächsten stehenden Hilfsmannschaften in dem Kanton Uri, im Bündner Oberland und dem Oberwallis sich befinden. Die Straßen über die Furka und Oberalp erleichtern wesentlich den raschen Zugang aus beiden letzteren Gebieten.

Endlich sind sie auch nicht ohne Bedeutung für die Vertheidigung der Schweiz überhaupt, indem, wenn die äußern Verbindungsstrassen an einzelnen Stellen unterbrochen würden, sie eine innere dritte Linie bilden, auf welcher Truppen hin und her bewegt oder einzelnen, von den äußern Linien abgeschnittenen Truppenabtheilungen die Verbindung mit der Hauptarmee offen erhalten bleibt.

Zu der militärischen kommt die politische und kommerzielle Bedeutung dieser Straßen. Für die Schweiz, an sich schon ein kleines Land, ist es sehr wichtig, daß alle ihre Theile nicht bloß durch ihre politische Verfassung mit einander verbunden, sondern durch leichte Verbindungen, dadurch hervorgerufenen wechselseitigen Verkehr u. s. w. einander immer näher gebracht werden. Der fruchtbare und bevölkertere Theil der Schweiz hat unter der Regide der neuen Bundesverfassung ein Eisenbahnnetz erhalten, wie es vollständiger kaum gewünscht werden kann, freilich ohne materielle Beihilfe des Bundes, weil die industriellen Privatkräfte vereinigt mit denjenigen der Gemeinden und Kantonen dazu hinreichten. Die Wohlthaten der Eisenbahnen, das durch sie hervorgerufene regere Verkehrsleben und die engere wechselseitige Verbindung unter den Bewohnern der fruchtbaren Thalflächen werden den abgelegenen Alpentälern indirekt zugänglich, wenn sie sowohl unter sich, als mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz durch Straßen verbunden werden.

Früher wurden die schönsten und schwierigsten Alpenstraßen von den Kantonen mit Hilfe der ihnen von der Tagsatzung bewilligten Weggelder erbaut, ein ähnliches Mittel, wie es die jetzt bewilligten Eisenbahntarife für den Bau der Eisenbahnen sind. Seitdem aber unter der jetzigen Bundesverfassung das System der Zollfreiheit im Innern zur Herrschaft gelangt ist, kommt den Kantonen für den Bau von Straßen jenes Mittel nicht mehr zu Statten. Wenn nun nicht ein Stillstand in der Entwicklung unserer Alpenstraßen eintreten, wenn Gebirgskantone und abgelegene Thäler, die im Straßenbau zurückgeblieben, nicht noch für lange Zeit, vielleicht für immer von der Wohlthat eines erleichterten Verkehrs und einer näheren Verbindung mit ihren Mitteidgenossen ausgeschlossen bleiben sollen, so muß der neue Bund ihnen durch andere Mittel zu helfen suchen.

Nicht nur einer engern Verbindung mit der übrigen Schweiz, sondern vorzüglich auch einer starken Vermehrung der Touristen in jenen Alpengegenden werden jene Straßen dienen. Es wird kaum anderswo eine Straße bestehen, die so kühn in der Anlage ist und so viele erhabene Naturschönheiten bietet, wie diese hier in Frage stehende.

Wenn diese hohen, mit erhabenen Naturschönheiten begabten Alpenregionen bequem befahren werden können, so werden Tausende von Reisenden diese Gegend besuchen, die sonst nie diesen Weg eingeschlagen hätten.

Ihre volle Bedeutung erhalten die Furka- und Oberalpstraßen freilich erst, wenn auch von Brunnen nach Flüelen eine Fahrstraße — die sogenannte Axenbergsstraße — erstellt wird. Jetzt besteht die Verbindung von Luzern und von Brunnen mit Uri nur zu Wasser. Für die Vermittlung des gewöhnlichen Verkehrs reicht die Schiffahrt zwar in der Regel aus; allein für gewisse Fälle kann sie nicht genügen, und die Seefahrt selbst ist nicht immer sicher. Wenn ein stärkeres Truppenkorps, ausgerüstet mit allem erforderlichen Material: Kanonen, Fuhrwerken und Pferden, schnell auf die Gotthardsstraße geworfen werden sollte, so würde der Mangel einer Straße von Brunnen nach Flüelen ein großes Hinderniß sein; der Marsch würde Tage lang aufgehalten, und bei stürmischem Wetter sehr erschwert sein. Uri ist bis jetzt auch der einzige Kanton, welcher mit der übrigen Schweiz durch eine direkte Fahrstraße nicht verbunden ist, und der Biervaldstättersee, der einzige mit Dampfschiffen befahrene Schweizersee, an welchem nicht parallel mit der Schiffahrt eine Uferstraße läuft.

Mit der Axenbergsstraße hat sich früher schon die Tagsatzung beschäftigt. Die Regierungen von Uri und Schwyz legten dieser Behörde im Jahre 1838 Plan- und Kostenvoranschlag mit dem Gesuche um eine Weggeldsbewilligung vor. Nach dem einen, dem Seegestade entlang führenden Projekte stiegen die Kosten auf Fr. 606,000 a. W., nach dem andern, mehr über den Berg führenden, Fr. 521,000 a. W. In ihrer neuesten Eingabe berechnen die Regierungen von Uri und Schwyz die Kosten auf Fr. 1,300,000. Die

Gesamtlänge beträgt bei 40,000'. — Die Tagsatzung bewilligte auf die sehr warme Empfehlung des eidgenössischen Zollrevisors, Herrn Sidler hin, für den Fall der Ausführung des einen oder andern Projektes bis zur vollständigen Tilgung des Baukapitals ein Weggeld für jeden Fußgänger zu 1 Bz., für jedes eingespannte Pferd zu 20 Bz. u. s. w. Dieser Bewilligung stimmten nicht weniger als 19 Stände bei. (Beschluß der Tagsatzung vom 19. Weinmonat 1838.)

Von ergänzender Bedeutung für die Vertheidigung des Wallis erscheint ferner die Errichtung einer Straße über den Pillon. — Das Défilé von Chillon und Villeneuve, die einzige Straßenverbindung der Schweiz mit dem untern Theile von Wallis und St. Moritz, kann von dem gegenüber liegenden savoyischen Gebiete her sehr schnell besetzt oder sonst die Straße unterbrochen werden. In diesem Falle wäre es der Schweiz unmöglich, auf dieser Seite irgend welche Truppen vorrücken zu lassen. Diesem empfindlichen Mangel abzuhelfen, dient eine Straßenverbindung aus dem obersten Theile des Saanenthales über den Pillon nach Aigle und Vex. So wohl von Thun her durch das bernische Simmenthal, als von Bulle her durch das Greizerland, wo gute Straßen bereits bestehen, können Truppen über den Pillon in das Thal von Aigle dirigirt werden. Das Schicksal des untern Wallis ist in diesem Falle wenigstens nicht mehr einzig von dem sehr ausgesetzten Défilé von Villeneuve abhängig.

In Betracht kann später auch noch kommen die Errichtung eines fahrbaren Passes über die Grimsel zum Anschluß an die Furkastraße. In dem aufgenommenen Tracé dieser letztern ist auf diesen Anschluß bereits Bedacht genommen worden. Die Ausführung wird aber jedenfalls einer späteren Zeit vorzubehalten sein, da, wenn die Furkastraße erstellt wird, sie verhältnismäßig weniger dringend ist. Ferner sollte bei den Kantonen von Bern und Wallis dahin gewirkt werden, daß die Saumwege über die Gemmi, den Rawyl und Sanetsch möglichst gut hergestellt und unterhalten werden, da sie in diesem Falle zu militärischen Kommunikationen ebenfalls von Nutzen sein werden.

2. Frage der Ausführung.

Bei der unverkannten Bedeutung der fraglichen Alpenstraßen soll es das Bestreben der Eidgenossenschaft sein, deren Ausführung zu befördern oder zu verwirken. Damit die vollziehende Behörde des Bundes wisse, ob die gesetzgebenden Räthe dieses Bestreben wirklich theilen, ist es nothwendig, daß sie sich gleich Anfangs grundsätzlich darüber aussprechen; denn ohne eine solche grundsätzliche Entscheidung würde jedes weitere Vorgehen des Bundesrathes, und namentlich die mit den beteiligten Kantonen zu pflegenden Unterhandlungen, sehr unsicher und eventuell auch zwecklos sein.

Bezüglich der Ausführung sollen nach der Ansicht des Bundesrathes die folgenden Straßen jetzt schon in Erwägung gezogen werden, und zwar in Hinsicht auf ihre Dringlichkeit, in folgender Reihenfolge:

- I. Die Furkastrasse.
- II. Die Oberalpstrasse.
- III. Die Arenbergstrasse.
- IV. Die Pillonstrasse.

Die Furkastrasse berührt einzig das Territorium der Kantone Uri und Wallis. Sie zerfällt in folgende Abtheilungen:

von Hospenthal
nach Realp 5,890 Meter = 19,633' 3" 3/4'"
von Realp bis
auf die Furka-
Wallisergränze 20,050 = = 66,833' 3" 3/4'"
von Flüelen bis
Oberwald 17,292 = = 57,640' — —
zusammen 43,232 Meter = 144,106' 6" 6/8'"
gleich 9 Stunden und 106 Fuß.

Die zu überwindende Steigung von Hospenthal bis auf die Furka beträgt 3286', das Gefäll von der Furka bis Oberwald 3823'.

Die Experten, Herren La Nicca und Fraisse, resümiren ihre Ansicht dahin:

- a. Die Sektion Hospenthal-Realp könnte sofort genehmigt und in Vollziehung gesetzt werden nach dem Plane der eidg. Genieoffiziere, vorbehaltlich kleiner, nur die Details betreffenden Abweichungen, die noch näher zu studiren sind;
- b. die Ausgaben dieser ersten Abtheilung werden auf circa Fr. 150.000 steigen;
- c. das Tracé von Realp bis Oberwald könnte nach dem Projekte dekretirt werden, unter Vorbehalt näherer Studien über einige in dem Gutachten bezeichneten Stellen;
- d. die Ausgaben dieser Strecke können auf Franken 1,500,000 geschäkt werden. Die verlangten Korrektionen am Plane werden die Kosten eher vermindern als vermehren.

Die Gesamtkosten der ganzen Strafenanlage werden auf circa zwei Millionen Franken steigen. Es ist klar, daß die Kantone Uri und Wallis nie eine solche Summe aufwenden würden, um eine Straße zu erbauen, die in erster Linie eidgenössischen Zwecken dienen soll. Wir halten es daher ganz am Platze, daß der Bund eine kräftige und leitende Initiative nimmt und zu einer thatkräftigen Unterstützung von Seite der Eidgenossenschaft sich bereit erklärt. Es tritt hier der Fall ein, den schon die Revisionskommission der Tagsatzung bei Berathung des §. 21 der Bundesverfassung vorgesehen hat, indem sie erklärt, daß Straßenzüge zur Erstellung kommen können, die für die gesamte Eidgenossenschaft oder doch für mehrere Kantone von der größten Bedeutung seien, welche aber ohne Vermittlung des Bundes nicht zu Stande gebracht würden. Wir haben oben schon angebietet, daß aber auch die Kantone Uri und Wallis Nutzen aus dieser Straße ziehen werden, und so wird es am Platze sein, wenn der Bundesrat vor weiteren Schlußnahmen mit den genannten Kantonen in nähere Unterhandlungen eintritt, um die Stellung derselben und diejenige des Bundes zu diesem Unternehmen auszumitteln und

festzustellen. Es entspricht dieses Verfahren auch dem bisherigen Modus, und wir könnten schon der Konsequenzen wegen nicht ratthen, davon abzugehen.

Ansehend die Oberalpstrasse, muß es den mit den Kantonen Uri und Graubünden ebenfalls noch zu pflegenden Unterhandlungen vorbehalten bleiben, ob dieselbe durch den Bund, unter bestimmten Beiträgen der Kantone, oder umgekehrt durch die Kantone unter Vorbehalt eines angemessenen Beitrages durch den Bund, auszuführen sei. Als eine Straße, die ein eidgenössisches Interesse hat, darf sie jedenfalls angesehen werden. Der Kanton Graubünden nimmt dieselbe in das noch auszuführende kantonale Straßennetz, für welches eine eidgenössische Unterstützung verlangt wird. Würde vom Kanton Uri der gleiche Standpunkt eingenommen, d. h. von seiner Seite der Oberalpstrasse, so weit sie auf seinem Gebiete liegt, ebenfalls in ein beabsichtigtes Straßennetz aufgenommen sein, so wäre die dabei einzunehmende Stellung des Bundes bereits entschieden. Von dem ganzen projektierten bündnerischen Straßennetz bildet vom militärischen Standpunkte aus die Oberalpstrasse die Stammlinie; eine Reihe der übrigen projektierten Straßen sind militärisch ebenfalls sehr vortheilhaft und verdienen deshalb von Bundeswegen befördert zu werden; die Oberalpstrasse aber kann von der Unterstützungsfrage für das übrige bündnerische Straßennetz nicht wohl getrennt werden, deshalb sollte die Bundesversammlung allerdings im Grundsache schon jetzt erklären, daß die Erstellung einer Straße über die Oberalp, als Fortsetzung der Furkastrasse, wie ein kantonales, so auch ein eidgenössisches Interesse habe. Es sollten daher zu deren Ausführung, wie für die Unterstützung des übrigen, die Interessen der Eidgenossenschaft berührenden bündnerischen Straßennetzes unverzüglich Unterhandlungen mit den Kantonen Uri und Graubünden eingeleitet werden.

Die Arenbergstrasse sollte ihrer Natur nach von den Kantonen Uri und Schwyz mit einem angemessenen Beitrage des Bundes ausgeführt werden. Gleich dringend und wichtig wie die Furka- und Oberalpstrasse ist sie jedoch nicht, und es kann für deren Ausführung nöthigenfalls eine längere Zeit abgewartet werden.

Um geeignetsten erscheint es das Mitinteresse der Eidgenossenschaft an dieser Straße zwar ebenfalls schon jetzt zu erkennen zu geben, die wirkliche Ausführung derselben aber von den Unterhandlungen abhängig zu machen, die der Bundesrat mit den Regierungen von Uri und Schwyz zu führen beauftragt wird.

Die Pillonstrasse endlich ist ebenfalls von den Unterhandlungen abhängig zu machen, die mit den Kantonen Bern und Waadt zu pflegen sind. Diese Kantone haben für die nächstgelegenen Landschaften ein hohes Interesse an der Erstellung dieser Straße, und es ist deshalb zu hoffen, daß sie sich mit einem verhältnismäßig nicht zu hohen Beitrag der Eidgenossenschaft zu deren Ausführung verstehen werden.

Die Ausführung obiger Projekte wird von Seite der Eidgenossenschaft immerhin eine erhebliche Summe fordern. Soll die Ausführung derselben, namentlich

der wichtigsten, der Furka- und Oberalpstraße, nicht eine zu lange Reihe von Jahren dauern, so werden bei den vielen andern, namentlich für die Verbesserung unserer Infanterie- und Artilleriebewaffnung erforderlichen Ausgaben die ordentlichen Jahreseinkünfte schwerlich hinreichen, die Kosten zu decken. Es wird sich der Bund wahrscheinlich entschließen müssen, die Ausführung durch temporäre Anleihen zu befördern, und diese dann in einer angemessenen Anzahl von Jahren wieder zu tilgen. Hier ist es nicht der Ort, den Plan im Näheren zu erörtern.

3. Darleihen an Wallis für Erstellung der Straße von Niederwald bis Oberwald. Antrag auf Zinsverzicht.

In Folge der in diesem Jahre begonnenen Studien über die Furkastrasse ergab es sich, daß zum eventuellen Beginne dieses Baues es unumgänglich erforderlich sei, vor Allem die Straße im obersten Theile des Walliserthales von Niederwald bis Oberwald zu erstellen. Bei Brieg zweigt sich die grosse Straße nach dem Simplon ab, und durch das Thal selbst zieht sich eine kleinere, aber immerhin fahrbare und, mit Ausnahme weniger Stellen, in gutem Zustande befindliche Straße bis hinauf nach Niederwald. Nach dem im Kanton Wallis herrschenden Straßensystem kostet der Staat an die Baukosten 60 % und die betreffenden Gemeinden 40 %. Für die Fortsetzung der Straße oberhalb Brieg ist ersterer im Falle, jährlich etwa Fr. 10,000 auszusehen. Nach den durch die eidgen. Genieoffiziere unternommenen Studien sollte die Straße von Niederwald bis Oberwald (Expropriation inbegriffen) ungefähr Franken 100,000 kosten; nach dem von Wallis angenommenen Bausystem hätte also die Vollendung dieser Straßensstrecke noch eine Anzahl von Jahren erfordert.

Um nun für den Fall, daß der Bau der Furkastrasse beschlossen werde, denselben sofort beginnen zu können und nicht noch zuerst die Straße im Thale vollenden zu müssen, schloß der Bundesrath mit der Regierung von Wallis die Vereinbarung, daß diese letztere den Bau fraglicher Straße nach dem von eidg. Genieoffizieren entworfenen und mit den Baubehörden von Wallis verständigten Plane bis 1. Juli 1861 vollende, wogegen der Bund die dazu erforderlichen Kosten bis auf den Betrag von Franken 100,000 als Darleihen zu 4 % verzinslich und in zehn Jahresraten rückzahlbar vorsiehe. Die jährlichen Raten können von der Walliser Post- und Zollentschädigung abgezogen werden. Der Bau findet unter der direkten Aufsicht eines eidg. Genieoffiziers statt, und ist in voller Ausführung begriffen. Die Auszahlung des Darleihens findet im Verhältnisse des Vorrückens der Arbeit statt.

In Bezug auf den Vorbehalt der Verzinsung wurde jedoch der Regierung von Wallis ausdrücklich in Aussicht gestellt, daß der Bundesrath bei der Bundesversammlung die Erlassung des Zinses beantragen werde. Der Bundesrath fand sich hierzu bewogen, mit Rücksicht auf die Verhältnisse des Kantons Wallis überhaupt, dann weil die früher dekre-

tirte Subvention für die St. Bernhardstraße von Fr. 300,000 dahin gefallen und endlich, weil in die Zeit des Abschlusses der Convention gerade die grossen Wasserverheerungen fielen, die den Kanton dieses Jahr abermals heimgesucht haben. Der Bundesrath beantragt, daß die Bundesversammlung die fragliche Verzinsung wirklich nachlassen möchte.

Feuilleton.

Erinnerungen eines alten Soldaten.

(Fortsetzung.)

16.

Das Kloster in Figueras.

Wollt ihr mehr noch von mir wissen?
Folgt ins Kloster der Klarissen.

Da sich in meinen Erinnerungen doch nun einmal alles um meine Person dreht, so wird man es wohl in der Ordnung finden, daß, ehe ich mit denen der kriegerischen Ereignisse fortfahre, ich etwas von meinen spanischen Fieber-Phantasien erzähle. Die Zeit derselben ist eine so verworrene und verlorene für mich, daß ich mich möglich kurz fassen werde; weil auch nur der, welcher weiß, was es heißt, in den höchsten Stadien eines echten katalanischen Wechselfiebers zu liegen, sich einen Begriff von meinen Cantalus- und Irion-Qualen machen kann. Wenn ich zähnekammernd zwischen den Eisschollen des großen Polarmeeres eingeklemmt lag und endlich sanft hinaüber in meines barmherzigen Gottes Herrlichkeit einzugehen wünschte, warfen mich kleine grinsende Teufel mit rothen Mützen und braunen Miquelets-Jacken oder mich umtanzende heulende Pfaffen in einen glühenden Backofen und schürten, trotz meiner flehenden Bitten, mich lieber gleich zu tödten, mit höhendem Lachen das Feuer, oder sie setzten mich in den großen Mörser im Bastion Santa Maria und warfen mich als ein glühend Eisenstück in die Bresch-Batterie XXVII., wo ich meinem Freund Julis und mir selbst den Hirnschädel zerschmetterte.

Traten in dieser ersten Zeit meiner Krankheit die lichten und leichten Stunden ein, so war es meiner ungewöhnlichen Schwäche wegen mir ganz unmöglich, das Bett zu verlassen, das man in eine Nische am Ende des großen Krankensaales gestellt und durch einen grünen Schirm von den andern Betten getrennt hatte und von wo aus ich das Gewimmer, Gejammer, Gestöhne, das Heulen, Beten und Fluchen der übrigen Kranken und Verwundeten unaufhörlich vernahm. Schon einige Male hatte ich bemerkt, daß mitten unter dem lautesten Chaos der