

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

Band: 26=46 (1880)

Heft: 4

Artikel: Die Neubefestigung der Ostgrenze Frankreichs zwischen Vogesen und
Jura

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-95527>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der Schweizerischen Armee.

XXVI. Jahrgang.

Der Schweiz. Militärzeitschrift XLVI. Jahrgang.

Basel.

24. Januar 1880.

Nr. 4.

Erscheint in wöchentlichen Nummern. Der Preis per Semester ist franko durch die Schweiz Fr. 4.
Die Bestellungen werden direkt an „Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben. Im Auslande nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen an.
Verantwortlicher Redaktor: Oberstlieutenant von Egger.

Inhalt: Die Neubefestigung der Ostgrenze Frankreichs zwischen Vogesen und Jura. (Fortsetzung.) — Der Truppenzusammenzug der I. Division. (Fortsetzung.) — B. Renard: Précis de l'histoire militaire de l'antiquité. — M. v. Brunner: Ueber die Anwendung des Infanteriespatens und die mit demselben auszuführenden flüchtigen Befestigungen. — Eidgenossenschaft: Ernennungen, Versetzungen und Entlassungen. Kaufmännischer Unteroffiziersgesellschaft. † Oberstlieutenant Konrad Jeker. — Ausland: Oesterreich: Dekorirung eines Feldwebels. Mission in Persien. Italien: Neue Fortifikationen um Placenza herum. — Verschiedenes: Die strategischen Eisenbahntlinien Frankreichs. Charakteristische Anekdote vom General Bletchen.

Die Neubefestigung der Ostgrenze Frankreichs zwischen Vogesen und Jura.

(Schluß.)

Wie nirgends so gut, sind in Frankreich die Hauptstraßen und Chaussées trefflich unterhalten, besonders die Routes nationales und Routes départementales. Kilometer- und sogar Hektometer-Steine sagen dem Wanderer jederzeit, wie weit er noch von seinem Ziele entfernt sei, und dienen als ebenso viele Wegweiser. Hingegen bei den chemins vicinaux hat man besonders bei dem Durchgange durch Dörfer gut Acht zu geben, sonst geräth man auf einen falschen Weg, den man dann erst als einen solchen am Ausgange des Dorfes erkennt. So war auch ich im Zweifel, welche von dreien Straßen ich im Dorfe Charmont einschlagen sollte. Ein Bauer, der in Blouje und Hipsellappe mit majestätischer Ruhe vor seiner Tenne stand, mochte meinen Zweifel wahrgenommen haben und wies mich auf den richtigen Weg. „Tu te perdrais, il te faudra toujours passer par les bois jusqu'à Héricourt“, sagte er.

So gelangte ich an den östlichen Ausgang des Dorfes Bethoncourt; von hier dem Rande des Höhenzuges folgend, konnte ich mit Muße sowohl die Form des Thalgrundes mit der sich viel verzweigenden Lisaine, als auch die gegenüberliegenden Höhenzüge beobachten.

Die Lisaine ist kein großes fließendes Gewässer, aber aus Mangel an Gefäll macht sie den größten Theil des Thalgrundes sumpfig. In der dreitägigen Schlacht (15.—17. Januar 1871), die sich hier abspielte, war der Fluß jedoch überfrozen, für Pferde und Wagen jedoch mag er immerhin ein Hinderniß gewesen sein; wenigstens versuchten ihn die Franzosen nur mittelst der Brücken bei Bethon-

court, Bussurel und Héricourt zu überschreiten, was ihnen bekanntlich nicht gelang. Ganz im Walde versteckt, fand ich hier jetzt noch mehrere Geschützemplacements, theilweise noch gut erhalten. Gegen den Bahnhof von Héricourt niedersteigend, sahen wir nun deutlicher uns gegenüber auf der nördlichen Seite der Thalmulde, welche die Straße und Eisenbahn Héricourt-Belfort durchziehen, die Befestigung auf dem Gipfel des Mont-Baudois.

Es ist Abend, suchen wir eine Herberge in der Stadt Héricourt. Mochte mich mein deutscher Accent als einen spionirenden „Brüßler“ verrathen haben, im ersten Hôtel hatte man nicht genug Platz für mich (was ich später als Unwahrheit entbedekte), in einem zweiten wurde ich jedoch gut aufgenommen. Man verlangte von mir Papiere, ich gab meine Legitimationskarte, dies genügte.

Héricourt liegt ganz im Grunde des Thales der Lisaine, wo sich dasselbe plötzlich nach beiden Seiten zu einer Mulde erweitert und von der direkten Straße Belfort-l'Isle-Besançon durchkreuzt wird. Hier in der Ebene schlugen unsere Vorfäter ein Burgunderheer (1474) und eroberten die Stadt Héricourt.

Den folgenden Morgen gehen wir gegen Luze, längs dem Fuße des Mont-Baudois und blicken von hier aus noch einmal zurück auf Héricourt und Umgebung. In Héricourt befand sich 1871 das Centrum Werders und wies, gestützt auf die Höhen des Mont-Baudois und oberhalb des Bahnhofes Héricourt, alle Angriffe der Franzosen zurück. Welchen Werth diese wichtige Position für General Werder hatte, ist leicht zu ersehen; über Héricourt führt die kürzeste Straße von Besançon nach Belfort. Mit dieser läuft von Héricourt in nordöstlicher Richtung parallel die Bahn in der Thaleinfenkung, welche sich gegen Belfort hinzieht. Von den erwähnten Höhen aus konnten alle Zugänge

gegen Héricourt und des ganzen Querthales zwischen der Savoureuse und der Lisaine bestrichen werden. Um diesen vorzüglichsten Punkt nun stets festzuhalten und zugleich ein Bindeglied zwischen Belfort und Montbéliard zu besitzen, haben die Franzosen das Fort auf dem Mont-Baudois gebaut. Seine Bedeutung liegt, wie gesagt, in der Beherrschung der Straßenkreuzung bei Héricourt; ferner deckt es die Zugänge zu Belfort von der Südwest- und Westseite, als von Héricourt über Argiesans, Luze-Buc-Bavilliers und Chagen-Effert.

Doch gehen wir weiter. Das Dorf Luze durchschreitend, gelangen wir wieder zu einer Erweiterung des Thales gegen Osten. Bei Chagen, welches Dorf, hart an der Lisaine liegend, bei den Offensivstößen der Franzosen am 17. Januar 1871 besonders stark mitgenommen wurde, verengt sich das Thal schluchtartig, kaum der Straße neben dem Fluße Platz gewährend. In dieser Thalschlucht, welche von beiden Seiten durch dichtbewaldete Hügel eingefasst ist, wird das Wasser der Lisaine zu einem kleinen See aufgestaut, um die Bewässerung des untern Thales im Sommer beliebig reguliren zu können. Das Thal erweitert sich wieder nach Norden. Chenebier links lassend, gelangen wir nach Chévanne und von da östlich auf der Hauptstraße Paris-Belfort-Basel nach Frahier. Letzteres ist ein schönes Dorf mit prächtiger Kirche, hat aber wie Chévanne, und wie man jetzt noch sehen kann, in den Kämpfen des Generals Keller (rechter Flügel Werbers) mit dem linken Flügel der Armee Bourbafis (16. und 17. Januar 1871) gelitten. Nachdem am 16. Januar Morgens die Deutschen Chenebier und Frahier räumen mußten, besetzten sie in der Nacht vom 16. auf den 17. Frahier wieder, überraschten die Franzosen in Chenebier, welches letztere aber nicht behauptet werden konnte. Am 17. Nachmittags 4 Uhr griffen die Franzosen nochmals bei Frahier an; die Deutschen hielten aber in ihrer starken Stellung in und bei diesem Dorfe fest. Dies war der letzte Stoß Bourbafis.

Von hier könnten wir nun auf der großen Chaussée über Effert nach Belfort gelangen, aber wenn wir die Zugänge Belforts von Norden her näher kennen lernen wollen, ist es besser, wir schlagen den Feldweg von Frahier gegen Evette ein, um von da dem nördlichen Fuße des Mont-Salbert entlang nach Baldoie zu gelangen. Der rechte Flügel der Armee Werbers lehnte sich auch am Nordabhange des Salbert an die Belagerungsarmee vor Belfort an. Von Evette blicken wir hinab in's Thal der Savoureuse, worin sich eine ganze Masse kleiner Seen und Teiche befinden und den Thalgrund versumpfen. Vor uns befindet sich die Eisenbahn Belfort-Lure-Besoul-Paris, sie biegt sich hier nordwestlich, während etwas östlicher die Straße Belfort-Epinal direkt nördlich gegen die Vogesen läuft. Doch, was erblicken wir am Südabhange der Vogesen, da wo die Straße sich in das Thal von Siromagny verliert? Es ist das Fort von Siromagny, das westlich jenes Ortes auf einem etwas freistehenden Hügel zwischen Siromagny und Haut-

Auxelles liegt. Wie das Fort von Sochaux im Süden, so soll das Fort von Siromagny eine Umgehung Belforts im Norden hindern, die auf der Straße Asbach-la Chapelle-Siromagny-Lure noch möglich wäre. Es ist ferner ein wichtiges Bindeglied zwischen den Befestigungen in den Vogesen und Belfort und beherrscht vollkommen die Straße Belfort-Epinal über den Ballon. Diese Befestigung macht also ein Debouchiren eines von Norden von den Vogesen herabkommenden Feindes unmöglich, gleich wie sie das Eindringen in die Vogesen verhindert.

Wir sind am Nordabhange des großen Salbert; die Aussicht von dessen Gipfel muß prachtvoll sein, doch das Plateau auf demselben bedeckt das Fort du-Mont-Salbert; ein Besteigen ist also unzulässig. Die Zeit drängt, gehen wir also nach Belfort. Es ist 12 Uhr, wir sind in Belfort. Nach dem Dejeuner dachte ich daran, irgend einen erhöhten Punkt zu gewinnen, von wo aus ich einen Ueberblick über die Befestigungen Belforts erlangen könnte. Ich war in die Stadt eingetreten durch die porte de France und befand mich gleich vor der schönen, doppeltgethürmten Kathedrale. Man war eben mit der Renovation der Hauptfassade beschäftigt, eine dringende Arbeit; denn noch erkennt man deutlich daran die Spuren des letzten Bombardements. Durch die engen, geradlinigen Straßen gelangen wir durch das Dreifacherthor in den Lagerraum der Festung. Die Straßburger-Chaussée führt uns zwischen den Forts la-Miotte und la-Justice hindurch bis außerhalb der krenelirten Mauer; nun steigen wir rechts hinauf auf den Felsenkamm der la-Justice. Hier, auf dem Glacis dieses Werkes, soweit dasselbe dem Publikum offen ist, dürfen wir uns einen freien Umblick erlauben. Vor Allem ist es der Mont-Salbert, der unser Auge zuerst auf sich zieht; derselbe überhöht den Thalgrund der Savoureuse um 260 Meter. Das Fort auf dem Salbert ist mit dem des Mont-Baudois und Mont-Bart eines der ersten, die in Angriff genommen wurden, also eines derjenigen, welche am dringlichsten erschienen. Dasselbe deckt Belfort gegen Norden und Nordwesten, beherrscht das Thal der Savoureuse, die Bahn nach Besoul und die Straßen nach Lure und Epinal. Eine gewaltige hohe schwarze Säule auf diesem Fort ist weithin sichtbar; es scheint mir eine Signalstange zu sein, wenigstens habe ich etwas Ähnliches bei den 2 oben genannten neuen Forts auch bemerkt. Eine breite, schön angelegte Straße führt in starken Krümmungen den Berg hinauf bis zum Fort.

Östlich des großen Salbert, auf dem Hügel von Koppe, da wird eine weitere Feste gebaut. Dieselbe deckt Belfort im Norden und Nordosten und beherrscht die Straßburger und Mülhauser Straße, das Thal der Savoureuse und Mabeleine.

Diese beiden Forts vergrößern also ganz bedeutend den Deckungskreis Belforts nach Nordwesten, Norden und Nordosten und sind zugleich Verbindungsglieder mit den Befestigungen in den Vogesen; sie mögen ungefähr 5 Kilometer vom Schloß

(oder Citabelle) entfernt sein. Um den gleichen Zweck im Süden und Südosten zu erreichen, wurde ein Fort bei Bezelois, auch 5 Kilometer vom Schloß, vorgesehen, das ferner die Straße nach Delle und das Thal von Sevenans dominiren sollte. Von meinem Standpunkte aus ließ sich jedoch nichts davon wahrnehmen. Dies wären die neuen, um Belfort herum errichteten Befestigungen. Versteht sich, daß die frühern Befestigungen Belforts, welche doch den Kern der jetzigen großen Lagerfestung bilden sollen, mit Benützung der Erfahrung durch die letzte Belagerung gehörig verbessert worden. So ist die gegen Westen gerichtete Seite der Citabelle stark verändert, es wurden neue Gräben und Geschützstände zc. in den Felsen gesprengt, das Fort Belleoue bedeutend vergrößert, theilweise auch les Barres. Die beiden Forts: Hautes et Basses Perches, die bekanntlich während der letzten Belagerung von den Deutschen mit stürmender Hand genommen wurden, waren noch im Jahre 1873 (an der Kehle) gegen die Stadt und das Schloß hin erbaut, was die Deutschen gethan, um sich darin gegen das Feuer der andern Forts halten zu können. Nun sind zwar die beiden Werke vergrößert worden, aber ihre Kehlen stehen offen wie früher und können vom Feuer des Schlosses und der la-Justice bestrichen werden.

Wir steigen vom Glacis herab auf die Straße von Perouse und begeben uns durch das Breisacherthor wieder in die Stadt zurück und dann auf den Bahnhof. Denn wir wollen die neu erbaute Bahnstrecke Belfort-Morvillars befahren. Die französische Eisenbahngesellschaft de l'Est hatte im Jahre 1871 ihren Anschluß an's schweizerische Netz verloren. Deshalb wollte dieselbe einen Anschluß dadurch bewerkstelligen, daß sie von der Bahn Belfort-Mülhausen eine Abzweigung bei Petite-Croix südlich über Boren bis Boncourt gehen ließ. Dies Projekt kam vielleicht wegen militärischen Bedenken nicht zur Ausführung. Daher wurde dann die Bahnstrecke von Belfort bis Morvillars gebaut, und von da der Schienenweg der P.L.M.-Gesellschaft mitbenützt bis Delle.

Wir fahren durch Danjoutin bei Meroux und Bourogne vorbei gegen Morvillars; nun geht's das Thal der Allaine hinauf bis nach Delle; dort steige ich aus, um wieder den Weg bis nach Hause anzutreten. Doch noch etwas Weniges von letztgenannten Ortschaften. In Bourogne war das Hauptquartier der Belagerungsarmee vor Belfort im letzten Kriege; bei Bourogne, Grandvillars und Delle wurden schon Ende Dezember 1870, als das Gerücht von einer Entsatzarmee Belforts sprach, von den Deutschen Schanzen aufgeworfen und später armirt, um ungünstigsten Falls einen Rückzug der Deutschen zu decken.

Es bleibt uns noch von den Befestigungen des Comont zu sprechen.

Nun könnte es aber den Deutschen einfallen, jenes ganze Vertheidigungssystem im Süden über Delle, Croix, Blamont zu umgehen und auf die direkte Straße Bruntrut-Besançon zu gelangen.

Ferner könnten die süddeutschen Armeekorps, bei Basel den Rhein überschreitend, versucht werden, die gerade Straße Hüningen-Pfirt-Bruntrut-Pont-de-Noie-Besançon zu benutzen und dadurch das in's deutsche und französische Gebiet vorspringende Haute-Moie oder Pays-de-Porrentruy durchziehend, die Neutralität der Schweiz zu verletzen. Ein dritter Fall ist denkbar, wenn nämlich die Deutschen, die festen Brücken Basels, Rheinfeldens zc. benutzend, wiederum die Neutralität der Schweiz verletzen und auf der Straße Basel-Delsberg-Bruntrut sich des Straßennotens auf dem Repätschberg bemächtigen, von da aus das Thal des Doubs sich öffnend, wiederum auf der Hauptstraße Bruntrut-Besançon vorrücken und zugleich die Hochebene der Franche-Comté besetzen. Der erste Weg wurde im Jahre 1871 von deutschen Unterabtheilungen benützt; Croix und Montbouton gaben ihnen vortheilhafte Positionen. Die Straße Pfirt-Bruntrut diente den Allirten theilweise 1813, dann auch 1815 (mit Erlaubniß der Tagsatzung). Es ist allbekannt, daß auf der dritten Straße in den Jahren 1813 und 1814 Fürst Schwarzenberg die Hauptarmee der Verbündeten vorrücken ließ. Es sollen dabei vom 4. Januar bis 9. Juni 1814 über 300,000 Mann das Land um Bruntrut passirt haben. Das Land ist reich an Getreide, Vieh und Weiden, bietet leichte Zugänge, ist also an und für sich zum Durchmarsch einer Armee verlockend. In allen Fällen, wie wir gesehen, spielte also die Straße Bruntrut-Pont-de-Noie-Besançon eine wichtige Rolle; dieselbe war zwar durch die Feste Blamont theilweise gesperrt. Blamont wurde aber im Dezember 1813 von den Allirten erobert und gesprengt. Auf derselben Straße rückten die Schweizer im Jahre 1815 in Frankreich ein, beschossen die wiederhergestellte Feste Blamont (3. Juli), worauf sich dieselbe ergab. Um jenen Eventualitäten zu begegnen, haben nun die Franzosen den Gipfel des Comont zu einem festen Punkte umgeschaffen, von dem aus sie die genannte Hauptstraße Bruntrut-Besançon, die von Norden nach Blamont und über den Comont führenden Wege und das tiefeingeschnittene Thal des Doubs von Pont-de-Noie bis Baufrey beherrschen.

Nehmen wir aber vorerst noch eine kleine Orientirung vor.

Vom Repätschberg aus zweigt sich eine Kette des Jura in direkt westlicher Richtung ab, bei einer mittlern Höhe von 900 Meter.

Von Roche-b'Or (930 Meter) nimmt die Höhe bedeutend ab bis zur Straße Reclère-Baufrey; von da an wird die Kette, nun Comont genannt, wieder höher und zieht sich westlich bis Baume-les-Dames; bei Pont-de-Noie wird sie vom Doubs quer durchschnitten. Diese Kette nun, an Höhe das vorliegende Land weit überragend, bietet dem Vertheidiger eine treffliche Stütze, einem von Norden her vordringenden Feinde den Vormarsch zu verwehren und die der Kette selbst parallel laufenden Straßen zu beherrschen. Damit dann aber von Osten her die Stellung des Vertheidigers nicht aufgerollt werde, dient das Fort du-Comont. Auf

dem höchsten Punkt der ganzen Kette des Romont gelegen (oberhalb Pierrefontaine), erblickt man von demselben das ganze Land südlich der Vogesen, von der Jura bis an den Dignon, einen großen Theil des Jura und der Vogesen, der Hochebene der Franche-Comté, so den Chasseral, Ballon zc.

Bei hellem Wetter erkennt man sogar deutlich die Gipfel des Berner-Oberlandes, wie Wetterhorn, Eiger zc. Das kleine Plateau Chamesol-Montecheroux, welches südlich unterhalb des Forts liegt, beinahe auf allen Seiten von steilen Abhängen und Felsen umgeben, kann als Lagerraum einer Truppenabtheilung dienen, welche im Fort einen geeigneten Stützpunkt zur Defensiv- oder auch zum Vordringen gegen Norden und Osten besitzt. Das Fort selbst ist in einen nördlichen und einen südlichen Theil geschieden, d. h. liegt auf zwei parallel von Ost nach West laufenden Kämmen des Berges. Dieselben sind durch einen Zwischenraum von ca. 120 Meter Breite, in welchem sich die Kasernen und Lagerungsplätze befinden, getrennt. Die Einsenkung zwischen den Kämmen mag dort etwa 25 Meter betragen. Die Sprengarbeiten für die Souterrains sind vollendet, ebenso das Mauerwerk, einige Galerien, Kasematten und Geschützstände der Vollendung nahe. Das ganze Fort wird ca. 14—15 Hektaren bedecken; wie die beiden Theile mit einander verbunden werden, ist noch nicht zu ersehen. Etwa 300 Meter östlich des südlichen Theils ist zur bessern Beherrschung des Vorterrains ein Feldwerk für 6 Geschütze angelegt worden, mit gemauerten Hohlräumen, 5 Meter breitem Graben in den felsigen Boden gesprengt. Zur Herbeischaffung der Materialien hatte man nicht die Mühe gescheut, eine 6 Kilometer lange Lokomotivbahn zu bauen. Längs des schwach geneigten Kammes vermochte die Lokomotive die geringe Steigung und Lasten zu überwinden; da wo aber wegen des Durchbruches durch den Doubs die Hänge sehr steil, Felsabstürze sind, wurden die Lastwagen durch feste Dampfmaschinen an Kette aus dem Thale heraufgezogen. Nebst dem Fort auf dem Gipfel des Romont ist noch zur Beherrschung theils der Brücke von Pont-de-Noie, theils der von Norden nach Pont-de-Noie konvergirenden Kommunikationen, eine Redoute südöstlich Pont-de-Noie (1¼ Kilometer von der Brücke) auf beinahe unzugänglichem Felsen erbaut worden. Dieselbe sperrt vollständig das gewaltige Thor von Pont-de-Noie, durch welches man in das Doubsthal und zum Hochland der Franche-Comté eintritt.

Abgesehen von den Befestigungen bei Montbéliard und Belfort, hat die des Romont keinen offensiven Charakter, der möglicherweise die Neutralität der Schweiz gefährden könnte? Selbst der Fall einer Einschließung und Belagerung würde für das nahe gelegene Schweizergelände (Fort du Romont, 3 Kilometer von der Schweizergrenze und 4½ Kilometer von Damvant entfernt) Unannehmlichkeiten nach sich ziehen. Die bequemsten Zugänge zum Plateau Chamofol-Montecheroux gehen vom östlich gelegenen Schweizergelände aus.

Aber fragen wir jetzt: Was bedeuten denn alle die französischen Sperrforts längs der westlichen Schweizergrenze? Sie sind nicht nur, um einem von Osten her kommenden Feinde den Weg zu versperren, sondern vorzugsweise, um die Jura-Pässe und -Straßen zu einer günstigen Offensive offen zu halten. Vom Romont aus kann die Besetzung der Haute-Loire im Rücken gefährdet werden. Was nützen uns die „ausgezeichneten militärischen Punkte bei Bure und Boncourt“ des schweizerischen Kommissärs, Hauptmann Amstein, vom Jahre 1814, wenn der Straßenknoten von les-Rangiers zc. genommen wird, bevor eine hinlängliche Truppenkraft aus dem Innern der Schweiz hier versammelt werden kann? In der That kann vom Romont aus längs des Kammes der Jurakette von Roche-b'Dr bis les-Rangiers auf diesem fast horizontalen, sehr gangbaren Bergrücken mittelst Fuß- und Saumpfad eine leichte Truppe, sich nebenbei des Viaduktes von St. Ursanne versichernd, in 6—7 Stunden nach les-Rangiers gelangen.

Die Gefahr liegt demnach meiner Ansicht darin, daß durch die Erbauung dieses Forts eine Ueberlastung der Schweiz durch die Franzosen äußerst begünstigt wird. Letztere sind dadurch im Stande, ohne Mühe auf dem Bergrücken Roche-b'Dr les-Rangiers festen Fuß zu fassen und die Vertheidigung des Straßenknotens oder des Pays-de-Vorcentron unmöglich zu machen.

Strategen behaupten, daß Deutschland durchaus keinen Vortheil aus der Hereinziehung der Schweiz in seine Operationsbasis ziehen würde, vielmehr großen Nachtheil, z. B. durch eine zu große Zersplitterung der Kräfte. Dieselben sagen, daß eine Verletzung neutralen Bodens nur von Frankreich denkbar sei, dessen Operationsbasis nach dem Verlust des Elsaßes und eines Theiles Lothringens ungünstiger sich gestaltet haben. Natürlich setzen sie dabei einen Krieg nur zwischen Frankreich und Deutschland voraus.

Erzherzog Karl sagt, daß alle Kriege im südlichen Deutschland bestätigten, daß das Defilé der Donau der Schlüssel dieses Landes sei.

Wirklich haben auch alle französischen Feldherrn von 1796—1809 dahin getrachtet, in den Besitz dieses Defilé's zu gelangen.

Eine Straße dahin führt durch die Schweiz und die Waldstädte (Waldshut zc.). Moreau rückte im Jahre 1800 auf diesem Wege vor und auf demselben wurde 1814 die Neutralität von den Allirten verlegt.

Zimmerlin wird die Straße Besançon-Bruntrut-Basel eine wichtige Rolle spielen; darum haben die Franzosen sich derselben versichert.

Die ungünstige und schwache Westgrenze muß also neuerdings unsere Aufmerksamkeit und Wachsamkeit fesseln. *)

J. Ettlin.

*) Geschrieben 1878.