



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.

UC-NRLF



5B 84 606

14rd

2

Der Feldherr Napoleon als Organisator

Betrachtungen über seine
Verkehrs- und Nachrichtenmittel,
seine Arbeits- und Befehlsweise

VON

Hermann Giehl

Oberleutnant im 2. Bayerischen Infanterie-Regiment Aouprins
kommandiert zum Bayerischen Generalstabe

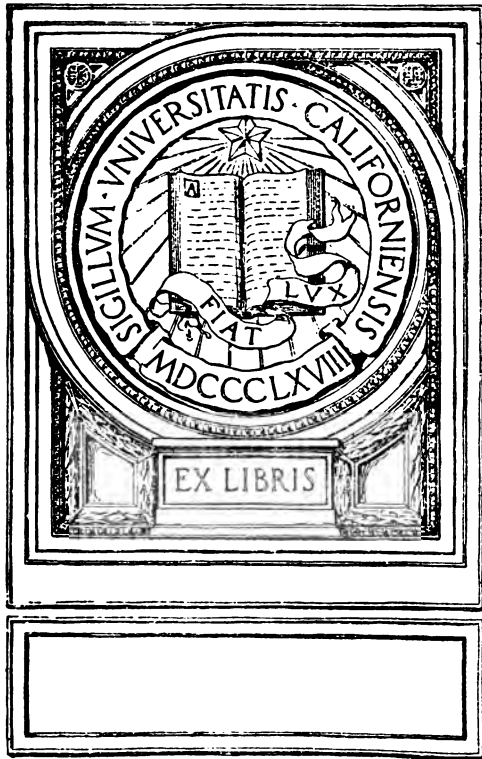
Mit Abbildungen und Skizzen im Text sowie einer Übersichtskarte

Berlin 1911

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

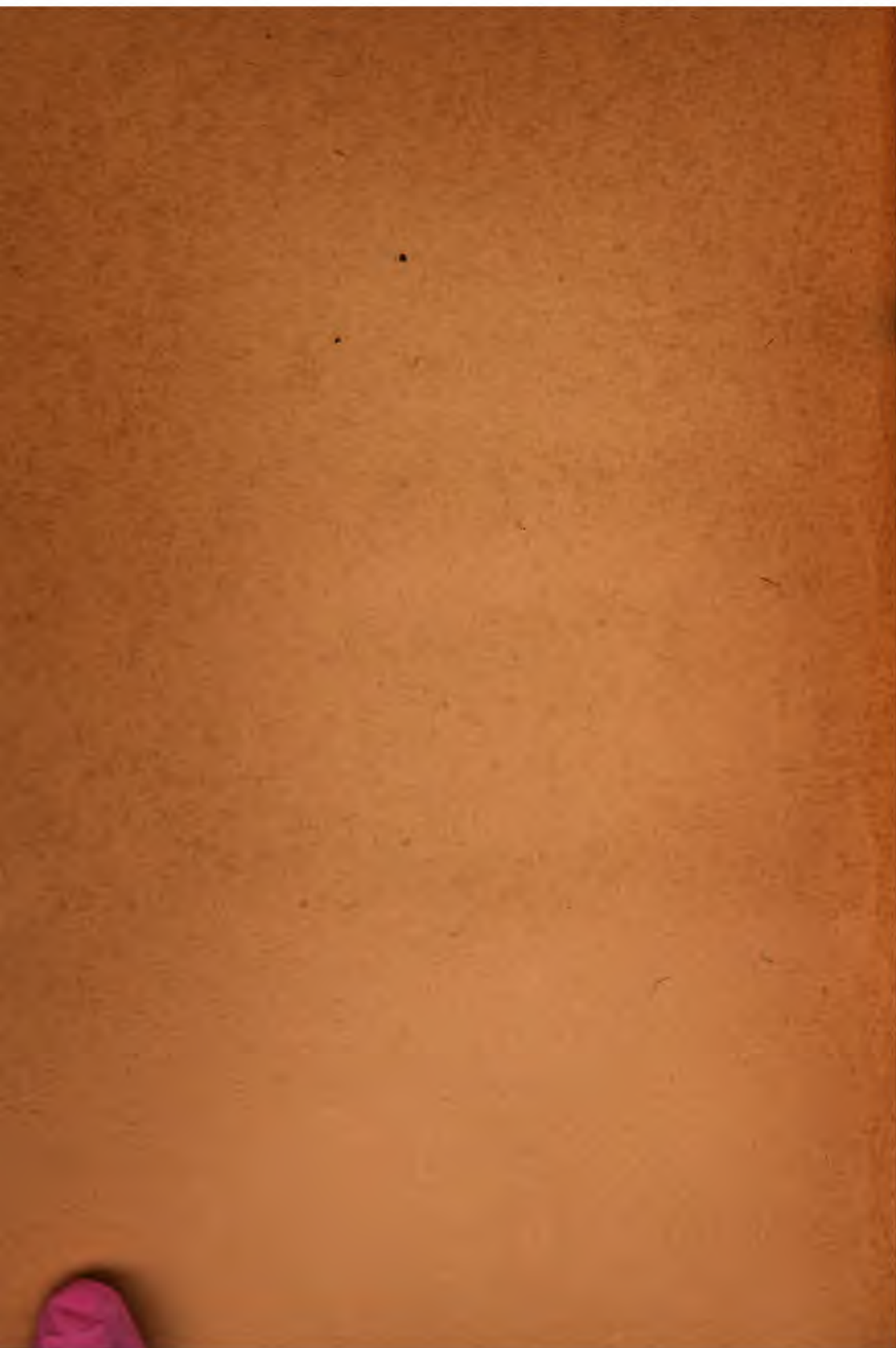
königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 66-71



EX LIBRIS





Der Feldherr
Napoleon als Organisator

Betrachtungen über seine
Verkehrs- und Nachrichtenmittel,
seine Arbeits- und Befehlsweise

von

Hermann/Giehl

Oberleutnant im 2. Bayerischen Infanterie-Regiment Kronprinz
kommandiert zum Bayerischen Generalstabe



Mit Abbildungen und Skizzen im Text sowie einer Übersichtskarte

Berlin 1911
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Rochstraße 68—71

TO VIND
ABBOU.1A0

DC 203
.9
G5

Alle Rechte aus dem Gesetze
vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Fournier
Collection

Vorwort.

Unserer Zeit beschäftigt sich wieder besonders viel mit der Persönlichkeit Napoleons. Zahlreiche Biographien, Memoiren und Briefe aus jener Epoche erscheinen alljährlich auf dem Büchermarkte; auch der französische Generalstab erschließt nach und nach seine reichen kriegsgeschichtlichen Schätze.

Die Napoleonforschung ist aber noch so jungen Datums, daß wir bisher weder ein abgeschlossenes historisches Bild des großen Korsen, noch eine erschöpfende, objektive Darstellung seines Feldherrntums besitzen. Es bedarf noch der Sammlung von Bausteinen, um jene gewaltige Zeit und ihren Zwingherrn ganz erfassen zu können. So bin ich auf Einzelheiten verfallen. Ich habe nach und nach die Werkzeuge untersucht, deren sich Napoleon bei seiner großen Arbeit bediente.

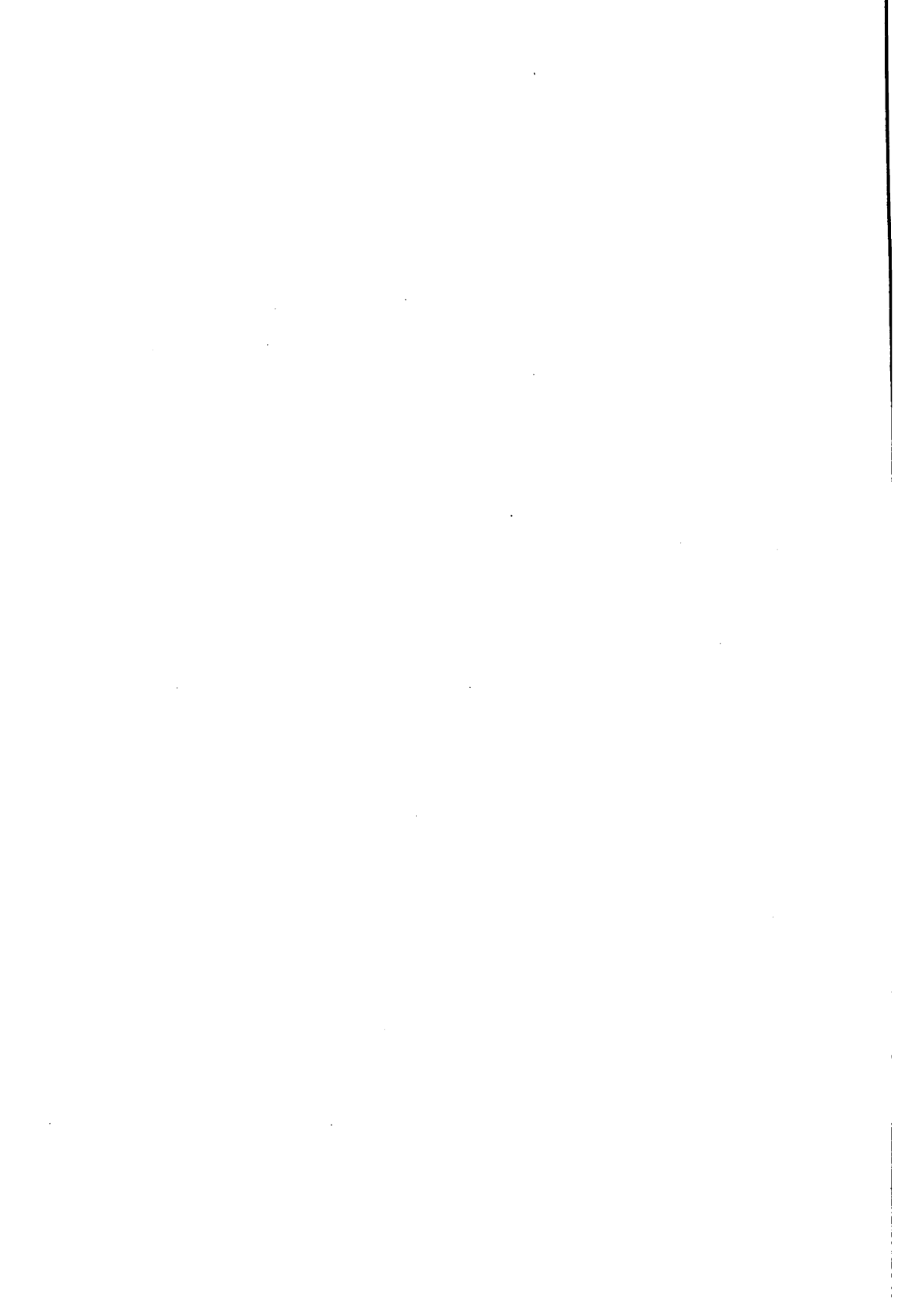
In den Jahren 1908—10 sind im Militärwochenblatt mehrere Aufsätze von mir erschienen, die im wesentlichen die Verkehrsmittel Napoleons, wie er sie geschaffen und benützt hat, zur Darstellung brachten. Diese Aufsätze, die lebhaftem Interesse begegneten, haben mich dazu angeregt, die organisatorische Tätigkeit Napoleons auch auf anderen Gebieten zu verfolgen. So entstand das Buch, das ich hiermit der Öffentlichkeit übergebe. Es macht keinen Anspruch auf Vollständigkeit und beleuchtet den Organisator vornehmlich vom militärischen Standpunkte. Trotzdem hoffe ich, daß es nicht nur dem Offizier, sondern auch dem Geschichtsforscher und Verkehrspolitiker manche wertvollen Aufschlüsse an die Hand geben wird.

Daß ich dankbarst alles entgegennehmen werde, was zur Bervollständigung der vorliegenden Arbeit beitragen könnte, bedarf wohl kaum besonderer Erwähnung.

Meinem Schwiegervater, Generalmajor z. D. Ritter von Thäter, fühle ich mich bei Abschluß dieser Arbeit zu ganz besonderem Dank verpflichtet.

München, September 1910.

Der Verfasser.

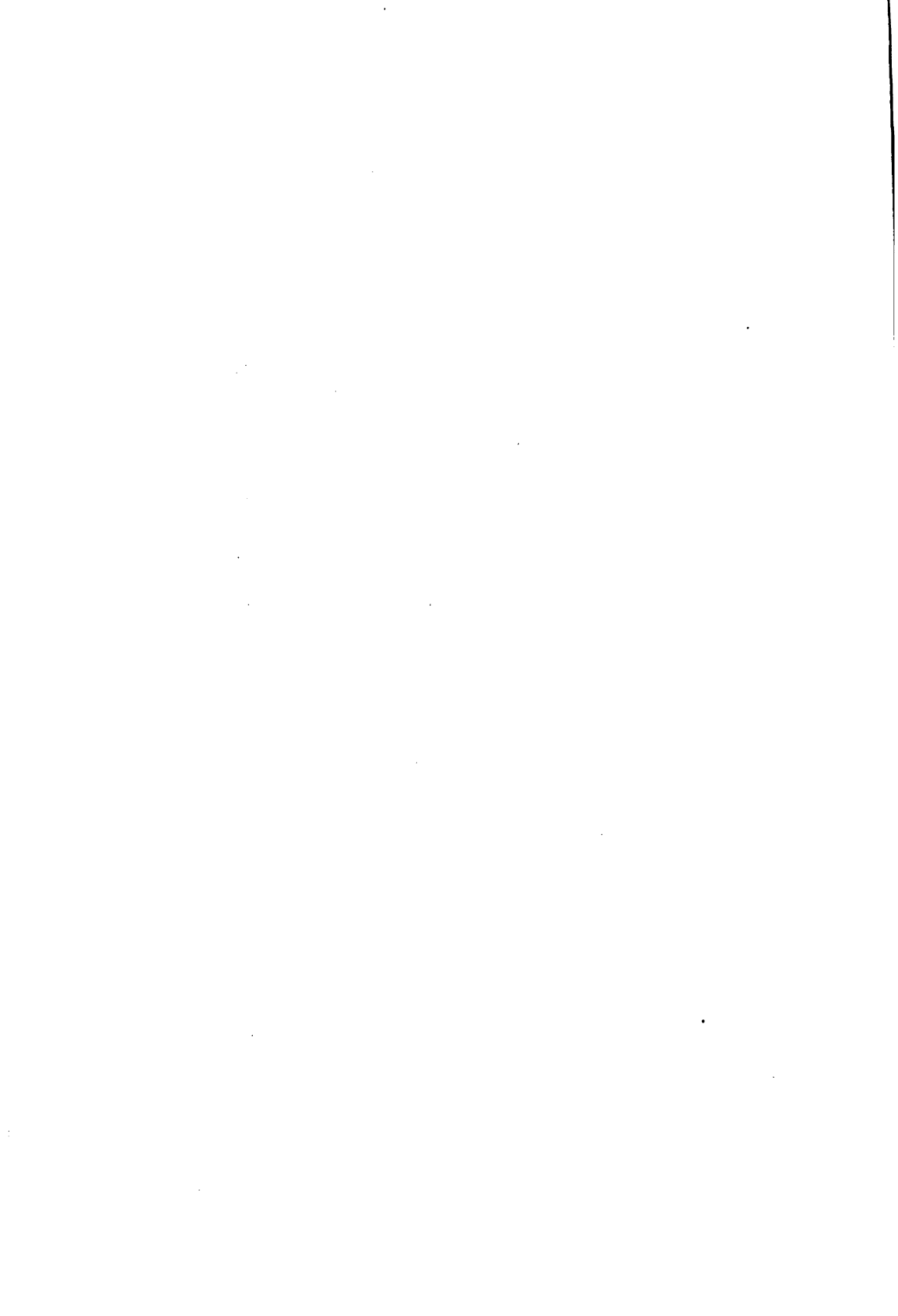


Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	III
A. Arbeitsweise Napoleons	1
B. Das große Hauptquartier	10
C. Die Befehlstchnik Napoleons	27
D. Nachrichtenwesen	40
E. Kartenwesen zur Zeit Napoleons	84
F. Napoleonische Straßenbauten	107
G. Die Wasserstraßen Napoleons	121
H. Napoleons Verhältnis zu Dampfschiff und Elektrizität	139
I. Betrachtungen	141

Anlagen.

1. Arbeitsräume des Kaisers in Paris	163
2. Das Arbeitszimmer Napoleons	163
3. Das Große Hauptquartier Napoleons in den Feldzügen 1805, 1806/07 und 1813	164
4. Dienstanweisung für den Generalwagenmeister	172
5. Dienstanweisung für den Kommandanten des Hauptquartiers	173
6. Ergänzung der Dienstanweisung für den Kommandanten des Hauptquartiers	174
7. Dienstanweisung für die Offiziere des Stabes der Reservevallerie	176
8. Überblick über die napoleonische Befehlsausgabe in kritischen Tagen der Operationen von 1806 und 1809	176
9. Ansicht des Telegraphen auf der Kirche Saint Pierre de Montmartre und des Signalturms, der 1794 vor Condé erbaut wurde	178
10. Chappellier'scher Telegraphenapparat	179
11. Vergleich der Marschleistungen der napoleonischen Epoche mit jener der deutschen Einigungskriege	180
12. Veranschaulichung der zunehmenden Anschwellung des Heeresstrosses	181
13. Übersichtsstarke der Telegraphenlinien, Land- und Wasserstraßen Napoleons I. am Schluß des Buches.	



A. Arbeitsweise Napoleons.¹⁾

Napoleon war ein Arbeitskünstler, der es meisterhaft verstand, seine erstaunliche Arbeitskraft produktiv zu verwerten und jeden Zeitverlust auf ein Mindestmaß zu beschränken. So unstät sein Leben auch war, nie hat er sich mit Improvisationen zufrieden gegeben; alle seine Maßnahmen schienen für die Dauer berechnet. Seine Arbeit hatte System. Wie er arbeitete, das soll in nachstehendem zu schildern versucht werden.²⁾

Arbeitsweise in Paris. Durch ein am 3. Februar 1806 erlassenes Dekret wurde der Dienstbetrieb in den Arbeitsräumen des Kaisers bis ins einzelste hinein, wie folgt, geregelt:

„Der Dienst im Kabinett des Kaisers wird von dem ersten Sekretär (secrétaire du portefeuille), dem Referenten für Gesuche (rapporteur des pétitions) und dem Archivar ausgeübt. Der erste Sekretär legt alle Schriftstücke oder Notizen, die der Kaiser diktiert, zur Unterschrift vor, erledigt die gesamte Expedition und fertigt die Posturriere ab. Er allein darf das Arbeitszimmer des Kaisers betreten, er allein führt den Schlüssel zum Schreibtisch und zur Briefftasche (portefeuille) des Kaisers. Sein Jahresgehalt beträgt 24 000 Fr.

Der Referent für Gesuche ist gleichzeitig auch mit dem Ordnen und der Redaktion aller die Geschichte der Feldzüge des Kaisers betreffenden Materialien beauftragt. Er schreibt nach dem Diktate des Kaisers. Jahresgehalt 12 000 Fr.

Der Archivar empfängt aus der Hand des ersten Sekretärs alle erledigten Schriftstücke, sichtet sie und hält sie in Ordnung. Jahresgehalt

¹⁾ Hauptsächlich nach „Mémoires du baron Fain“, Paris 1908.

²⁾ „Correspondance de Napoléon I.“, Paris 1858/69, XI. Bd., Nr. 9740.

im Eifer des Studiums vor, daß sie mit den Köpfen aneinander stießen, wobei Napoleon seinem Unwillen durch barsche Ausrufe Luft zu machen pflegte.

In der Regel erschien der Kaiser um 8 Uhr morgens zum ersten Male in seinem Arbeitskabinett. Hier erledigte er zunächst die ersten Ausgänge. Er unterschrieb selten ein Schriftstück, bevor er es nicht durchgelesen hatte. Waren die Unterschriften ausgefertigt, so beschäftigte er sich mit den eingegangenen Meldungen und dem täglichen Einlaufe, zu dem Schriftstücke der verschiedenen Minister, der Polizei, der kaiserlichen Post usw. zählten. Letztere legte täglich eine in rotes Leder gebundene und mit der Aufschrift „ausländische Zeitungen“ versehene Briefftasche vor, in der die als „verdächtig“ beschlagnahmte Privatpost enthalten war. Alle Schriftstücke, die keiner weiteren Bearbeitung bedurften, warf Napoleon auf den Boden; was hier lag, hieß „le répondu“; Schriftstücke, die eine Durcharbeit erfahren sollten, wurden auf den Tisch gelegt und hießen „le courant“; endlich wurden die später zu erledigenden Schriftstücke „le suspens“ auch besonders gesammelt. Diese Einteilung hatte Napoleon selbst eingeführt und er hielt streng an ihr fest.

Der Kaiser ergriff nur sehr selten selbst die Feder; er schrieb sehr schlecht; seine Hand vermochte der Schnelligkeit seines Gedankenganges nicht zu folgen. Eigenhändig schrieb er nur an die Kaiserin, im übrigen fertigte er lediglich die Unterschriften aus oder trieb die Bemerkungen und Korrekturen in die ihm vorgelegten Schriftstücke. Derartige Niederschriften enthielten oft unvollendete Buchstaben und Worte, kümmerten sich weder um die Horizontale noch um die Orthographie; das Durcheinander war ein derartiges, daß er selbst nur mit größter Mühe die eigenen Schriftzüge wieder zu entziffern vermochte. So kam es, daß er sich für die Niederschrift seiner Gedanken fremder Hände zu bedienen pflegte. Das Nachschreiben nach seinem Diktate bildete die Hauptbeschäftigung für die Sekretäre; doch wurden hierzu im Bedarfsfalle auch andere Persönlichkeiten, die höchstgestellten wie z. B. Berthier nicht ausgenommen, herangezogen. Napoleon diktirte, mit großen Schritten im Arbeitszimmer auf und ab gehend, sehr schnell. Da er sich niemals unterbrechen ließ und auch seine Worte nicht wiederholte, so fand er nur wenig Leute

— „machines à écrire“ wie er sie nannte —, die seinem Diktate zu folgen vermochten. Der Sekretär hatte Mühe, unter Zuhilfenahme von Abkürzungen nach Art eines Stenogramms die Worte des Kaisers auf dem Papier festzuhalten. Ein zwei Stunden langes Diktat war keine Seltenheit, die Anstrengung des Sekretärs dabei außerordentlich. Von jedem Diktat mußten Abschriften gefertigt werden, von denen eine erste zur Versendung gelangte, während die zweite mit dem Diktat zu den Akten genommen wurde. Da es zur Herstellung von Abschriften oft an Zeit gebrach, so finden sich heute in den Archiven zu Paris von wichtigen Schreiben Napoleons vielfach nur die unleserlichen Originaldiktate mit ihren zahlreichen Abkürzungen, Rasuren, Auslassungen, Einschaltungen und Verbesserungen.

Waren die laufenden Geschäfte während des Vormittags erledigt, so widmete Napoleon die Nachmittage umfangreichen Arbeiten auf den verschiedensten Gebieten, so z. B. diplomatischen Angelegenheiten, Befestigungsanlagen, militärischen Neuaufrüstungen, Schiffsbauten, Rechts- oder Finanzfragen usw.

Als Grundlagen für diese Arbeiten dienten dem Kaiser die periodischen Berichte (livrets oder états), die von den meisten Dienststellen alle 14 Tage oder monatlich einzureichen waren, und für die Napoleon selbst die Muster und die Art und Weise der Anordnung nach Materien entworfen hatte. Aus der großen Zahl der periodischen Berichte seien hervorgehoben:

die „livrets de la guerre“, das „livret de la marine“, das „livret des armées étrangères“, die „livrets de finance.“

Auf einem der livrets de la guerre war auf gesonderten Blättern jedes einzelne Regiment unter Angabe der Namen seiner Oberoffiziere, seiner Ruhmestaten, seiner Kriegsgliederung und Depots zu finden. Verschiedene Rubriken gaben hier Aufschluß über die Präsenzstärke, Zahl der Lazarett- und Leichtkranken, über den Unterschied zwischen Soll- und Iststärken, über die Zahl der für das Regiment bestimmten Rekruten und die zuständigen Ergänzungsbezirke. Ein anderes livret enthielt die sämtlichen Militärterritorialbezirke unter Angabe der Kommandeure und Stäbe, der höheren Offiziere, Platzkommandanten, Truppenteile, Brüdentrains, Gendarmerieformationen, Veteranenbataillone,

Garnisonkommandos und militärischen Institute. Ein weiteres livret gab Aufschluß über die Zusammenfassung des großen Hauptquartiers mit Generalstab und Feldverwaltungsbehörden. Das allwöchentlich einzureichende „feuille de mouvement“ enthielt die Marschrouten der unterwegs befindlichen Truppenteile mit Abmarsch- und Ankunftstagen. Die in den verschiedenen Rubriken gemachten Angaben ermöglichten es, den Marsch jedes einzelnen Verbandes von Tag zu Tag zu verfolgen, so daß der Kaiser genau wissen konnte, an welchem Etappenorte selbst das kleinste seiner Detachements augenblicklich nächtigte. Das „livret du personnel“ war das Militärhandbuch des Kaisers. Hier standen unter anderem die Namen aller Generale unter Angabe, welche Feldzüge und in welchem Heeresverbande sie diese mitgemacht hatten. Hier war im Auszuge von jedem ein kurzer Lebenslauf, die Angabe des Lebensalters, der Zahl der Verwundungen und die augenblickliche dienstliche Verwendung zu finden. Eigene livrets gaben Aufschluß über alle Einzelheiten der verschiedenen Waffengattungen. In sinngemäßer Weise war das livret de la marine usw. angelegt. Hier finden wir u. a. bei jedem Schiffe das Alter, den Tonnengehalt und die Geschühausrüstung aufgeführt. Das livret des armées étrangères enthielt alles, was man über die fremdländischen Heere Europas in Erfahrung gebracht hatte. Wir finden hier die Namen der Generale und höheren Offiziere, die Namen und Nummern der Regimente unter Angabe der vermutlichen Stärken, jede Art wahrgenommener Truppenverschiebungen usw.

Napoleon hat sich mit dem Studium dieser livrets, die sämtlich mit ins Feld genommen wurden, außerordentlich viel beschäftigt. Oft genug wurde er aber aus der stillen Arbeit durch die Ankunft einer Depesche, eines mit besonderen Aufträgen abgeordneten Offiziers oder eines Postkuriers aufgeschreckt. Die livrets wurden dann beiseite gelegt und die Sekretäre zur Schreibearbeit zusammengerufen; sie hatten oft kaum Zeit, Platz zu nehmen, denn gar bald ertönte das „écrivez“ Napoleons. Der Kaiser ging von einem Sekretär zum andern, diktirte dem einen ein Schreiben an einen Marschall, dem andern den Befehl an einen Minister, dem dritten den Entwurf zu einem Dekret, dem Topographen Bacler d'Albe als viertem einen Artikel für die nächste Aus-

gabe des Moniteur, und wenn es gerade sein mußte, auch noch dem diensttuenden Adjutanten irgend eine dringliche Instruktion.

So viel über die Tätigkeit Napoleons in seinem Arbeitszimmer; nicht minder groß war die außerhalb entfaltete. Hierher gehörten zahlreiche Ministerkonferenzen, Verwaltungs- und Staatsratsitzungen, Besprechungen mit den verschiedensten Persönlichkeiten, so mit dem Erzkanzler, mit dem Staatssekretär, mit Berthier oder dem Generalintendanten. Die Mehrzahl dieser Besprechungen fand an ganz bestimmten Tagen statt, so z. B. Verwaltungssitzungen Montags, Donnerstags und Samstags. Alle solche Zusammenkünfte wurden — soweit sie überhaupt nicht außerhalb der Tuileries tagten — niemals im Arbeitszimmer des Kaisers, sondern zumeist im Salon de l'Empereur abgehalten, wo auch die Audienzen erteilt wurden.

Der Kaiser, der persönlich gar keine Veranlagung für Ordnung besaß, hatte bei seiner Umgebung den größten Sammel- und Ordnungssinn großgezogen. Schon frühzeitig hatte er befohlen, daß alle auf seinen Befehl erlassenen Schriftstücke gesammelt und aufbewahrt würden, und nur so läßt es sich erklären, daß uns seine Korrespondenz in ganz außergewöhnlich vollständiger Weise erhalten ist; leider ist sie noch nicht in ihrem ganzen Umfange der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Diese Sorgfalt ging so weit, daß jeden Morgen nach Briefen, Schreiben oder Zetteln gefahndet wurde, die etwa in den Kleidungsstücken Napoleons steden gelassen oder auf Cheminée und Nachttisch seines Schlafzimmers liegen geblieben waren. In gleicher Weise suchten die Pförtner den Salon ab, wenn der Kaiser dort eine Besprechung oder Sitzung abgehalten hatte. Fund sich irgend ein Brief, Zettel oder Papierstück vor, so wurde es gewissenhaft aufgenommen und abgeliefert.

Arbeitsweise im Felde. Der Kaiser behielt seine gewohnte Arbeitsweise auch im Felde bei, wohin ihn sein erster Sekretär, der Archivar und der Topograph begleiteten, während der Referent für Gesuche zu Hause blieb. Das Hauptquartier Napoleons hieß ein für allemale das „Palais“. Das Quartier wurde von einem maréchal de logis gemacht. Der Kaiser war in bezug auf die Qualität der Unterkunft sehr anspruchslos; er wünschte für

seine Person drei Räume: einen Dienstsalon, ein Arbeitskabinett und ein Schlafzimmer; doch begnügte er sich nötigenfalls auch mit einem einzigen Zimmer. War Platz vorhanden, so wurden auch Berthier und die Großwürdenträger im Palais einquartiert. Die Sekretäre fanden für gewöhnlich im Arbeitskabinett des Kaisers Unterkunft. Unmittelbar nach Eintreffen des Gepäcks im Quartier wurde mit dessen Einrichtung begonnen. Es wurden hierzu die in den Reifewagen mitgeführten und in Ledertaschen eingepackten Portefeuilles, Papiere, livrets, auch die Reisebibliothek des Kaisers ins Arbeitszimmer gebracht. Bacler d'Albe breitete hier seine Karten aus, die Sekretäre richteten sich zum Schreiben ein. Im Schlafzimmer wurde das Feldbett des Kaisers aufgeschlagen, das samt Matratzen und Vorhängen in mehrere Ledertaschen verpackt und auf dem Rücken eines Maultiers („mulet de lit“) verladen wurde.

Stand eine Schlacht bevor, so nächtigte Napoleon in einem Zelte, das er inmitten der Garde aufschlagen ließ. Es war aus blaugestreiftem Drell gefertigt und enthielt zwei Räume, von denen einer als Arbeitskabinett, der andere als Schlafzimmer diente. Ersterer wurde mit einem kleinen Schreibtisch und einem Ledersessel für den Kaiser, sowie mit zwei kleinen Stühlen für den ersten Sekretär und den Adjutanten vom Dienst ausgestattet. Am Eingang des Zeltes stand ein ziemlich großer Tisch, auf dem Bacler d'Albe die verschiedenen Karten und Pläne ausbreitete und die farbigen Stednadeln einsteckte. Im Schlafräum wurde das Feldbett aufgeschlagen. Das Zelt hatte eine doppelte Hülle, so daß zwischen seiner Außen- und Innenwand noch zwei kleine Räume verfügbar wurden, von denen einer dem Leibmamelud Roustan und einem Kammerdiener als Aufenthalt diente, während im anderen der erste Sekretär und der Adjutant vom Dienst nächtigten. Das kaiserliche Zelt mit Zubehör — alle Tische und Stühle waren klappbar eingerichtet — wurde wie das Feldbett in Lederhüllen verpackt und auf Maultiere verladen. Die Kammerdiener hatten im Aufschlagen des Kriegszeltes große Gewandtheit; sie vollzogen diese Arbeit auch bei Dunkelheit in einer halben Stunde. Vor dem Zelt war ein von Grenadieren der alten Garde gegebener Doppelposten aufgestellt; übernachtete der Kaiser in einem Hause, so kam noch ein Kavalleriedoppelposten hinzu.

Im „Palais“ und im kaiserlichen Zeltlager war die Arbeitsweise Napoleons die gleiche wie in der Landeshauptstadt. Der Kaiser diktierte hier seinen Sekretären und Adjutanten die Befehlschreiben und sonstigen Anordnungen, empfing persönlich die maßgebenden Persönlichkeiten, so vor allem Berthier, Daru und die mit Aufträgen entsandten oder mit Meldungen eintreffenden Offiziere. So wird uns Napoleons Tätigkeit 1809 im Bivak nahe dem am Nachmittag erstürmten brennenden Dorfe Ebersberg wie folgt geschildert: ¹⁾

„Napoleon ließ den Armeeintendanten Daru und den Staatssekretär Maret zu sich rufen. Auf einem Haufen von Reißigbündeln sitzend und beim Schein einiger Kerzen schrieben sie auf ihren Knien nach dem Diktate des Kaisers und legten diesem die verschiedensten Dekrete zur Unterschrift vor; darunter solche, die Straßen- und Kanalbauten, mildtätige Stiftungen, Belohnungen betrafen. Es war 11 Uhr abends, als Napoleon dem Generalstabschef die Befehle für den nächsten Tag erteilt hatte und als dies geschehen war, ließ er erst noch die Brieffaschen Darus und Marets öffnen und arbeitete mit den beiden Männern noch bis 2 Uhr morgens.“

Traten Operationspausen ein, so wurden im Hauptquartiere des Kaisers auch Verwaltungssitzungen abgehalten genau so, als ob man sich zu Paris in den Tuileries befände. Die Zeiteinteilung wurde natürlich im Felde den Bedürfnissen des Augenblicks angepasst; sie richtete sich hauptsächlich nach dem Eintreffen der Meldungen, Poststafetten und Postkurriere. Da die ersteren vielfach erst um die Mitternachtsstunde einliefen, so ging Napoleon, der um 6 Uhr abends die Hauptmahlzeit einnahm, meist schon sehr frühe zu Bett. Er wurde geweckt, sobald die erwarteten Meldungen und Berichte eingetroffen waren. Nachdem er alle Änderungen erfahren, wurden die Nadeln auf den Karten umgesteckt, die veränderte Lage studiert und entsprechende Anordnungen gegeben. Napoleon behielt diese Arbeitsweise auch in den schwersten Stunden seines Feldherrntums bei. So sehen wir ihn in der Nacht vom 18./19. Oktober 1813 im Hotel de Prusse zu Leipzig in gleicher Weise tätig. Das Kabinett war schon nach Lindenau vorausgeschickt, Berthier und Maret traten an die Stelle der Sekretäre. Nachdem der Kaiser drei Tage lang die Schlacht geleitet und die beiden vorangehenden Nächte kaum geschlafen hatte,

¹⁾ Lejeune „Memoires“, Paris 1896, I. Bd., S. 303.

dititierte er vom Abend bis gegen Morgen eine Erwägung, einen Befehl, eine Instruktion nach der anderen.¹⁾

Nach erledigten Geschäften legte sich der Kaiser wieder zu Bett und schlief bis zum Morgen. Er bedurfte sehr wenig Nachtruhe, schlief aber sofort ein, wenn er sich einmal hingelegt hatte; aufgeweckt oder aufgewacht, war er sofort durchaus klar und frisch.

Plötzliches Aufbrechen aus dem Hauptquartier gehörte nicht zu den Seltenheiten. Es war hierzu alles auf das sorgfältigste vorbereitet. Eine Quartierliste lag stets bereit. Der Adjutant vom Dienst, ein Stallmeister, zwei Adjutanten (petits aides-de-camp), zwei Wagen und der Leibmamelud Koustan nächtigten in unmittelbarer Nähe des kaiserlichen Schlafzimmers, in der Regel nur auf Stroh und einige Kissen gebettet. Ein Teil der kaiserlichen Reitpferde und der Bedeckung mußten auch während der Nacht gesattelt und gezäumt bleiben, dabei standen gleichzeitig fertig zum Abreiten die Pferde der Offiziere vom Dienst. Der diensthabende Stallmeister hatte dafür zu sorgen, daß einheimische Führer bereit waren. Napoleons Befehl „à cheval“ hatte elektrisierende Wirkung, denn der Kaiser war immer der erste, der in diesem Falle zu Pferde saß, und mochte nicht lange auf seine Umgebung warten.

B. Das große Hauptquartier.²⁾

Das große Hauptquartier Napoleons bestand aus einer beträchtlichen Zahl von Offizieren, Beamten, Mannschaften sowie aus zahlreichen Pferden und Wagen. Es war weit umfangreicher als das Hauptquartier König Wilhelms im deutsch-französischen

Anlage 3.

¹⁾ Graf Bithum von Cästädt „Die Hauptquartiere im Herbstfeldzuge 1813“, Berlin 1910, S. 65, Anmerkung 2.

²⁾ Die fertiggestellte Handschrift dieses Abschnittes konnte nach Erscheinen von Graf Bithum's Buch „Die Hauptquartiere im Herbstfeldzuge 1813“, (Mittler u. Sohn, 1910) das eine treffliche Schilderung des Napoleonischen Hauptquartiers enthält, ganz wesentlich gekürzt werden.

Kriege und soll, wenn es ausnahmsweise der Masse nach beisammen war, den Eindruck einer marschierenden Kolonne aller Waffen erweckt haben. Schon 1805 zählte es 400 Offiziere und Beamte, 5000 Mannschaften und 500 Dienstpferde.

Eine klar und streng durchgeführte Organisation sorgte dafür, daß kein allzu schwerfälliger Körper daraus wurde. Napoleon hatte es deshalb in eine Reihe von mehr oder weniger selbständigen Unterstäben (Maisons) zerlegt.

1. Maison des Kaisers,
2. Maison Berthiers,
3. Maison des Armeeministranten,
4. Maison des Kommandeurs der Artillerie,
5. desgl. des Kommandeurs der Pioniere,
6. desgl. des Generalzahlmeisters,
7. desgl. der Oberoffiziere der Garde.

Befanden sich der Staatssekretär oder Minister der auswärtigen Angelegenheiten im kaiserlichen Hauptquartiere, so wurde auch für diese eine eigene „Maison“ gebildet. Nach fremdländischen Militärattachés und Fürstlichkeiten, sogar nach jenen der Rheinbundstaaten, werden wir im Hauptquartiere Napoleons vergeblich suchen.

Die Spitze der Gesamtheit bildete selbstverständlich der Kaiser. Diese Tatsache wurde schon rein äußerlich in charakteristischer Weise dadurch zum Ausdruck gebracht, daß die offizielle, von Berthier aufgestellte Kriegsgliederung des großen Hauptquartiers die Überschrift trug: „Commandant en chef: S. M. l'Empereur et Roi, commandant en personne“.

Maison des Kaisers. Zu ihr gehörten die für die napoleonische Heerführung wichtigsten Führungselemente, nämlich: das persönliche Kabinett des Kaisers mit Topographischem Bureau, die Großoffiziere, die Adjutanten und Ordnonanzoffiziere, außerdem eine Reihe von Hofbeamten, der Leibarzt, das nötige Unterpersonal, zahlreiche Pferde und Fahrzeuge.

Im persönlichen Kabinett des Kaisers finden wir, wie bereits erwähnt, zwei Sekretäre (den ersten und den Archivar). Ihre Obliegenheiten sind uns bekannt; der erste Sekretär waltete

als Bureauchef, der Archivar als dessen Gehilfe; ihre Ressorts waren im Felde nicht so streng geschieden, wie in den Tuileries; vielmehr gingen ihre Tätigkeiten ineinander über. Die ihnen vom Kaiser diktierten Schreiben und die ersten Entwürfe hatten sie auf großen halbbrüchigen Bogen einzutragen. An den Kopf des Bogens setzten sie die Überschrift, auf die vom Text freie Halbseite wurden Abgangsort, =Zeit und =Stunde notiert. Vielfach findet man hier auch eine kurze Inhaltsangabe des Schreibens, sowie Name und Abgangszeit des überbringenden Offiziers oder Postkuriers. Die Reinschriften, die dem Kaiser zur Unterschrift vorgelegt wurden, waren durchweg auf Bogen kleinen Formats geschrieben. Der Archivar führte ein Journal, in das er täglich die wichtigsten Daten (Abmarsch- und Aufbruchstunden, Unterkunft) notierte. Er legte für jeden Tag ein neues durchlaufend nummeriertes „feuille de travail“ an, in das die einzelnen vom Kaiser ausgefertigten Schriftstücke unter Angabe ihres wesentlichen Inhalts mit den Namen der Überbringer und der Stunde der Abfertigung eingetragen wurden. Die beiden Sekretäre bildeten während der Feldzüge von 1806, 1807 und 1808 die einzigen Gehilfen für den inneren Dienst des Kaisers. Nach seiner Rückkehr aus Spanien wurde ein dritter, 1810 ein vierter Sekretär angestellt. Einer von diesen, der die deutsche und englische Sprache beherrschte, war besonders damit beauftragt, die Übersetzung der fremdländischen Zeitungen, wozu ihm 5—6 Übersetzer zur Verfügung standen, zu überwachen. Ein anderer diente dem Kaiser 1812 als Dolmetscher und Vorstand des geheimen Nachrichtenbureaus. Im russischen Feldzuge finden wir einen Sekretär im Kabinett des Kaisers beschäftigt, der sich dadurch besonders nützlich erwies, daß er die neue Kunst des Stenographierens beherrschte. Mit dem Anwachsen der napoleonischen Heere war also die Zahl der Sekretäre im Kabinett des Kaisers allmählich von zwei auf vier gestiegen und zudem Hilfspersonal (Übersetzer) eingestellt worden. Auch in das topographische Bureau, in dem Bacler d'Albe während nahezu aller Feldzüge seines Amtes waltete, waren nach und nach zwei Topographenoffiziere als Hilfskräfte eingezogen, von denen einer meist mit Sonderaufträgen unterwegs war, während der andere das Kartenmaterial verwaltete. Bacler d'Albe selbst war mit der Zeit dem Kaiser immer unentbehrlicher geworden.

Er war der letzte, dessen Unterstützung Napoleon vor dem Aufbruch aus dem Quartier bedurfte, und der erste, den er in der neuen Unterkunft zu sich rief. Er war dem Kaiser bei dem Entwurf der Märsche behilflich und soll es besonders gut verstanden haben, die in kurzen Worten erteilten Aufträge des Kaisers rasch zu erfassen und auszuführen. 1813 zum General befördert, mußte er aus Gesundheitsrücksichten sein Amt niederlegen und 1814 an den Obersten Athalin abtreten.

Die Sekretäre des Kaisers und die Offiziere des Topographischen Bureaus bildeten unter der großen Masse des Hauptquartiers eine besondere Gruppe von Gehilfen, die tagtäglich mit dem Kaiser in unmittelbare Berührung traten und auch an einer besonderen Tafel die Mahlzeiten einnahmen.

Was die im äußeren Dienste Napoleons stehenden Persönlichkeiten betrifft, so gehörten dazu: die Großoffiziere, Adjutanten und Ordonnanzoffiziere.

Großoffiziere waren der Obersthofstallmeister Caulaincourt und der Obersthofmarschall Duroc. Beide zählten zu den Vertrauten des Kaisers. Wir finden sie stets in seiner unmittelbaren Umgebung, darauf bedacht, für die kleinen alltäglichen Bedürfnisse Napoleons zu sorgen. So hatte Caulaincourt die Aufsicht über den kaiserlichen Marstall, nahm beim lever und coucher Napoleons Befehle entgegen und war auch beim Aufstehen behilflich. Duroc dagegen überwachte alle Quartierangelegenheiten des Kaisers und dessen nächster Umgebung. Auch zu politischen und militärischen Verhandlungen wurden die Großoffiziere ausnahmsweise verwendet.

Die Adjutanten des Kaisers, „aides de camp généraux“, wie sie zur Unterscheidung von den ihnen zugeteilten „petits aides de camp“ genannt wurden, waren seine besonderen Stützen. Es waren Obersten, Generalmajore oder Generalleutnants, die sich durch besondere Tüchtigkeit, Tapferkeit und Brauchbarkeit ausgezeichnet hatten. Ihre Zahl wurde 1806 auf 12 festgesetzt. Viele von ihnen, die zu höheren Truppenführern (Marschällen) aufsteigen konnten, schieden als solche aus der Adjutantenfunktion wieder aus; da der Tod unter ihnen eine reichliche Ernte hielt und der

Kaiser seine Adjutanten auch in hohe Staatsstellen berief (wie z. B. Lavalette als Generaldirektor der Posten), so fand unter den Adjutanten ein lebhafter Wechsel statt.

Die dienstliche Verwendung der Adjutanten war äußerst vielseitig. So leitete z. B. Savary von 1805—1809 das militärische Spionage- und Agentenwesen, andere waren in diplomatischen Angelegenheiten auf Reisen oder mit irgend einem wichtigen Sonderauftrage unterwegs; die Mehrzahl kam besonders in der Schlacht zur Geltung, für die sie eine Reserve besonders auserlesener und unerschrockener Führer aller Waffen bildeten. 30—35 Jahre alt, befanden sie sich im Vollbesitz ihrer körperlichen und geistigen Kräfte, entwickelten daher auch eine außergewöhnliche Energie. Sie ersetzten in der Schlacht gefallene Generale und übernahmen an entscheidenden Stellen die Führung einzelner Truppenverbände; mit Vorliebe verwendete sie der Kaiser als Führer seiner Schlachtreferden.

Die besten Adjutanten Napoleons waren von der Infanterie Mouton und Reille, von der Kavallerie Rapp, Durosnel und Savary, von der Artillerie Lauriston, Drouot und Gourgaud, von den Pionieren Bertrand, Lacoite, Haxo und Bernard. Um einige Beispiele ihrer Verwendung während der Schlacht zu geben, so mußte Mouton 1809 Landshut stürmen, später die junge Garde gegen Ebling, 1813 gegen Raja vorführen. Rapp finden wir bei Austerlitz an der Spitze der Gardereiterei. 1809 führt er Infanterie zum Sturm gegen Ebling vor, in der Schlacht von Borodino erhält er die Führung einer Division. Lauriston führt bei Wagram, sein Waffengenosse Drouot bei Bauken und Leipzig die Garbeartillerie in Stellung.

Von wie außerordentlicher Vielseitigkeit die Aufträge waren, mit denen der Kaiser seine Adjutanten betraute, mag das Beispiel Bertrands zeigen, der vor Beginn des Feldzuges 1806 mit folgender Instruktion¹⁾ entsandt worden war:

„Sie reisen morgen bei Tage nach Worms ab, überschreiten hier den Rhein und vergewissern sich, ob bei Mainz alle Anordnungen für den Rheinübergang meiner Garde getroffen wurden. Sie gehen dann nach Kassel und überzeugen

¹⁾ St. Cloud 21. September 1806. Corr. XIII. Nr. 10 854.

sich, ob an der Instandsetzung dieses Platzes gearbeitet wird und ob die Befehle zur Verproviantierung eingetroffen sind. — Unter Einhaltung entsprechender Vorsichtsmaßregeln, besichtigen Sie die Festung Hanau. Kann man sich ihrer mittelst Handstreichs bemächtigen oder nicht? Erweist es sich als ratsam, so befehlen Sie sich die Zitabelle von Marburg. Sie sehen dann die Reise nach Kassel fort und berichten von dort aus an mich durch Vermittlung meines dortigen Geschäftsträgers, vergewissern sich aber vorher wohl, ob sich dieser dort auch wirklich aufhält. Die verschiedenen um Frankfurt gelegenen kleinen Plätze sind zu besichtigen. Die Reise von Frankfurt nach Kassel ist nicht bei Nacht auszuführen, es ist auf dieser vielmehr alles zu beobachten, was mich interessiren könnte. Von Kassel aus ist die Reise bei Tage auf dem nächsten Wege nach Köln fortzusetzen. Das Land zwischen Wesel, Mainz, Kassel und Köln ist zu erkunden. Welche Straßen und guten Verbindungen existieren hier? Nachrichten über die Verbindungen zwischen Kassel und Paderborn sind einzuziehen. — Welche Bedeutung hat Kassel? Ist der Platz armirt und widerstandsfähig? Beurteilen Sie die Truppenmacht des Kurfürsten in bezug auf ihre augenblickliche Beschaffenheit, ihre Artillerie, Milizen, festen Plätze. Von Köln aus reisen Sie zu mir nach Mainz; Sie halten sich hierzu auf dem rechten Rheinufer, beurteilen flüchtig die Beschaffenheit der Gegend von Düsseldorf, Wesel und Kassel. Ich werde am 29. September in Mainz sein, um hier bestimmt Ihren Bericht entgegenzunehmen. — Sie sammeln alle irgendwie erreichbaren Nachrichten über das Land. Sie werden selbst einsehen, welche Wichtigkeit es für den Beginn des Feldzugs und dessen weiteren Verlauf haben kann, daß Sie das Land Ihrem Gedächtnis gut einprägen.“

Jeder der kaiserlichen Adjutanten verfügte seinerseits über 2—3 „petits aides de camp“. Wenn diese auch in erster Linie als Hilfsorgane der Adjutanten gedacht waren, so wurden sie außerdem vielfach von Napoleon in Anspruch genommen und von ihm nach Bedarf verwendet.

Ein Adjutant hatte täglich beim Kaiser Dienst. Nach einem während des Feldzuges von 1809 erlassenen Dekrete mußte dieser am Morgen eine Liste auf den Schreibtisch des Kaisers legen, die auch die Namen der übrigen „diensthabenden“ Organe des Stabes zu enthalten hatte. Zu diesen zählten: 2 Adjutanten, 1 Stallmeister, die Hälfte der Ordonnanzoffiziere und petits aides de camp und die Hälfte der Pagen. — Der Dienst begann jeweils um 7 Uhr morgens und dauerte für die Adjutanten 12 Stunden (je ein Tag- und Nachtdienst), für die übrigen anscheinend 24 Stunden.

Die Ordonnanzoffiziere des Kaisers, deren Zahl auf 12 festgesetzt war, wurden zu ähnlichen, wenn auch weniger

wichtigen Aufträgen als die Adjutanten verwendet. Sie trugen Napoleons Befehle und Schreiben durch ganz Europa, leisteten Ordonnanzdienst auf dem Gefechtsfelde und ritten Offizierspatrouillen. Napoleon wählte diese Offiziere selbst aus und nahm hierzu oft blutjunge Leute von 20—22 Jahren; sie mußten aus guter Familie und gute Reiter sein. Artilleristen und Pioniere wurden bevorzugt. Vor ihrer Ernennung sollten sie mindestens zwei Jahre Truppendienst hinter sich haben. Seit 1807, von welchem Jahre an sich der Mangel an Offizieren, die fremde Sprachen beherrschten, unangenehm bemerkbar machte, ernannte er zahlreiche junge Polen aus altadeligen Familien zu Ordonnanzoffizieren. Es wurde von ihnen die Beherrschung der französischen, deutschen und womöglich auch der russischen Sprache verlangt. In den letzten Feldzugsjahren genoß Gourgaud das besondere Vertrauen Napoleons, der ihn zu wichtigeren Aufträgen verwendete und ihm den Titel „erster Ordonnanzoffizier des Kaisers“ verlieh.

Die Ordonnanzoffiziere trugen eine besondere Uniform (dunkelgrün, später hellblau), bezogen das Gehalt der Gardeoffiziere und nahmen gemeinsam mit den kaiserlichen Adjutanten die Mahlzeiten ein. Sie mußten sich zahlreiche Pferde halten und wurden dafür auch entsprechend entschädigt; so erhielt bei Ausbruch des Krieges 1809 jeder Ordonnanzoffizier, dessen Pferdestaffel aus Spanien nicht mehr rechtzeitig eintreffen konnte, zur Anschaffung von Pferden die hübsche Summe von 10 000 Fr. ausbezahlt.

Sie empfingen vor ihrem Abreiten gewöhnlich einen eingehenden schriftlichen Reisebefehl, der — von Napoleon selbst diktiert — ihnen durch den premier aide-major général ausgehändigt wurde. Auch ein Reisevorschuß wurde gewährt (8 Fr. für die deutsche Meile hin und zurück); nach Rückkehr war eine Liquidation einzureichen, bei der auch alle besonderen Auslagen — z. B. Ankäufe von Verpflegung, Furance, auch von Branntwein für die Begleitmannschaft und deren Pferde — verrechnet und vom Zahlmeister des kaiserlichen Hauptquartiers anstandslos rückvergütet wurden.

Die Anforderungen, die Napoleon an seine Ordonnanzoffiziere stellte, waren ganz außerordentlich. Ihre Körperkräfte wurden

in geradezu unglaublicher Weise in Anspruch genommen. Immer wieder mußten sie Napoleons Lieblingsausdrücke hören „crovez votre cheval“, „allez au triple galop“ oder „allez ventre a terre“. Durch Aussicht auf Beförderung oder Ordensauszeichnung wurden sie in ihrem Ehrgeiz geschürt und zu den tollkühnsten Taten angespornt: „Allez y chercher vos étoiles!“ Napoleon war mit Lob nach gut ausgeführten Aufträgen sehr sparsam. Es war schon viel, wenn er — der die in seinem Auftrage Entsandten stets persönlich sprach — ein „oh bien!“ äußerte. Er ließ es aber anderseits nicht an Auszeichnungen fehlen, so daß wir 22 jährigen Ordonnanzoffizieren im Stabsoffiziersrang begegnen. Der Kaiser war sehr ungnädig, wenn sie in Gefangenschaft gerieten. Für diesen — trotzdem nicht selten eintretenden Fall — finden wir in dem Reisebefehl beispielsweise die Worte aufgenommen: „Der Inhalt des Ihnen anvertrauten Schreibens ist von der allergrößten Tragweite; es ist eher zu vernichten, als daß es in Feindes Hand gerät; für alle Fälle wird es sich empfehlen, es gut verborgen zu tragen.“

Sinnwidriges Abweichen von erteilten Aufträgen, ungenügende oder gar falsche Ausführung von Befehlen wurden bestraft. Es waren gewöhnlicher und verschärfter Arrest — arrêts ordinaires und forcés — vorgesehen. Im ersten Falle konnte der Offizier zu den Mahlzeiten erscheinen, im zweiten mußte er zu Hause bleiben und seinen Säbel abliefern. Für seinen Dienst ungeeignete Elemente ließ Napoleon ablösen. So hatte er im Jahre 1809 aus Verwandtschaftsrücksichten den jungen Fürsten Salm unter die Schar seiner Ordonnanzoffiziere aufgenommen; als dieser nun während der Schlacht von Wagram einen Befehl des Kaisers falsch überbracht hatte, wurde er sogleich aus der Liste der Ordonnanzoffiziere gestrichen.

Erteilte Napoleon mündliche Aufträge, so mußten sie mit lauter Stimme vor dem Abreiten wiederholt werden. Offiziere, die in seinem Stabe schon längere Zeit gedient hatten, waren von dieser Bestimmung entbunden. Da der Kaiser auf dem Gefechtsfelde vielfach auch schriftliche Befehle erteilte oder irgend welche Anordnungen diktierte, hatten seine Ordonnanzoffiziere jederzeit Federn und Tinte im Mantelsack mitzuführen.

Wie rücksichtslos Napoleon auch die Kräfte der in seinem Stabe befindlichen Offiziere ausnützte, so sorgte er doch dafür, daß sie sich zur rechten Zeit ausruhen und stärken konnten. Der Kaiser wußte sehr wohl, daß Essen und Schlafen für den Soldaten Voraussetzungen zur Erhaltung seiner Leistungsfähigkeit sind.

„Eilen Sie ins Hauptquartier voran“, sagte er 1809 zu einem seiner Offiziere, „Sie finden dort ein gutes Quartier für Sie hergerichtet; nachdem Sie so viele Nächte hindurch unterwegs waren, machen Sie sich's in einem guten Bette des Kaisers Franz bequem; morgen kommen Sie wieder an die Reihe“. Der Ordonnanzoffizier erzählt, daß, im Quartier (Schloß zu Schönbrunn) angekommen, ihm ein Bedienter des Kaisers eine frische Ananas, eine Flasche Wein, Brot und Schinken gebracht habe. Am Tage der Schlacht von Wagram ließ Napoleon seinen Stab um 3 Uhr morgens wecken. Seine Lakaien hatten inzwischen Schabraden auf den Boden vor dem kaiserlichen Zeltlager ausgebreitet und servierten alsbald ein regelrechtes Diner mit 10 Gängen und verschiedenen Weinen.

Noch ein paar Beispiele, um die Leistungen der Ordonnanzoffiziere zu erläutern:

Ein junger Pole, Désiré Chlapowski, wurde 1809 vom kaiserlichen Hauptquartier Bayonne nach Madrid entsandt. Er reiste, wie es damals sehr gebräuchlich war „à bidet“, d. h. ein heimischer Postillon ritt voran; er selbst folgte diesem zu Pferde. Chlapowski legte auf diese Weise während des spanischen Sommers die 300 km betragende Strecke in nur zwei Tagen zurück; er ritt Tag und Nacht und nahm nur so lange Aufenthalt, als der Pferdewechsel an den verschiedenen Poststationen nötig machte. In Madrid angekommen, mußte man ihn vom Pferde heben; seine Beine waren von dem Ritte so angeschwollen, daß man ihm die Stiefel herunterschneiden mußte. Derselbe Offizier wurde noch im gleichen Jahre von Valladolid nach Warschau entsendet. Der Schlußsatz seines Reisebefehls lautete: „Der Ordonnanzoffizier wird 8 Tage in Warschau bleiben, sich dort über alle Vorgänge unterrichten, vor allem auch über den Geist, der im Fürstentum herrscht, ferner über das, was man in Galizien sagt und tut, und wird dann dahin zurückkehren, wo er mich findet.“ Diese Reise durch ganz Europa führte Chlapowski bei Januar-

kälte größtenteils zu Wagen aus. Einige kleinere Aufenthalte abgerechnet, war der Offizier 19 Tage und 19 Nächte lang ununterbrochen unterwegs.

Die Leistungen Chlapowskis, dem wir 1809 — damals war er 21 Jahre alt — schon als Oberstleutnant begegnen, stehen keineswegs vereinzelt da. Hier nur noch ein paar charakteristische Äußerungen anderer Ordonanzoffiziere. Einer von ihnen schreibt 1812: „Es ist geradezu unglaublich, was ein Tier leisten kann; ich legte auf einem Pferde 88 km in 12 Stunden zurück“, — ein anderer: „ich habe heute mein siebentes Pferd verloren“; ein dritter: „gute kräftige Pferde“, „c'est la vie, c'est le coeur d'un officier général“; endlich ein weiterer: „Man fragte nicht weiter, ob wir ein Pferd hätten, das wenigstens noch im Schritt vorwärts zu bringen war, wo es sich darum handelte, Galopp zu reiten, ob wir den Weg kannten, ob wir eine Karte besäßen, die wir natürlich niemals hatten. Der Befehl mußte ausgeführt werden, um das Wie kümmerte sich niemand . . .“ Es muß hier jedoch hinzugesetzt werden, daß Napoleon bemüht war, dem tatsächlich großen Mangel an Karten dadurch abzuhelpfen, daß er seine Ordonanzoffiziere vor dem Abreiten vielfach in sein Arbeitskabinett oder Zelt rufen ließ und ihnen hier Gelegenheit gab, die in Betracht kommende Wegstrecke von seiner Karte großen Maßstabs abzupausen.

Bei solchen Aufträgen und Leistungen kann es uns nicht wundernehmen, daß sowohl die Adjutanten als Ordonanzoffiziere Napoleons zu großen Herren wurden und bei der Armee in hohem Ansehen standen. Trotz ihrer oft recht peinlichen Aufträge und ihres häufig noch sehr jugendlichen Alters, fanden sie überall Gehorsam und Entgegenkommen. Die Marschälle ließen ihre Armeekorps zu den Waffen greifen, wenn von einem Organ des Kaisers ein Vorbeimarsch gewünscht wurde, um die Gefechtsstärken zu kontrollieren, die Bewaffnung, Ausrüstung und Verpflegung nachzusehen, worüber dem Kaiser berichtet werden mußte. Die Marschälle sorgten für das leibliche Wohl dieser Leute, in denen sie Vollzugsorgane ihres Herrn und Meisters sahen; sie ließen ihnen, wenn eilige Rückkehr geboten war, die eigenen Pferde und hatten nichts einzuwenden, wenn ein Ordonanzoffizier nach Überbringung eines Auftrages auch einmal längere Zeit dablief, um

abzuwarten, ob und wie der Befehl des Kaisers zur Ausführung gelangte.

Der Generalstabschef (Major-général). Wie alle großen Feldherren, so brauchte auch Napoleon keinen Generalstabschef in dem uns heute geläufigen Sinne. Er studierte an der Hand der eingegangenen Nachrichten die Karte, faßte selbständig seine Entschlüsse, entwarf persönlich die Operationen und diktierte sehr häufig im Wortlaute die Befehle an die Unterführer. So war der Kaiser sein eigener Generalstabschef, der mit den Operationen gleichzeitig auch das ganze Verpflegs- und Rechnungswesen, die Bewaffnung und Ausrüstung, die Verteidigung der festen Plätze und die Einrichtung der rückwärtigen Verbindungen leitete. Trotz dieser unglaublichen Vielseitigkeit dürfen wir die Dienststellung Berthiers nicht unterschätzen. Der Fürst hatte schon viele Jahre dem französischen Generalstabe angehört, bevor ihn Bonaparte 1796 zu seinem Stabschef machte. Diese Dienststellung behielt Berthier während aller Feldzüge Napoleons bei mit Ausnahme jenes von 1815, wo Soult seine Stelle zu übernehmen hatte. So war der Fürst ein routinierter Generalsstähler, der den Krieg aus reichster Erfahrung kannte. Genauigkeit, Arbeitslust und Arbeitskraft wurden ihm besonders nachgerühmt. Napoleon pflegte von ihm zu seinen Adjutanten zu sagen „Ich wünschte Ihnen, meine Herren, nur 24 Stunden lang so zu sein, wie er“ und bezeichnete ihn noch auf St. Helena als einen „ausgezeichneten Generalstabschef“.

Obwohl ihm Napoleon keinerlei beratende Stimme eingeräumt hatte, so war Berthier doch die einzige wirklich unentbehrliche Stütze Napoleons. Die beiden Männer waren im Kriege geradezu untrennbar. Sie schliefen unter einem Dache; auf allen Reisen, Märschen, Ritten, auf dem Gefechtsfelde wie im Quartier, ja selbst bei den täglichen Mahlzeiten finden wir sie beisammen. Bei grundverschiedenen Anlagen ergänzten sie sich in harmonischer Weise und stellten so zusammen eine geistige Produktionskraft dar, wie sie die Geschichte ein zweites Mal noch nicht wieder gesehen hat.

Maison Berthiers. Um einen Überblick über das große Arbeitsfeld des Generalstabschefs zu gewinnen, müssen wir dessen

Stab im einzelnen betrachten. — Wie der Kaiser, so verfügte auch Berthier über ein persönliches Kabinett. Wir finden hier der Mehrzahl nach Zivilisten oder doch Nichtkombattanten angestellt und zwar: einen Privatsekretär, einen Chef des inneren Verwaltungs- und Abrechnungswesens, den Chef der Operationskanzlei (bureau du mouvement des troupes), endlich den Leiter des geheimen Nachrichtenwesens.

Napoleon erschien häufig im persönlichen Kabinett seines Generalstabschefs. Hier herrschte die größte Stille. Der Eintritt war selbst den Adjutanten Berthiers untersagt und eine Verletzung dieser Vorschrift wurde um so strenger geahndet, als der Generalstabschef ein abgesagter Feind von Neugierde und Indiskretion war. Wie bei Napoleon war auf einem Tische eine mit buntköpfigen Nadeln übersäte Karte ausgebreitet. Auf ihr waren nicht nur wie dort die Stellungen der kämpfenden Truppen, sondern auch die Bewegungen auf den Etappenlinien und die Lage der Magazine auf das genaueste angegeben. Sobald ein Befehl des Kaisers eintraf, gab Berthier einige kurze Anweisungen, dann wanderte das kaiserliche Schreiben rasch von Hand zu Hand; jeder Referent unterstrich das, was in sein Ressort fiel und ging sogleich an die Arbeit.¹⁾ Der gesamte Schriftenverkehr des Hauptquartiers lief durch Berthiers Hand. Nur der Oberquartiermeister durfte in wenigen untergeordneten Fragen selbständige Entscheidungen treffen und mit den Marschällen darüber korrespondieren.²⁾

Eine Welt für sich bildete der unter Berthiers Befehl stehende Große Generalstab. Er hatte seine besondere militärische Spitze in dem „premier-aide-major-général“ mit dem Zusatz „Chef-d'état-major-général“. Die Dienststellung dieses letzteren (General Andréossy, seit 1809 General Bailly de Monthion) kann am besten mit der eines Oberquartiermeisters verglichen werden. Als unmittelbarer Vorgesetzter des Generalstabes verteilte er die Arbeit auf die im Bureaudienst tätigen Generalstabsoffiziere, regelte nach den Befehlen Berthiers die Beschäftigung der im äußeren Dienste stehenden Generalstabsoffiziere sowie den gesamten inneren

¹⁾ Graf Bisthum von Eckstädt „Die Hauptquartiere im Herbstfeldzuge 1813“, S. 81.

²⁾ Ebenda S. 82

Dienstbetrieb beim Großen Generalstabe. Mit welcher peinlichen Genauigkeit dabei verfahren wurde, zeigt uns die von Andréossy für den Feldzug von 1805 bearbeitete „Dienstanweisung für das Große Hauptquartier“, die nicht weniger als 31½ Druckseiten umfaßt.¹⁾ Er übte auch disziplinierte Befugnisse aus und führte endlich die Kommandoliste für die Offiziere vom Dienst. Je zwei Ordonnanz- und Generalstabsoffiziere hatten stets fertig zum Abreiten zu sein und sich während des Marsches in unmittelbarer Nähe des major-général, im Quartier aber im Dienstsalon aufzuhalten. „Étes-vous du service?“ war eine ständige Frage Berthiers.

In den Bureaus des Generalstabs wurde etwa ein Drittel der Generalstabsoffiziere beschäftigt. Sie waren 1806 in 3 Sektionen eingeteilt, die je einen Adjudant-commandant (Oberst oder Oberstleutnant) als Vorstand und 3—4 jüngere Offiziere als Hilfsarbeiter hatten. Der ersten Sektion lag ob, im Feldzuge gegen Preußen alle Tagesbefehle zu bearbeiten, Befehle und die Post zu expedieren, das Lösungswort auszugeben, verschiedene Korrespondenzen usw. zu erledigen; die zweite Sektion sorgte für die Unterkunft des Hauptquartiers, Polizei-, Gendarmerie-, Verpflegungs- und Lazarettangelegenheiten, die dritte Sektion hatte sich mit den Kriegsgefangenen, Deserturen, Rekruten, mit Beibehaltungen, Kriegsgerichten usw. zu befassen.

Diese Bureaueinteilung war nicht unveränderlich; wir finden vielmehr eine schnelle Anpassung an die augenblicklichen Bedürfnisse. So waren beispielsweise schon im Februar 1807 sieben Sektionen gebildet worden, von denen zwei alle das Hauptquartier, die Magazine, Lazarette und Verpflegung betreffenden Angelegenheiten regelten, während je eine sich mit Unterkunft, Kriegsgefangenen, Zivilverwaltung und rückwärtigen Verbindungen zu befassen hatte.

Dem Generalstab angeschlossen war ein topographisches Bureau mit 3 höheren Offizieren und 6 Ingenieurgeographen. Dieses — nicht zu verwechseln mit jenem des Kaisers — hatte täglich eine Operationskarte herzustellen und die von Berthier angeordneten Aufnahmen, Skizzen und Pläne anzufertigen.

¹⁾ Abgedruckt in Alombert-Colin „Campagne de 1805 en Allemagne“, Paris 1902, I. Bd., S. 601—604.

Im allgemeinen kann man sagen, daß die Bureaus des Generalstabs nur Verwaltungssachen erledigten und Arbeiten vorbereiteten, die im persönlichen Kabinett Berthiers fertig gestellt wurden. Alle Fragen von größerer Bedeutung aber, so alle die Operationen betreffenden Angelegenheiten, kamen unter der unmittelbaren Aufsicht des Major-général zur Verhandlung.

Die im persönlichen Kabinett Berthiers und in den Bureaus des Generalstabes beschäftigten Offiziere und Angestellten waren Spezialisten; sie wechselten selten und hatten große Geschäftspraxis. Der Kaiser würdigte ihre Leistungen (*service passif*) nur wenig. In seinen Augen galt nur der im äußeren Dienste (*service actif*) stehende Offizier etwas, in dem die Adjutanten und Ordonnanzoffiziere sowie die Masse der Generalstabsoffiziere verwendet wurden.

Die Adjutanten Berthiers waren eigentlich nichts anderes, als Ordonnanzoffiziere des Kaisers, wenn sie auch nominell dem Stabe des Generalstabschefs angehörten, doch galten sie für nicht so gut beritten wie jene des Kaisers. Ihre Zahl wechselte und wurde dem jeweiligen Bedürfnisse angepaßt. 1806 finden wir in Berthiers Stabe acht, während des Feldzuges in Spanien sechs solcher Offiziere. Außerdem — wie auch in späteren Feldzügen — eine Reihe von Offizieren der verschiedenen Rheinbundstaaten. Die Adjutanten Berthiers trugen eine auffallende Husarenuniform mit roten Hosen, schwarzem Pelzrod, weißem Dolman, dazu einen Ushako mit weißer Reiherfeder. Dieses etwas phantastische Kostüm leistete ihren Trägern dadurch nicht unwesentliche Dienste, daß sie sich darin nach Bedarf als Freund oder Feind aufspielen konnten und auf diese Weise oft aus heiklen Lagen entkamen.

Es sei hier bemerkt, daß auch die Adjutanten der Marschälle und der kaiserlichen Prinzen, der Divisions- und Brigadekommandeure eigene Uniform trugen. Der Kaiser wollte schon äußerlich die Adjutanten seiner Generale von denen der Prinzen, Marschälle und seines Generalstabschefs unterschieden wissen.

Nicht so angesehen wie die Adjutanten Berthiers, waren die zumeist im äußeren Dienst stehenden Generalstabsoffiziere. Ihre Verwendung war sehr vielseitig, unterschied sich aber wenig von jener der Adjutanten und Ordonnanzoffiziere. Als Aufträge

kamen für sie in Betracht: Erkundungen, Führung von Marschkolonnen, Detachements, Gefangenenabteilungen und Trains, Abstellen von Lagern, Bivaks, Parks und Depots, Ausübung der Lagerpolizei, Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den verschiedenen Hauptquartieren und Kolonnen, Übermittlung von Befehlen, Überwachung ihrer Ausführung usw. Wir finden die Generalstabsoffiziere den Kavalleriedivisionen, Vorposten und Nachhuten zugeteilt, während der Schlacht auf die Flügel oder nach besonders wichtigen Punkten entsendet, um über den Gefechtsverlauf zu berichten.

Eine besondere Ausbildung der Generalstabsoffiziere fand nicht statt; sie wurden einfach der Truppe entnommen. Daß aber während der napoleonischen Epoche auch für sie ein Bedürfnis nach theoretischer Schulung vorlag, wird uns durch die Tatsache bewiesen, daß der General Thiebault im Jahre 1810 — inmitten des spanischen Krieges — ein ausführliches „Handbuch für den Generalstabsoffizier“ („Manuel général du service des états-majors généraux“) niederschrieb, das noch während der napoleonischen Kriege großen Absatz fand und bei den Generalstabsoffizieren viel in Gebrauch gewesen sein soll. So wie der Verfasser dieses „Manuel“, — in der Einleitung erwähnt er dies — vollkommen unvorbereitet den Dienst als Generalstabsoffizier angetreten hatte, dürfte dies auch bei der Masse der napoleonischen Generalstabsoffiziere der Fall gewesen sein. Außer guten Anlagen und bestem Willen brachten sie in diese Dienststellung nichts mit. Kein Wunder, daß sie ihr nicht immer gerecht wurden und daß Napoleon daran dachte, seine Generalstabsoffiziere gründlicher zu schulen. Sie sollten bessere wissenschaftliche Kenntnisse erhalten, in die Grundlagen der höheren Truppenführung eingeweiht und auch im Frontdienste gut ausgebildet werden. Es war dem Kaiser nicht vergönnt, diese Absicht zu verwirklichen.

Dem Generalstab zugeteilt war eine große Anzahl junger Offiziere, deren besonderer Beruf darin bestand, die zahlreichen Befehlsschreiber den Unterführern zuzustellen. Da das napoleonische Hauptquartier keinen Befehlsempfang in unserem Sinne kannte, vielmehr alle Befehle grundsätzlich durch Organe des Hauptquartiers überbracht wurden, so war die Zahl der hierzu verwendeten Offiziere, die nebenher auch Dolmetscherdienste leisteten, außerordentlich;

sie betrug im Oktober 1806: 18, zwei Monate später bereits 24. Der starke Bedarf an solchen „souslieutenants officiers d'ordonnance près le major-général“ veranlaßte Napoleon 1807 eine Auswahl eben von St. Cyr gekommener Kavallerieoffiziere dazu zu verwenden. Diese Maßnahme erwies sich als sehr wenig glücklich, denn sehr bald fielen zwei dieser ganz unerfahrenen jungen Leute mit wichtigen Befehlschreiben in feindliche Hände und verrieten damit dem Gegner des Kaisers Absichten.

Einzelne Offiziere gehörten zur unmittelbaren Umgebung Berthiers, so ein dem persönlichen Kabinette zugeweihter Oberst (Blein später Denzel), der sich speziell mit dem Nachrichtenwesen und allen die Kriegsgefangenen betreffenden Angelegenheiten zu befassen hatte. In der Zeit vor Ausbruch der Kriege von 1809 und 1812 finden wir einen Adjutanten Berthiers, den Obersten Bejeune, im Kabinett des Generalstabschefs ähnliche Dienste tun, wie sie Bacler d'Albe dem Kaiser zu leisten hatte.

Von Offizieren im unmittelbaren Dienste Berthiers sind ferner zu erwähnen: der Kommandant des Hauptquartiers, der Führer der großen Bagagen (Generalwagenmeister) und der Kommandant der Truppen des Hauptquartiers. Die Anlagen 4—7 zeigen, welsch starker Geist der Ordnung auch beim Dienstbetriebe dieser Hilfsorgane herrschte. Wie die alles durchbringende Organisationsgabe des Kaisers auf die Stäbe seiner Unterführer einwirkte, ist der Anlage 7 zu entnehmen, der Dienstsanweisung für die Offiziere des Stabes der Reservekavallerie.

Truppen des Hauptquartiers. Zu den Truppen des Hauptquartiers zählten 1805 ein Kavallerie-Regiment, 1806/1807 das 1. Husaren-Regiment und Dragoner zu Fuß. Erstere bildeten die Eskorte des Kaisers und versahen den Ordonnanzdienst, letztere hatten die Wachen für das Hauptquartier zu stellen. Daneben finden wir in diesem Feldzuge auch schon Infanterie: eine polnische Kompagnie, ein Bataillon Hessen-Darmstädtischer Truppen und außerdem die sogen. Guidenkompagnie. Im Jahre 1805 im Lager zu Boulogne aus englisch sprechenden Dragonern zusammengestellt, enthielt diese etwa 100 Berittene zählende Dolmetschertruppe 1806/07 hauptsächlich polnische Reiter. Zu

Anlagen
4, 5, 6 u. 7.

seinem persönlichen Dienste verfügte Berthier 1805 und 1806/07 über die Elitekompagnie der 4. Dragoner. In den späteren Feldzügen finden wir diese durch das aus dem Fürstentum Neuchâtel sich rekrutierende Leibbataillon Berthiers ersetzt, dessen Mannschaften wegen ihrer gelben Uniformen scherzweise „Die Kanarienvögel von Neuchâtel“ genannt wurden.

Sonstige Maisons. In bezug auf die Organisation der Maisons der Kommandeure der Artillerie und Pioniere sowie der Feldverwaltungsbehörden kann auf Anlage 3 verwiesen werden. Es ist dabei hervorzuheben, daß die Feldverwaltungsbehörden des großen Hauptquartiers von jenen der Grande Armee organisatorisch getrennt und den unmittelbaren Befehlen Berthiers unterstellt waren.

Das Hauptquartier auf dem Marsche. Die außerordentliche Stärke seines Hauptquartiers hat Napoleon schon frühzeitig dazu gezwungen, eine Staffeleinteilung eintreten zu lassen. Man unterschied bald ein „petit quartier général“ von dem „grand quartier général“. Der Kaiser hat wiederholt — so 1812 und 1813 — Instruktionen erlassen, durch die den einzelnen Persönlichkeiten und Kategorien des petit quartier während Marsch und Gefecht ihre Plätze ganz genau angewiesen wurden. Napoleon bediente sich zur Überwindung größerer Wegestreden des Wagens. Eine gelbe Reisetutsche wurde für mehrtägige Reisen benützt. Sie war zum Schlafen eingerichtet und barg zu diesem Zwecke eine Matratze. Sie enthielt Schreibzeug, eine Reisebibliothek, ein Toilettennecessaire und glied mit dem Inhalte ihrer zahlreichen Schubladen einem fahrbaren Hause. Dem Sitze des Kaisers gegenüber war ein Verzeichnis der gelegten Relais angeheftet. Eine Lampe beleuchtete bei Nacht das Innere des Wagens. Da dieser infolge der mannigfachen Einrichtungen außerordentlich schwer war, so hatte sich das Gerücht verbreitet, er sei kugelsicher gepanzert. Wollte der Kaiser in wenigen Stunden eine Wegestrecke zurücklegen, die für die Truppe einen Tagemarsch bedeutete, so bestieg er seinen leichten Reisewagen (calèche), der nur 2 Plätze enthielt, von denen der 2. in der Regel von Berthier, ausnahmsweise von Murat oder einem der Großoffiziere eingenommen wurde. Der Leibmamelud Roustan saß auf

dem Bode. Dem kaiserlichen Wagen fuhr ein leichtes Fahrzeug voran, in dem sich der Quartiermacher, der erste Sekretär und das nötige Unterpersonal befanden, die im neuen Hauptquartiere alles derart vorbereiteten, daß der Kaiser nötigenfalls sofort nach Ankunft mit der Arbeit beginnen konnte. Eine dritte Wagen-
gruppe endlich, die dem Kaiser gewöhnlich mit mehreren Stunden Abstand folgte, beförderte den Rest seiner persönlichen Umgebung, soweit sie ihn nicht zu Pferde begleitete. Um rasch vorwärts zu kommen, wurden an verschiedenen Poststationen Relais bereit gehalten. Das kaiserliche Hauptquartier verfügte über mehr als 200 Wagenpferde, die im Bedarfsfalle für Relaisdienste zur Verfügung standen, so daß der Kaiser mit Gefolge in 4 leichten Reifewagen eine Strecke bis zu 200 km in kürzester Zeit zurücklegen konnte. Ließen sich bei zunehmender Spannung der operativen Lage die Bewegungen des Hauptquartiers nicht mehr im voraus übersehen, so wurden nach verschiedenen Richtungen hin auf allen in Frage kommenden Straßen Relais vorgeesehen, oder der Kaiser verließ den Wagen und stieg zu Pferde.

C. Die Befehlsstechnik Napoleons.

Befehlsorganisation. Napoleon ließ entweder mündliche Weisungen an seinen Generalstabschef ergehen oder tat diesem schriftlich seinen Willen kund. Im letzteren Falle begannen Napoleons Schreiben stets mit den Worten: „Mon cousin, donnez ordre au Maréchal N.“ oder kürzer: „Ecrivez au Maréchal X.“ Sie endigten mit der Phrase: „Sur ce, je prie Dieu qu'il vous ait en sa sainte garde.“ Diese Schreiben Napoleons an Berthier waren vielfach so eingehender Natur, daß jener den Text beibehalten und sich damit begnügen konnte, die einleitenden Worte in die gebräuchliche Fassung umzuändern: „M. le Maréchal, l'Empereur ordonne.“ Berthiers Tätigkeit bestand in solchen Fällen nur in der Nachprüfung der Abschrift, der er sich stets mit der größten Gewissenhaftigkeit unterzogen haben soll, und in der Hinzufügung seiner Unterschrift. In anderen Fällen gaben die an Berthier gerichteten Befehlsschreiben nur die Haupttrichtlinien an, und es blieb

dem Generalstabschef überlassen, die Einzelheiten anzuordnen. Alle von Napoleon an Berthier ergangenen Befehle mußten in einer Abschrift dem Kaiser vorgelegt werden. „Da Sie mir die Abschriften nicht schicken,“ schreibt¹⁾ Napoleon am 28. August 1805 an Berthier, „ist es mir unmöglich, Ihnen neue Befehle zu erteilen. Ich habe es Ihnen doch ein für allemal gesagt, daß Sie mir die Abschriften der Ihnen diktierten Befehle zukommen lassen sollen; was ich nicht mehr brauche, sende ich Ihnen zurück.“

Vielfach übertrug Napoleon seinem Generalstabschef aber auch die selbständige Ausarbeitung der Befehle nach mündlich gegebenen oder auf Zetteln flüchtig niedergeschriebenen Anweisungen. In der Korrespondenz des Kaisers begegnen wir häufig der Redewendung: „le major-général rédige en ce moment vos ordres.“ Auch dieses letztgenannte Ausnahmeverfahren, das in Lagen von geringerer operativer Spannung zur Anwendung kam, hielt Napoleon davon nicht ab, außerdem noch persönlich mit seinen Marschällen zu korrespondieren. Diese Korrespondenz des Kaisers steigerte sich mit zunehmender Spannung der kriegerischen Handlung und erstreckte sich in erster Linie auf jene Marschälle, die an besonders wichtigen Stellen operierten. So schrieb Napoleon in den Tagen vor Jena nahezu täglich an Soult und Lannes, die Führer der vordersten Korps seiner beiden Flügelkolonnen. In den Tagen von Regensburg korrespondierte er besonders häufig mit Masséna und Davout. In entscheidenden Lagen sehen wir auch Napoleon und Berthier in einem Sinne zur selben Zeit an die gleichen Persönlichkeiten schreiben. In der Regel trat aber doch eine Arbeitsteilung insofern ein, als Napoleon an die in entscheidender operativer Lage befindlichen Führer, Berthier dagegen an die übrigen die Befehle ausfertigte. Es kam natürlich vor, daß dieses ausnahmsweise stattfindende Neben- und auch Durcheinanderbefehlen Napoleons und Berthiers die Quelle von Reibungen wurde.

Was nun die Korrespondenz der Marschälle mit dem Hauptquartier betrifft, so hatten diese vor allem an den Generalstabschef zu berichten und ihm täglich die erreichten Marschziele und die gewählte Unterkunft mitzuteilen; sie erwiderten aber

¹⁾ Mombert-Colin, I. Bd., S. 223.

andererseits auch die Schreiben Napoleons, an den sie sich überhaupt in allen wichtigen Angelegenheiten unmittelbar wandten. Bei dieser doppelten Berichterstattung sollte dem Kaiser nur das Wesentliche, dem Generalstabschef alles Übrige gemeldet werden. Einzelne Marschälle wie z. B. Soult hielten diese Unterscheidung in ihren Berichten genau ein; andere kümmerten sich dagegen wenig darum und umgingen wohl auch Berthiers Person gänzlich. Dies war dem Kaiser aber keineswegs angenehm. Er wollte sein Gedächtnis nicht mit Einzelheiten überlasten; für diese hatte er seinen Generalstabschef; an ihn sollten die Marschälle daher bis ins einzelste hinein berichten und dieser war es dann, der dem Kaiser aus der Korrespondenz der Marschälle alles Wissenswerte in Form von Auszügen mitzuteilen hatte. So war Berthier auch Durchgangs- und Sammelstelle, und der Kaiser sprach von dessen Dienststellung gern als „le canal“. „Die Generale korrespondieren nicht mehr mit meinem Generalstabschef,“ (schrieb¹⁾) der Kaiser ungehalten am 14. Dezember 1806 an Murat: „Diese Tatsache erfüllt mich mit Sorge, denn: cela est l'essence de l'organisation de la grande armée. Die an mich gerichteten Schreiben enthalten allerlei Dinge, sagen mir aber lange nicht alles Wissenswerte, was ich den Detailberichten zu entnehmen gewohnt bin.“

So wie der Kaiser an der einmal von ihm geschaffenen Befehlsorganisation und in seinen Schreiben an gewissen Außerlichkeiten festhielt, so bestand er auch hartnädig darauf, daß im Schriftverkehre der Marschälle, Adjutanten usw. mit dem Hauptquartier die gebräuchlichen Formen eingehalten wurden. Beispielsweise sollten in allen Meldungen Orts- und Flußnamen, die Namen feindlicher Generale und Truppenteile unterstrichen werden. Wir finden in den meisten Schriftstücken Ort, Zeit und Stunde des Abgangs sowie den Namen des Überbringers angegeben, und zwar in der Regel am Schlusse.

Befehlsexpedition. Die Überwachung der Befehlsabsendung gehörte zu den wichtigsten Obliegenheiten Berthiers; daher der Zusatz bei der offiziellen Bezeichnung seiner Dienststellung: „expédiant les ordres de l'Empereur.“

¹⁾ Corr. XIV. Nr. 11 464.

Im Hauptquartier Napoleons wurde mit Befehlsabschriften und mit Zuteilung von Bedienung an die Befehlsübermittler nicht geizt. Zwei-, drei-, ja noch mehrfache Ausfertigungen waren keine Seltenheiten. Schon Bonaparte schreibt¹⁾ 1798 aus Cairo an das Direktorium: „Schicken Sie mir Ihre Nachrichten in sechsfacher Ausfertigung und zwar alle chiffriert, die erste über Ancona . . ., die zweite über Toulon oder Genua . . ., die dritte über Neapel . . ., die vierte zu Lande über Konstantinopel . . ., die fünfte durch eine leichte Korvette nach Alexandria . . ., die sechste durch eine nach Damiette entsandte Fregatte . . .“

An den Marschall Davout wurde 1809, als er vereinzelt bei Regensburg stand, der Befehl zum Rechtsabmarsch in nicht weniger als sieben Ausfertigungen abgesandt. Das erste Befehlschreiben Napoleons wurde am 17. April um 10 Uhr vormittags, ein zweites um 11 Uhr vormittags, — dieses allein in dreifacher Ausfertigung — eine vierte Ausfertigung des zweiten Schreibens um 6 Uhr abends von Donauwörth abgeschickt. Um 1 Uhr nachmittags sandte Berthier eine dritte Aufforderung an den Marschall ab; endlich hatten Lesebvre und Wrede Weisung erhalten, ihrerseits Davout von den Absichten des Kaisers in Kenntnis zu setzen. Vier Ausfertigungen erreichten rechtzeitig ihr Ziel; der zuerst ankommende Überbringer hatte dabei die 130 km lange Strecke in 19 Stunden durchgemessen.

Um zu verhindern, daß wichtige Aufträge in die Hand des Feindes gerieten, wurden sie chiffriert. Es scheint dazu aber nicht immer Zeit gewesen zu sein, denn es ist wiederholt vorgekommen, daß nichtchiffrierte Befehle des Kaisers in die Gewalt des Gegners kamen. Der Marschall Davout forderte 1815 als Kriegsminister zweierlei Chiffren; von ihnen sollte die größere zum Verkehr mit den Korpsführern, die kleinere zu jenem mit den Festungskommandanten dienen.

Einzelbefehle. Die napoleonischen Befehle waren in Briefform gehalten. Gemeinsame Anordnungen — auf die später zurückzukommen sein wird — wurden nur ausnahmsweise gegeben.

¹⁾ 7. Oktober 1798. Corr. V. Nr. 3439.

Napoleon scheute das Bekanntwerden seiner Operationsabsichten in der eigenen Armee, er wollte keinen Mitwisser haben. Nicht einmal Berthier wurde in seine Ideen ganz eingeweiht. Ging aber nur ein einziger Einzelbefehl verloren, so konnte der Feind daraus noch nicht die ganze Operationsabsicht des Kaisers erraten. Napoleon wandte sich in seinen Befehlen grundsätzlich an die Person der Unterführer, niemals an eine Dienststelle. Schon die Ansprache „Mon Cousin“, „M. le Maréchal“ ist eine persönliche. Dagegen dürfen wir — nebenbei bemerkt — die Unterschrift „Alexandro“, die Berthier unter die im Namen des Kaisers erlassenen Befehle setzte, nicht als eine familiäre Form auffassen. Berthier hatte diese Unterschrift nur deshalb gewählt, weil damit jede Verwechslung mit seinem gleichfalls in bevorzugter Stellung tätigen Bruder ausgeschlossen werden sollte.

Mit wenigen Worten sagt Napoleon seinen Unterführern, was von ihnen verlangt wird; doch gibt er bei ungeklärter Lage auch längere Eventualanordnungen. Vom Feinde wird herzlich wenig, oft gar nicht gesprochen. Über seine Auffassung der Lage oder den eigenen Operationsplan äußert sich der Kaiser nur ganz ausnahmsweise; er tut dies ab und zu gegenüber seinen wenigen Vertrauten wie Soult oder dem Vizekönig Eugen. Bei der Lektüre dieser hochinteressanten Schriftstücke, hat man unwillkürlich das Gefühl, als ob der Kaiser, der sich im allgemeinen mit seinen Gedanken auf einsamer Höhe hielt, doch zeitweise das rein menschliche Bedürfnis empfunden hätte, sich einmal recht gründlich auszusprechen.

Den Unterführern werden Marschziel und Aufbruchsstunde keineswegs immer angegeben; die Befehle enthalten oft nur Marschrichtungen oder Marschstraßen. Es gilt als selbstverständlich, daß der Unterführer das Höchstmäß dessen leistet, wozu seine Truppe fähig ist. Der Kaiser scheut sich aber andererseits nicht, auch auf Einzelheiten einzugehen, sobald ihm dies zweckmäßig oder notwendig erscheint. So schreibt er bei Entsendungen oft ganz genau die Truppenstärken vor: Zahl der Bataillone, Eskadrons, ja oft sogar die Anzahl einzelner Leute, die zu einem bestimmten Zwecke verwendet werden sollen. Er steht hier auf dem Standpunkte, daß er persönlich den mit den befohlenen Entsendungen verbundenen Zweck besser beurteilen kann als der Unterführer.

Wenn dem einzelnen Beauftragten auch in der Regel nur das befohlen wird, was er selbst zu beginnen hat, und ihm Anlage und Zweck der Operation nicht verraten werden, so erhält er doch meist eine kurze Belehrung darüber, was die Nachbarcorps tun werden.

Vielfach beanspruchen in den napoleonischen Befehlen die Anordnungen für Verpflegung, für Aufklärungs-, Verbindungs- und Nachrichtendienst den größten Raum. Wir begegnen da oft einer Reihe von ganz selbstverständlichen Forderungen wie z. B. jenen nach recht häufiger Meldungserstattung. Man darf nicht glauben, daß die mangelhafte theoretische Vorbildung der Unterführer immer der Grund zur Wiederholung solcher Selbstverständlichkeiten ist. Gewiß war dies z. B. für die Aufklärung häufig der Fall (vergl. S. 14 u. 15). Was ihnen aber an theoretischer Erkenntnis fehlte, ersetzten sie andererseits häufig durch eine jahrzehntelange Kriegspraxis. Wenn Napoleon fortwährend jene kleinen, aber so wichtigen Forderungen wiederholte, so tat er es deshalb, weil er — der große Praktiker — nur zu gut wußte, daß gewisse Dinge im Drange des Augenblickes immer wieder vergessen werden.

Die Befehle Napoleons sind in keiner Weise engherzig. Er „ließ seinen Unterführern für gewöhnlich den größten Spielraum für ihre Anordnungen, für die Wahl der Stellungen, für ihre Bewegungen und Märsche, so daß sie unter Aufbietung eigener Mittel und Wege das ihnen gesteckte Ziel erreichen konnten.“¹⁾ Wenn der Kaiser aber einmal ausnahmsweise auch in die Ausführungen der befohlenen Bewegungen eingriff, dann gab es für den Unterführer keinen Spielraum mehr. „Ich kann Ihnen meine Unzufriedenheit darüber nicht verhehlen“, schrieb²⁾ Napoleon am 8. Oktober 1806 an Lannes, „daß Sie schon gestern in Coburg eingerückt sind; Ihre Instruktionen hatten dahin gelautet, daß das Einrücken erst heute hätte erfolgen sollen“.

Wir werden bei den napoleonischen Befehlen vergeblich nach irgend einem Schema suchen. Der Kaiser hielt niemals eine bestimmte Reihenfolge ein. Die Materien sind vielmehr meist bunt durcheinander gewürfelt; sie finden sich hingestellt, wie und

¹⁾ Mathieu Dumas, XII. Bd., S. 140.

²⁾ Corr. XIII. Nr. 10 971.

wo es der lebhaften Gestaltungskraft seines Gehirns gerade beliebt hatte. Man hat an den napoleonischen Befehlen ausgesetzt, daß sie durch diese Art den Unterführern ihre Aufgabe erschwert hätten, und es wird hierfür besonders gern auf einzelne Anfang April 1809 an Berthier gerichtete Schreiben hingewiesen. Es muß ohne weiteres zugegeben werden, daß seine rasch diktirten Anordnungen an logischem Aufbau und Klarheit manchmal zu wünschen übrig ließen; sie teilen aber diese Schwäche mit vielen anderen, die nicht bei behaglichem Lampenschein am grünen Tische, sondern unter dem Drange des Feldlebens zustande gekommen sind. Bei Napoleon bleibt außerdem zu bedenken, daß die Zahl seiner Befehle eine geradezu ungeheure war, und daß die Befehlsdiktate nur einen Bruchteil dessen vorstellen, was in der Geisteswerkstatt dieses selten vielseitigen Mannes an Verwaltungs- und politischen Angelegenheiten, an Finanz- und Rechtsfragen gleichzeitig außerdem noch erledigt wurde.

Die Charakteristik der napoleonischen Befehle wäre nicht erschöpft ohne den Hinweis auf die persönliche Note, die sie ganz besonders auszeichnet: „Ich beglückwünsche Sie zu Ihren Erfolgen. Aber keine Ruhe! Verfolgen Sie den Feind mit dem Degen in seinen Rippen und schneiden Sie ihm alle Verbindungen ab.“¹⁾ Oft schreibt Berthier im Auftrage Napoleons: „Der Kaiser verläßt sich auf Ihre erprobte Tatkraft“ oder „Der Kaiser wünscht Sie persönlich in seiner unmittelbaren Nähe zu haben“.

Wollte Napoleon seine Unterführer zu außergewöhnlichen Leistungen anspornen, so griff er, der für gewöhnlich nicht vielmehr als das „N“ seines Namens zeichnete, wohl auch selbst einmal zur Feder und schrieb einen ermunternden Zusatz unter die von Berthier ausgefertigten Befehle, so z. B. jene berühmten an Masséna gerichteten Worte: „Activité, activité, vitesse, je me recommande à Vous.“

Noch ein kurzer Blick auf die Selbsttätigkeit der Unterführer. Napoleon war die uns geläufige Auffassung von dieser Führungsmithilfe unbekannt. Er wußte zwar sehr wohl, daß er den auf entfernten Kriegsschauplätzen kommandierenden

¹⁾ An Murat, Abtei Elchingen, 17. Okt. 1805. Corr. XI. Nr. 9386.

Generalen selbständige Entschlußfassung zubilligen mußte. Bekannt ist ja das Schreiben an seinen Bruder Joseph in Spanien, in dem Napoleon zum Ausdruck bringt, „daß man 300 Wegstunden entfernt, und ohne eine Stärkenachweisung der Armee zu haben, dieser nicht vorschreiben dürfe, was sie tun solle“. ¹⁾ So sehr Napoleon einsah, daß unter derartigen Verhältnissen den Unterführern größere Entschlußfreiheit zugebilligt werden müsse, so forderte er auf der anderen Seite unbedingten Gehorsam von allen denen, die im engeren Armeerahmen vereinigt waren. Auf ihre selbsttätige Mithilfe wurde nur dann gerechnet, wenn die Verhältnisse ganz ungeklärt waren oder wenn die Befehle des Kaisers ihr Ziel nicht erreichten.

In der napoleonischen Heerführung gab es eben nur eine Auffassung der Lage und das war die des Kaisers. Die Marschälle und Adjutanten beurteilten wohl auch einmal selbständig die Operationen und durften sich ausnahmsweise dem Kaiser gegenüber in vorsichtiger Weise darüber äußern. Maßgebend blieb aber einzig und allein die Ansicht Napoleons. Die Marschälle warteten daher auf Instruktionen und Befehle. Trafen solche ausnahmsweise nicht ein, so versagten die unfähigen Heerführer vielfach; ihre Unselbständigkeit sollte Napoleon schließlich verhängnisvoll werden. Die kleine Zahl der Tüchtigen aber handelte in letzter Stunde selbsttätig, war aber auch dann noch ängstlich darauf bedacht, nicht aus dem Rahmen der Operation herauszutreten.

„Greifen Sie den Feind an“, schreibt Berthier am 20. April 1809 an Masséna „je nach den Nachrichten, die Sie über ihn erhalten. Der Kaiser verläßt sich im übrigen auf Ihre Erfahrung in allem, was er bei der Eigenart der gegenwärtigen Operation nicht selbst überblicken kann.“

Als Marschall Davout in den Tagen von Regensburg vom stellvertretenden Oberbefehlshaber Berthier den ihm offenbar unverständlichen Befehl erhalten hatte, stehen zu bleiben, schreibt er: „Wie dem auch sei: Sie haben mir als die positive Absicht des Kaisers mitgeteilt, daß ich mich bei Regensburg

¹⁾ Notiz über die spanischen Angelegenheiten, St. Cloud, 30. August 1808. Corr. XVII. Nr. 14 283.

konzentrieren soll; hier bin ich“ und im gleichen Schreiben an anderer Stelle: „Ich hoffe Befehle des Kaisers über die Gesamtheit seiner Operation zu erhalten. Sollten solche nicht eintreffen, und die Verhältnisse inzwischen stärker als ich werden, so versuche ich, mein Bestes zu tun.“

Soult schrieb¹⁾ an den Kaiser, als dieser ihm 1806 bedingungsweise einen Angriff auf Gera erlaubt hatte: „Mit Wonne ergreife ich die Gelegenheit zu einem Angriffe auf den Feind, ohne dabei die mir erteilten Direktiven zu vergessen oder aus meiner Operationsrichtung herauszufallen.“

Endlich schreibt²⁾ Lannes von Jena aus am Tage vor der Schlacht im Angesichte des feindlichen Heerlagers an den Kaiser:

„Zwischen Jena und Weimar bivakieren 20 bis 25 000 Preußen... gerne würde ich wissen, ob es die Absicht Eurer Majestät ist, daß ich mit meinem Armeekorps den Marsch auf Weimar fortsetze. Doch wage ich es nicht, die Verantwortung zum Antritt dieser Bewegung auf mich zu nehmen, aus Furcht, daß sie den Intentionen Eurer Majestät nicht entsprechen könnte.“

Mit schonungsloser Schärfe ging Napoleon gegen Unterführer vor, die sich unterstanden, auf eigene Faust zu operieren; so 1807 gegen den Marschall Ney, der vereinzelt in der Richtung auf Königsberg vormarschiert war. Berthier schreibt diesem:³⁾

„Der Kaiser beauftragt mich, Ihnen sein Mißfallen auszudrücken. Es ist nicht die Absicht seiner Majestät, nach Königsberg vorzudringen. Wollte er dies, so würde Ihnen entsprechender Befehl zugegangen sein. Der Kaiser braucht für die Gesamtleitung der Operationen weder Ratschläge noch vorgezeichnete Operationspläne. Niemand kennt seine Absichten, unsere Pflicht ist es, lediglich zu gehorchen.“

Am gleichen Tage folgt noch ein zweites Schreiben⁴⁾ Berthiers:

„Der Kaiser, Herr Marschall, ist aufs äußerste erstaunt zu ersehen... daß Sie auch noch dem Marschall Soult geraten haben, ein gleiches zu tun. Ich wiederhole Ihnen, Herr Marschall, den Befehl: in die Ihnen zugewiesenen Winterquartiere zurückzugehen. Der Kaiser läßt sich in seinen Absichten nicht beeinflussen, er würde den von Ihnen begangenen Ungehorsam der Armee

1) Foucart „Campagne de Prusse“ (1806), I. Bd., (Jena, S. 484), Paris, 1887.

2) Ebenda S. 584.

3) Foucart „Campagne de Pologne“, II. Bd., S. 267.

4) Ebenda S. 269.

durch Tagesbefehl zur Kenntnis bringen, wenn ihn hiervon nicht politische Rücksichten abhielten. Sie sind hier nicht entsendet, wie bei der Einschließung von Magdeburg, Sie befinden sich innerhalb des Rahmens der Armee.“

Nicht umgangen kann die Befehlsausgabe des Großen Hauptquartiers werden. Sie erfolgte grundsätzlich am Vormittag, bei gespannten Lagen in den ersten Morgenstunden, fast niemals am Abend. Die Befehle wurden erst dann ausgefertigt, wenn die Tagesmeldungen der Marschälle im Großen Hauptquartier eingegangen waren.

Anlage 8.

Anlage 8 gibt einen Überblick über die Befehlsausgabe an kritischen Tagen und zeigt die dabei eintretende Arbeitsteilung zwischen Berthier und Napoleon.

Gemeinsame Anordnungen. Für einzelne seiner Schlachten sowie zur Regelung größerer Armeebewegungen oder Flussübergänge erließ Napoleon ausnahmsweise auch gemeinsame, bis ins kleinste gehende Bestimmungen.

Zu den umfangreichsten Anordnungen von Bewegungsoperationen gehören die Befehle für den Marsch der „Armée de Boulogne“ aus den dortigen Lagern nach dem Rhein. Schon der erste Erlass Napoleons an Berthier vom 24. August, der sich nur mit der Seereskavallerie befaßt, füllt vier Druckseiten. Am 26. August folgt dann der erste, am 28. August der zweite allgemeine Seeresbefehl. Wer sich in die Einzelheiten der napoleonischen Marschanordnungen vertiefen, wer das Zusammenarbeiten Napoleons und Berthiers kennen lernen, wer endlich sehen will, welche ungeheure Arbeitslast dabei auf dem Generalstabschef lag, und in welcher Weise ihn bei ihrer Bewältigung sein „bureau de mouvement“ unterstützte, der nehme den 1. Band von Mombert-Colin umfassendem Werke¹⁾ zur Hand, das wohl den besten und vollständigsten Einblick in die Befehlsmechanik des kaiserlichen Großen Hauptquartiers gewährt. Wir finden hier eine Generalstabstechnik entfaltet, die mit ihren Marschtableaus, Unterfunftsübersichten usw. kaum übertroffen werden kann.

Im Gegensatz zu dem 1805 gewählten Verfahren wird 1806 für die Regelung der Märsche kein gemeinsamer Befehl erlassen.

¹⁾ Mombert-Colin „Campagne de 1805“, Paris 1902.

Berthier wendet sich vielmehr in Form von Einzelbefehlen an die verschiedenen Korpsführer und zwar gleichzeitig für die Marschperiode vom 6. bis 10. Oktober. Der Kaiser schreibt aber noch außerdem persönlich an die einzelnen Unterführer, um ihnen seinen Willen kund zu tun.

Besonders umfangreiche gemeinsame Anordnungen hat Napoleon 1805 für den Rhein- und 1809 für den Donauübergang erlassen. Graf Jord¹⁾ äußert sich über den Befehl des Kaisers vom 17. September 1805 für den Rheinübergang und die ferneren Marschlinien der Korps wie folgt:

„Dieser Befehl ist eines jener Dokumente, welche im klarsten Lichte den strategischen Überblick Napoleons hervortreten lassen; die Einfachheit, die Klarheit und das Sachgemäße aller Anordnungen machen ihn zu einer der wertvollsten Anweisungen, um, mit der Karte in der Hand, daran zu lernen, wie die Bewegungen einer Armee im Großen anzuordnen sind.“

Eine in gleicher Weise denkwürdige Urkunde napoleonischer Befehlsgebungskunst ist die Anweisung des Kaisers zu dem Donauübergange von der Lobau²⁾ nach dem Marchfelde. Der am 2. Juli 1809 11^o abends ausgegebene Befehl ist in fünf Kapitel eingeteilt. Ihr wesentlichster Inhalt ist folgender:

Im 1. Kapitel wird der Übergang des rechten Flügellkorps (Dubinot) in allen Einzelheiten geregelt. Es werden hier die pioniertechnische Bereitstellung, das Übersetzen der ersten Truppen unter Angabe der Zahl der Fähren, Wellbäume und Windefeile, sowie die Rolle besprochen, die während dieses Übergangs das Marinekommando mit seinen armierten Booten zu spielen hat. Es folgen dann die Anordnungen für die Brückenschläge, für die Anlage eines Brückenkopfes und für den Übergang der Masse des Korps Dubinot. Diesem wird endlich angegeben, wie weit es noch gegen den Feind vorrücken darf, und wo sich der Kaiser während des Übergangs aufhält. Es sei hier nur nebenbei erwähnt, daß die Pioniere während ihrer nächtlichen Arbeiten weiße Armbinden trugen.

Im 2. Kapitel wird in ähnlicher Weise der Übergang der Korps Masséna und Davout und jener der Truppen 2. Linie

¹⁾ Graf Jord von Wartenburg „Napoleon als Feldherr“, I. Bd., S. 192, Berlin 1884 (5. Aufl. 1909).

²⁾ Corr. XIX. Nr. 15 481.

festgesetzt. Es ist interessant, dabei zu beobachten, daß der Kaiser sich die Zuweisung der Brücken zum Übergang der Korps zweiter Linie ausdrücklich vorbehält. Dieses Kapitel regelt auch den Aufmarsch der Armee in drei Treffen nach vollzogenem Übergange, befiehlt die Art der Gliederung der Divisionen der Armeekorps, gibt die Marschbereitschaft und die demnächst auszuführende Operation der Armee (Linksschwenkung) an.

Das 3. Kapitel macht die Kriegsgliederung der größeren Truppenverbände bekannt.

Im 4. Kapitel werden die Anweisungen für die Verteidigung der Insel Lobau gegeben. Ein Generalleutnant wird zum Kommandanten der Insel ernannt; ihm werden sämtliche Batterien sowie eine Reihe von Truppenteilen unterstellt, die von den einzelnen Korps abgegeben werden müssen und die verschiedensten Punkte zu besetzen haben. Napoleon gibt dabei ganz genau an, wie viel Mann auf die einzelnen kleinen Flußinseln zu entsenden, welche Truppenteile hierzu abzustellen und welche zum Schutz der großen Donaubrücken zu entsenden sind.

In einem 5. Kapitel wird die Tätigkeit der übrigen armierten Fahrzeuge besprochen.

Diesem umfangreichen ersten Befehle folgen am nächsten Tage zur Ergänzung noch 3 weitere; am 4. Juli — dem Tage des Übergangs — wird endlich noch eine Schlußbestimmung ausgegeben, in der eine letzte Reihe von Einzelheiten geregelt ist.

Um auf die napoleonischen Schlachtbefehle zu kommen, so gab der Kaiser für geplante Schlachten (z. B. Musterlitz, Friedland) gemeinsame Anordnungen aus. Als klassisches Beispiel eines derartigen Befehles müssen die Anordnungen für die Schlacht von Friedland betrachtet werden. Sie lauten: ¹⁾

Biwak bei Posthenen, 14. 6. 1807.

„Der Marschall Ney bildet den rechten Flügel von Posthenen bis gegen Sortlad und lehnt sich an die vom General Dudinot augenblicklich eingenommene Stellung an. Der Marschall Lannes bildet die Mitte, sie reicht vom linken Flügel des Marschalls Ney bei Heinrichsdorf bis gegenüber etwa dem Dorfe Posthenen. Die Grenadiere Dudinots, die gegenwärtig am rechten Flügel des Marschalls Lannes stehen, verschieben sich gedeckt nach links; auf

¹⁾ Corr. XV. Nr. 12 756.

sie soll sich die Aufmerksamkeit des Feindes lenken. Der Marschall Lannes wird seine Divisionen möglichst weit zurücknehmen, so daß er sie in zwei Treffen aufstellen kann. Marschall Mortier bildet den linken Flügel, hält Heinrichsdorf und die Königsberger Straße und entwidelt sich gegenüber dem rechten Flügel der Russen. Der Marschall Mortier rückt niemals vor, da die Angriffsbewegung vom rechten Flügel ausgeht und mit einer Linksschwenkung beginnt.

Die Kavallerie des Generals Espagne und die Dragoner des Generals Grouchy, dazu die Reiterei des linken Flügels manövrieren derart, daß sie dem Feinde möglichsten Schaden antun, bis dieser, bedrängt vom Angriffsstoße unseres rechten Flügels, zum Rückzug genötigt wird.

Der General Victor und die Garde bilden die Reserve; sie nehmen bei Grünhof, Bothheim und hinter Posthenen Aufstellung.

Die Dragoner-Division Lahoussaye wird dem General Victor unterstellt, die Dragoner-Division Latour-Maubourg gehört dem Marschall Ney, die schwere Kavallerie-Division Mansouty steht zur Verfügung des Marschalls Lannes; sie wird gemeinsam mit der Kavallerie des Reservekorps in der Mitte Verwendung finden.

Ich halte mich bei der Reserve auf.

Der Angriff erfolgt stets vom rechten Flügel aus, der Marschall Ney hat die Initiative und erwartet für den Beginn der Bewegungen meinen Befehl.

Sobald der rechte Flügel sich gegen den Feind in Bewegung setzt, verdoppeln die Geschütze der Mitte die Geschwindigkeit ihres Feuers und lenken es derart, daß dadurch der Angriff des rechten Flügels unterstützt wird.“

Napoleon.

Ich glaube diesem Befehle nichts Besseres und Erschöpfenderes hinzufügen zu können, als das, was Graf York darüber geäußert hat: ¹⁾

„In diesem Befehle ist alles Wesentliche enthalten, jeder erfährt, was für den Gang der Ereignisse von ihm erwartet wird, und welches seine Stellung in der Schlachtordnung ist; eine Reserve ist ausgeschieden, der Platz des Oberkommandierenden bezeichnet und der Beginn des Angriffs ihm vorbehalten. Dagegen vermeidet es der Kaiser, nach der Karte Bestimmungen zu treffen oder Plätze so genau anzuweisen, daß die Truppe im Gelände selbst nachher entweder versucht, den Befehl unbedingt auszuführen und damit auf ungeahnte Schwierigkeiten stößt, oder dann doch von dem Befehle abweichen muß, was dann um so schlimmer wirkt, je genauer die Bestimmung des Befehles war. Wer zu genau befiehlt, alles vorher bedenken will, gewöhnt nur an Unselbstständigkeit, ohne dadurch den Erfolg seiner Anordnungen mehr zu sichern. Wir sehen also, daß des Kaisers allgemeiner Gedanke hier ist, den Feind mit dem linken Flügel nur zu beschäftigen, während er mit dem

¹⁾ Graf York von Wartenburg „Napoleon als Feldherr“, I. Bd., S. 327.

rechten einen durch das Feuer der gesamten Artillerie unterstützten Stoß auf Friedland führt, des Feindes Brücken nimmt, ihm so den Rückzug verlegt und ihn der Vernichtung preisgibt.“

Sehr lehrreich sind auch Napoleons Anordnungen zu der von ihm für den 22. August 1813 beabsichtigten Schlacht von Löwenberg, die aber infolge Blüchers Entschluß zum Rückzuge nicht zustande kam. Der am 21. August ausgegebene Schlachtbefehl,¹⁾ der durch verschiedene Direktiven an die Marschälle noch ergänzt wird, sieht ein Festhalten der feindlichen Front und die Umfassung des gegnerischen rechten Flügels vor. In bezug auf Kürze und Klarheit läßt sich dieser Befehl ebenbürtig neben jenen von Friedland stellen.

Leider sind die beiden Befehle Napoleons meines Wissens die einzigen, die uns von zusammenhängenden Schlachtdispositionen des Kaisers wörtlich erhalten sind. Weil mündlich vor den versammelten Marschällen gegeben, sind uns die übrigen, im Drange des Augenblicks nicht aufgeschrieben, verloren gegangen. Der Tagesbefehl Napoleons vom 14. Oktober 1806²⁾ enthält zwar alle Einzelheiten der Kräftegruppierung zur Schlacht von Jena, ist aber doch mehr ein Bereitstellungs- als ein Schlachtenbefehl.

D. Nachrichtenwesen.

Allgemeines. Die Heerführung Napoleons zeichnete sich wie die aller großen Feldherren durch ein besonders gut organisiertes Nachrichtenwesen aus. Es diente dem doppelten Zwecke: der Orientierung über die Verhältnisse beim Feind und der Verschleierung der eigenen Maßnahmen. In der Wahl der hierbei eingeschlagenen Wege war Napoleon völlig skrupellos. Der Zweck heiligte ihm die Mittel. Seine Nachrichtenquellen waren daher die denkbar vielseitigsten. Neben den militärischen Organen, die zur Aufklärung und Erkundung entsandt wurden, finden wir ein ausgeprägtes

1) Abgedruckt in Friederich „Geschichte des Herbstfeldzuges 1813“, I. Bd., S. 198/199.

2) Corr. XIII Nr. 11 004.

Agenten- und Spionagewesen; eine große Rolle spielen die Aussagen von Gefangenen und Überläufern, der Inhalt aufgefangener Briefe und fremdländischer Zeitungen. Zur Täuschung des Feindes, nebenher auch zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung, benutzte Napoleon die einheimische Presse. Um schnellste Beförderung aller an seine Adresse gerichteten Nachrichten zu ermöglichen, die nach Paris oder während des Krieges nach seinem Hauptquartier unterwegs waren, schuf er sich ein straff organisiertes Postwesen und bediente sich der Telegraphie durch Signale optischer und akustischer Art. Auch der Fesselballon war Napoleon nicht unbekannt.

Bevor zur Würdigung der einzelnen zahlreichen Hilfsquellen seines Nachrichtendienstes geschritten wird, sei festgestellt, daß Napoleon auf das erreichbare Resultat keine allzugroßen Hoffnungen setzte. Er wußte, daß sich bei aller Umsicht Irrtümer nie vermeiden lassen und daß die wahre Kunst des Nachrichtenwesens darin besteht, aus der Masse des eingehenden Materials die richtige Auslese zu treffen.

„Im Kriege zählen die Spione und Nachrichten für nichts; sich darauf verlassen, würde das Leben der Menschen für sehr schwache Berechnungen auf's Spiel setzen heißen“, schreibt Napoleon am 16. August 1808 an Josef¹⁾ nach Spanien und an anderer Stelle²⁾ sagt er einmal:

„Es gibt nichts Widerspruchsvolleres und Unsinnigeres als diese Masse von Meldungen der Spione und auf Erkundung entsandten Offiziere. Die Einen stellen Armeekorps fest, wo sie nur Detachements begegneten, die Anderen melden von schwachen Detachements, wo sie Armeekorps hätten wahrnehmen sollen. Oft haben sie das Gemeldete nicht einmal mit eigenen Augen gesehen, sondern nur das wiedergegeben, was sie aus dem Munde erschrodener oder überraschter Leute gehört haben. Aus dem Chaos all dieser Meldungen vermag nur der überlegene Verstand die Wahrheit zu erkennen, der mittelmäßige Kopf geht darin unter, besonders dann, wenn er von vorgefaßten Meinungen beherrscht ist. Er neigt in diesem Falle zum Glauben, daß der Feind eher an diesem als an jenem Punkte sich befinde, er deutet also die vorliegenden Meldungen einseitig nach seiner Auffassung. Auf diese Weise entstehen die größten Irrtümer, die imstande sind, ganze Armeen und Reiche zu verderben.“

1) Corr. XVII Nr. 14 328.

2) Ohne nähere Quellenangabe mitgeteilt von Lewal „Tactique des renseignements“, Paris 1881, I. Bd., S. 29.

Napoleon war solch „überlegener Verstand“. Aber selbst er war beispielsweise noch am Abend der Schlacht von Jena von dem Irrtum befangen, die preußische Hauptarmee geschlagen zu haben, und doch war der Kaiser in keinem Feldzuge mit Nachrichten so gut bedient als gerade damals. Daß auch ein Napoleon sich von „vorgesehenen Meinungen“ nicht immer freizumachen wußte, das lehrt uns das Studium seiner letzten Feldzüge, wo er selbst eine Reihe „größter Irrtümer“ beging und dadurch schließlich seine „Armeen und Reiche verderben“ sah.

Aufklärung. Die Heereskavallerie des Kaisers leistete im Aufklärungsdienste nur Mittelmäßiges; die wichtigsten Nachrichten hat Napoleon in der Regel nicht von ihr, sondern aus anderen Nachrichtenquellen erhalten. Als Hauptursache dieser geringen Leistungen wird angeführt, daß die Mehrzahl der Aufklärungsorgane für ihre Tätigkeit nur ganz ungenügend vorgeschult war. Auch das schlechte Pferdmaterial, der Mangel an Karten und die geringe Sprachkenntnis der französischen Offiziere übten nachteiligen Einfluß. In den uns erhaltenen Befehlen des Generals Belliard, langjährigen Generalstabschefs Murats, lehren während der glänzenden Feldzüge von 1805, 1806 und 1807 immer die Forderungen wieder: „Sicherungen ausstellen“, „genauen Dienstbetrieb einhalten“, „nicht vergessen, die eingehenden Meldungen weiterzugeben“, „auf den Straßen aufklären“, „für Patrouillen intelligente Offiziere auswählen“, „herausbringen, wo und wie stark der Feind sei“ usw. Zahl und Stärke der Patrouillen, Dienstgrad ihrer Führer, Zweck der Entsendungen, ja selbst an die Ortsbewohner zu stellende Fragen werden täglich im einzelnen angeordnet. Mit Recht wird daraus gefolgert, „daß diese fortgesetzte Wiederholung der gleichen Dinge bei so hohen Einheiten (Kavallerie-Divisionen) eben doch beweise, daß es hier an Methode gefehlt und daß eigentlich niemand recht gewußt habe, was zu tun sei“.¹⁾

Auch das Verständnis für eine zur rechten Zeit einsetzende Pferdeschonung fehlte gänzlich. Murats Reiterei war vom frühen Morgen bis zum späten Abend unterwegs und wurde oft unnötigerweise vorzeitig verbraucht. So sank z. B. die Gefechts-

¹⁾ Lewal „Tactique des renseignements“, I. Bd., S. 22.

stärke der französischen Kavallerie während der ersten 35 Tage des Feldzuges von 1812, also zu einer Zeit, in der die Witterung noch gut war und es weder Entbehrungen noch Schlachten gab, auf 50 % der Ausrüstungsstärke herab.

Erkundungen. In der Heerführung Napoleons spielten die militärischen Erkundungen eine große Rolle. Sie sind nicht gerade eine Folgeerscheinung der mangelhaften Aufklärungsleistungen der Heereskavallerie, obwohl diese Tatsache sicher mitgesprochen hat, zumal in den späteren Feldzügen, wo sich die Erkundungen mehren. Diese gehören vielmehr schon von Anfang an zum Führungsrüstzeug Napoleons. Es sei hier von einer Besprechung solcher Erkundungen abgesehen, die nur den Zweck hatten, Mängel oder das gänzliche Fehlen von Karten auszugleichen. Dieser besondere Dienstzweig wird im Zusammenhange mit dem napoleonischen Kartenwesen an anderer Stelle eingehend zu würdigen sein.

Die ersten Erkundungen setzen für gewöhnlich schon vor Beginn des Feldzuges zu einem Zeitpunkte ein, wo seine Eröffnung für wahrscheinlich gelten konnte.

Napoleon sammelte zunächst alles verfügbare statistische Material, das er über den voraussichtlichen Kriegsschauplatz erlangen konnte; war genügend Zeit vorhanden, so studierte er wohl auch den Verlauf der wichtigeren in jenem Gebiete stattgefundenen Feldzüge. Frühzeitig entsandte er dann eine Reihe höherer Offiziere mit den ersten größeren Erkundungsaufträgen, die sich auf geographische, militärische und politische Fragen aller Art erstreckten. Ihre Aufgaben waren bis ins kleinste hinein festgestellt. Sie bestimmten nicht nur die Marschrouten, sondern auch die Art der Reise. Oft wird angegeben, ob der betreffende Offizier bei Tage oder bei Nacht, in Zivil oder Uniform, gegebenenfalls unter welchem Namen und in welcher Begleitung er zu reisen habe. Geradezu berühmt geworden sind die Erkundungsaufträge, die Napoleon vor Ausbruch der Kriege von 1805 und 1806 an Savary, Murat, Bertrand und andere erteilte. Einer von ihnen findet sich bei Besprechung der Tätigkeit der kaiserlichen Adjutanten S. 15 angeführt. Sehr bemerkenswert sind auch die im Jahre 1800 erteilten Erkundungsaufträge, zur Beschaffung der Grundlagen für den beabsichtigten Alpenübergang.

Diese erste Reihe von Erkundungen mußte beendet sein, ehe die diplomatischen Beziehungen abgebrochen wurden.

Kurz bevor die militärischen Operationen ihren Anfang nahmen, wurden Organe des Kaisers in das Aufmarschgebiet der Armee vorausgesandt, um über die Operationsbereitschaft, den Zustand der einzelnen Armeekorps, ihre Ausrüstung, Bewaffnung usw. unmittelbar Bericht zu erstatten.

Während der Operation entsandte der Kaiser eine Reihe von Offizieren des Hauptquartiers zur Bornahme von Erkundungen verschiedenster Art. Eine Anzahl jüngerer Offiziere war zur Führung von Offizierpatrouillen dauernd unterwegs. Die Garde-Kavallerie mußte die Begleitmannschaften stellen. Vor und während der Schlacht mehrten sich die Aufträge Napoleons.

Dieser erkundete aber auch häufig persönlich den Gegner. So erscheint er in der Nacht vom 13./14. Oktober 1806 auf dem Landgrafenberge bei Jena; er nähert sich zu Fuß den feindlichen Vorposten, bis er durch deren Feuer zur Umkehr gezwungen wird; 1809 rekonoszirt er vor Abensberg und 1812 finden wir ihn in Begleitung des Generals Saxo, beide Männer mit Kopfbedeckungen und Mänteln gemeiner Soldaten angetan, am Niemen auf der Suche nach geeigneten Brückenstellen. Bei Borodino begegnen wir ihm wieder zu Fuß auf Erkundung. Berthier, Prinz Eugen und drei Offiziere begleiten ihn, der Kaiser schreitet allein voran und gerät bei Tagesgrauen bis auf vier Schritt an eine Kosakenpatrouille. Bei Bauzen reitet er, nur von einem Chasseur begleitet, auf einen Übersichtspunkt vor, sitzt am Fuße des Hügels ab und besteigt diesen, um von hier aus die Stellungen des Feindes in Augenschein zu nehmen. Während des Waffenstillstandes 1813 bereifte er planmäßig den voraussichtlichen Kriegsschauplatz; in täglichen Wagenfahrten bewegte er sich von Dresden aus auf den Radien der nach allen Richtungen auslaufenden Straßen, wobei die Ausflüge nach einer gewissen topographisch-militärischen Reihenfolge angeordnet waren.¹⁾

Agenten und Spione. Der geheime Nachrichtendienst (partie secrète) kam unter Napoleon zu hervorragender Blüte. Die dafür

¹⁾ D. v. Odeleben „Mit Napoleon im Felde 1813“, S. 208.

vorgesehene Organisation war weitumfassend und wurde schon während des Friedens eifrigst betrieben. In einem früheren Abschnitt ist erwähnt, daß Napoleon über ein besonders „livret des armées étrangères“ verfügte, worin alle aus dem Auslande erhaltenen Nachrichten sorgfältig gebucht wurden. Material hierzu lieferten neben berufsmäßigen Agenten und Spionen die im Auslande beglaubigten Ministerresidenten.

Im Jahre 1806 entfalteten auf diesem Gebiete die französischen Gesandten zu Berlin und Dresden eine besonders rührige Tätigkeit.¹⁾ Schon frühzeitig machten sie auf alle den Krieg vorbereitenden Maßnahmen Preußens aufmerksam; ein Bericht aus Dresden vom 13. September 1806 enthielt bis ins einzelste gehende Mitteilungen über die preußische Armee. Der Berliner Gesandte hielt den französischen Generalstab dauernd über alle wichtigeren Ereignisse unterrichtet. Um seine Tätigkeit zu kennzeichnen, sei bemerkt, daß er noch vor Kriegsausbruch ein elftes „bulletin militaire“ nach Paris abfertigen konnte.

Außerordentlich umfangreich war die Zahl der im Solde Napoleons stehenden Agenten und Spione. Der Kaiser hatte in seiner unmittelbaren Umgebung immer eine Persönlichkeit, die mit diesem Dienstzweige vertraut war. Von 1805—1809 finden wir Savary, 1812 Bignon und später Delorgne d'Isdeville in dieser Stellung. Berthier verfügte für den geheimen Nachrichtendienst über ein „bureau spécial“, das mit Geldmitteln reichlich ausgestattet und 1806 von dem Obersten Klein geleitet war. Die Generalstabschefs der Armeekorps erhielten zum gleichen Zwecke nicht unbeträchtliche Summen zugewiesen.

Immer wieder ermahnte Napoleon seine Unterführer, Agenten und Spione zu entsenden. So läßt er 1797 Spione nach Görz, Triest und Laibach schicken, um die Namen aller Kavallerie-Regimenter und Infanterie-Bataillone festzustellen. „Beauftragen Sie auch Ihre Agenten, Obacht zu geben, ob an der Zitadelle von Görz gearbeitet und Geschütz aufgestellt wird.“²⁾ Berthier erhielt Ende 1806 Befehl, einen Generalstabsobersten in Zivil über Konstanz—Lindau nach den österreichischen Besitzungen in Schwaben

¹⁾ Bonnal „Capitulations militaires de la Prusse“, S. 40 ff.

²⁾ Napoleon an Dumas, 20. Sept. 1797. Corr. III Nr. 2228.

und von hier nach Innsbruck, Bozen, Graz und Triest zu entsenden.¹⁾ Marmont wird 1808 angewiesen, einen Agenten in der Nähe des Bischofs von Montenegro zu halten.²⁾ An Marmont schreibt der Kaiser am 16. Oktober 1813:

„Sie hätten seit zwei Tagen Spione in Hülle und Fülle haben müssen, wenn Sie getan hätten, was Kriegsgebrauch ist. Sie befehlen dem Bürgermeister, einen Bauern zu stellen, halten dessen Frau als Geißel zurück und schicken mit dem Bauern einen als Knecht verkleideten Soldaten ab. Das glückt immer, aber Sie wenden keines der Mittel an, deren man sich im Kriege bedient.“³⁾

Über die Art und Weise, wie Napoleon das Spionagewesen organisierte, geben uns zwei aus der Vorbereitungszeit für den russischen Feldzug stammende Briefe Aufschluß. Der Kaiser weist im ersten dieser Schreiben⁴⁾ (datiert 20. September 1811) seinen Bevollmächtigten in Warschau an, drei Militärs zu engagieren, von denen je einer Lithauen, Wolhynien und Podolien kennen müsse, sie müßten russisch, polnisch und deutsch sprechen, in Rußland gelebt haben, findig und zuverlässig sein. Jeder dieser drei „agents de correspondance“ solle ein Duzend Unteragenten in Dienst nehmen und sie auf den verschiedenen Straßen im Innern Rußland beschäftigen. Die Auslagen bis zum Ausbruch des Krieges sollten monatlich 12 000 Fr. betragen dürfen. Nachdem Napoleon so die von Warschau ausgehende Spionage organisiert hatte, regelte er durch Schreiben⁵⁾ vom 20. Dezember 1811 diesen Dienstzweig für das eigene Hauptquartier wie folgt:

„Schreiben Sie in Chiffre an Baron Bignon (dieser hatte sich als Polizeichef von Berlin besonders „bewährt“), daß es meine Absicht sei, ihn im Kriegsfall an die Spitze der Militärspionage zu stellen und hierzu in mein Hauptquartier zu berufen. Es ist notwendig, daß er sofort eine gute Organisation dieses Nachrichtendienstes ins Leben rufe. Er braucht dazu zwei Polen, die russisch sprechen, intelligent und zuverlässig sind und schon als Soldaten im

¹⁾ Corr. X Nr. 8243.

²⁾ Corr. XVI Nr. 13 489.

³⁾ Mitgeteilt in Bald „Taktik“, 2. Teil, 1. Bd., 2. Auflage (in der Corr. nicht enthalten).

⁴⁾ Mitgeteilt in Lewal „Tactique des renseignements“, I. Bd. (in der Corr. nicht enthalten).

⁵⁾ Corr. XXIII Nr. 18 350.

Felde gestanden haben, ferner benötigt er einer dritten Persönlichkeit, die die deutsche Sprache beherrscht. Diese drei Offiziere sind dazu ausersehen, die Kriegsgefangenen auszufragen; es werden ihnen je 10 sorgfältig ausgesuchte Agenten unterstellt, deren Bezahlung sich nach den gelieferten Mitteilungen zu richten hat. Ich wünsche, daß M. Bignon sich unverzüglich an diese große Organisation mache. Sobald sie in Wirkung tritt, müssen die drei Agenten ihre Helfershelfer nach den Straßen Petersburg—Wilna, Petersburg—Riga, nach dem Rigakanal, nach den auf Kiew und den drei von Bukarest nach Petersburg, Moskau und Grodno führenden Straßen entsandt und andere Agenten nach Riga, Dünaburg, Pinsk und Grodno geschickt haben, um täglich über den Zustand der dortigen Befestigungsanlagen zu berichten.“

Napoleon hat mit seinen Spionen recht befriedigende Resultate erzielt. So vor allem mit einem gewissen Schulmeister, der in der Korrespondenz Savarnys kurz mit „Charles“ bezeichnet wird. Von diesem Spion, der 1805—1809 im Hauptquartier Napoleons tätig war, ist uns eine Reihe von Briefen¹⁾ erhalten. Ihr Inhalt beweist zur Genüge, welche außerordentlich gute Dienste dieser Mann geleistet hat. Wie die meisten derartigen Leute wirkte er als **Doppelspion**. Da man ihn auf französischer Seite besser zu gebrauchen verstand als auf österreichischer, nützte er tatsächlich den Franzosen und schädete deren Feinde. Er hat ganz wesentlich zum Gelingen der Ulmer Operation im Jahre 1805 beigetragen. Der Hergang war in Kürze folgender: Schulmeister verständigte zunächst Napoleon von Mads Untätigkeit und bestärkte auf der anderen Seite den österreichischen General in seiner Auffassung, daß der Anmarsch der Franzosen durch den Schwarzwald erfolge. Kaum aber hatte Napoleon die geplante Umgehung ausgeführt und überraschend den Donauübergang bewerkstelligt, so teilte Schulmeister dem General Mad mit, daß Napoleon ihn von Tirol abzuschneiden und in Ulm einzuschließen beabsichtige. Während der Spion auf der einen Seite so Napoleons tatsächlichen Operationsplan verriet, ließ er durch eine Anzahl seiner Helfershelfer gleichzeitig und übereinstimmend dem General Mad die falsche Nachricht bringen, daß in Paris eine Revolution ausgebrochen, eine englische Armee in Boulogne gelandet sei und daß Napoleon seinen Rückzug nach Frankreich bereits eingeleitet hätte. — Mad ging in

¹⁾ Müller „L'espionnage militaire sous Napoleon I.“, Paris 1896, S. 70 ff.

die Falle, glaubte in dem ihm gemeldeten Marsche einer langen feindlichen Kolonne von Augsburg auf Memmingen gegnerische Rückzugsbewegungen zu erkennen und blieb jetzt erst recht untätig. Tatsächlich war die gemeldete Kolonne das Korps Soult, das den Ring um Ulm zu schließen hatte.

Schwieriger war die Beschaffung brauchbarer Spione während des Krieges in Polen 1806/07, in Spanien und in Rußland (1812). Der Patriotismus der Bevölkerung war in diesen Ländern so lebhaft, daß sich jedermann weigerte, dem Feinde Spionagedienste zu leisten. Dagegen hatte sich das Nationalgefühl in Deutschland bis zum Jahre 1813 noch so wenig entwickelt, daß Napoleon in diesen Gebieten stets über zuverlässig arbeitende Spione verfügen konnte. Es wurde erst anders, als mit den Befreiungskriegen auch die deutsche Vaterlandsliebe erwacht war. Im Feldzuge von 1813 blieb daher Napoleon hauptsächlich auf die Meldungen seiner Kavallerie angewiesen und auf das, was diese an Zeitungen, Briefen usw. auftrieb. Der Kaiser war jetzt mit Nachrichten viel schlechter bedient als in den früheren Kriegen und über die Stellungen des Feindes oft sehr mangelhaft unterrichtet. So schreibt der Generalstabschef Dudinots¹⁾ in seinen Memoiren über den Marsch dieses Korps auf Berlin: „Leider konnten wir uns gar keine Nachrichten über die Namen der feindlichen Führer sowie Zahl und Beschaffenheit der uns gegenüberstehenden Truppen verschaffen.“ Mit charakteristischer Hervorhebung der zu jener Zeit bei zahlreichen Unterführern eingerissenen Bereicherungsgier fährt Lejeune fort:

„Der Kaiser hatte zweifellos auch diesmal wieder das zur Bezahlung von Spionen und zur Organisation des geheimen Nachrichtendienstes nötige Geld in reichem Maße zur Verfügung gestellt; aber ein unbezwingbarer Geiz hielt jene Summen in den Händen der Führer zurück, die es in großzügiger Weise hätten ausgeben sollen. So waren wir in der traurigen Lage, nicht zu wissen, ob wir Russen oder andere Gegner vor uns hatten. Mag es nun Patriotismus, Ehrgefühl oder Furcht gewesen sein, es war für mich jedenfalls außerordentlich schwer, selbst bei Angebot glänzender Bezahlung nur einen intelligenten Bauern zu bekommen, der sich bereit erklärte, die feindlichen Linien zu durchschreiten und uns Nachricht über Zahl und Stellung des

¹⁾ General Lejeune, mitgeteilt in Philip „Étude sur le service d'État-Major“, Seite 280; diesem Buche verdanke ich die meisten Angaben über das Spionagewesen der Jahre 1813—15. (S. 279—283.)

Begners zu bringen. So mußten wir in den folgenden Tagen gleich Blinden handeln und operieren.“

Wir wissen, daß 1813 ein ehemaliger Offizier Boguszewski im Großen Hauptquartier Napoleons als Spion angestellt war und wiederholt von Freund und Feind ging, um Nachrichten zu beschaffen. Es ergab sich aber bald, daß man es mit einem Doppelspion zu tun hatte, der die Verbündeten begünstigte und Napoleon falsche Meldungen überbrachte. Delorgne d'Ideville, der damalige Leiter des geheimen Nachrichtenwesens, erhielt feste Beweise von dieser Handlungsweise Boguszewskis in die Hand, jedoch gelang es diesem, aus dem französischen Hauptquartier zu flüchten, bevor seine Verhaftung erfolgen konnte. — Immerhin vermochte in diesem Feldzuge der Agent eines französischen Unterführers die Trachenberger Konvention ihrem ganzen Inhalte nach an Napoleon zu einem Zeitpunkte auszuhändigen, als sie der in Jicin weilende Kaiser von Osterreich noch gar nicht zu Gesicht bekommen hatte.

Im Jahre 1815 entsandte Napoleon vor Eröffnung der Feindseligkeiten gegen die englischen und preußischen Heere den General Labédoyère nach Belgien. Dieser Offizier sprach fließend holländisch und durchquerte als Bauer verkleidet die weitläufigen Quartiere der Verbündeten. Er ließ Napoleon so brauchbare Nachrichten über den Feind zukommen, daß der Kaiser darauf seinen Feldzugsplan aufbauen konnte.

Über welche große Praxis die französische Armee auf dem Gebiete des geheimen Nachrichtendienstes verfügte, ist u. a. Thiebaults Handbuch für den Generalstabsdienst¹⁾ zu entnehmen, das sich auf nicht weniger als sieben Druckseiten damit beschäftigt und dabei eingehend die verschiedenen Arten der Spione, ihre Vor- und Nachteile bespricht. Dort liest man beispielsweise das Folgende:

„In katholischen Ländern liefern Weiber und Priester oft die besten Nachrichten und zwar aus dem doppelten Grunde, weil ihnen Mittel zu Gebote stehen, über die kein anderer verfügt, und weil man ihnen im allgemeinen nicht zu mißtrauen braucht.“

1) „Manuel général du service des États-Majors Généraux et Divisionnaires dans les armées“, Paris 1813, S. 95—101.

Kriegsgefangene und Überläufer. Wie wir gesehen haben, war die napoleonische Kriegführung bestrebt, die Aussagen von Menschen der verschiedensten Art zu verwerten. Ein besonderes Gewicht legte der Kaiser auf die Angaben von Kriegsgefangenen und Überläufern, aus deren vergleichender Betrachtung oft recht wichtige Nachrichten gewonnen werden konnten. Mit der Ausübung dieses Dienstzweiges war ein höherer Offizier vom Stabe Berthiers ständig betraut. 1806 wurde er von dem Obersten Blein, in den späteren Feldzügen vom Obersten Denzel geleitet. Wenn die Kriegsgefangenen wegen der Größe der Entfernungen nicht unmittelbar zum Verhör dem Großen Hauptquartier zugeführt werden konnten, so waren die Unterführer angewiesen, sie auszufragen, die Aussagen schriftlich niederzulegen und die „interrogatoires“ ins große Hauptquartier einzusenden. Mit kriegsgefangenen Offizieren höherer Dienststellungen hat Napoleon mit Vorliebe selbst gesprochen.

Im Jahre 1806 ließ er durch sein Faktotum Bignon allein 300 in Spandau untergebrachte preußische Staatsgefangene dem Einzelverhör unterwerfen. 1807 schrieb er an Leseflore: ¹⁾

„Ich entnehme Ihrem Briefe, daß Sie russische Gefangene gemacht haben. Sie teilen mir aber nicht mit, welchen Regimentern diese Leute angehören, was zu erfahren für mich doch außerordentlich interessant wäre. Schicken Sie mir das „interrogatoire“ der 5 oder 6 intelligentesten Leute, damit ich daraus ihre seit zwei Monaten unternommenen Bewegungen erkennen und ersehen kann, ob sie an der Schlacht von Friedland beteiligt waren.“

Vor Ausbruch des Krieges mit Oesterreich 1809 erhielt der Vizekönig von Italien Befehl: ²⁾ drei intelligente, deutsch sprechende Generalstabsoffiziere in das venetianisch-österreichische Grenzgebiet mit dem Auftrage zu entsenden, „alle österreichischen Deserteure in Empfang zu nehmen, sie auszuforschen und die Fragebogen einzuschicken.“ Aus den drei Berichten müsse man unschwer schließen können, wie stark der aus dieser Richtung erwartete Feind sei.

Oft beklagte sich der Kaiser, daß er mangels Gefangener keine genaueren Nachrichten über den Feind habe, und forderte

¹⁾ 4. April 1807. Corr. XV Nr. 12 289.

²⁾ 15. März 1809. Corr. XVIII Nr. 14 903.

deshalb seine Unterführer auf, solche zu machen. Kleinere Unternehmungen wurden von Napoleon oft geradezu nach der Zahl der Gefangenen bewertet; dabei standen die Beauftragten vor der schwierigen Aufgabe, die Gefangennahme ihrer eigenen Leute unbedingt zu vermeiden.

So schrieb Berthier im März 1807 aus Osterode an den General Zajonchel: ¹⁾

„Bereinigen Sie 12—1500 Reiter, unterstützen Sie diese durch zwei Bataillone Infanterie und stürzen Sie sich damit auf die Kosakenposten. Wenn Sie dabei die Ihnen gestern vorgeschriebene Methode befolgen, dann muß es geradezu ausgeschlossen sein, daß keine Gefangenen gemacht werden.“

Wenige Wochen vorher hatte Napoleon persönlich den Marschall Soult aufgefordert: ²⁾ „Ich gestatte Ihnen die Ausführung der schönen Unternehmung, bei der Sie 5—600 Gefangene erzielen können“ und in höchster Ungeduld schrieb er nach dem Gefecht von Guttstadt an seinen dorthin entsandten Adjutanten Bertrand:

„In Ihren Briefen steht gar nichts. Sie hätten wohl herausbringen können, welche Regimente am Kampfe beteiligt waren, wie der russische Obergeneral hieß und hundert andere Dinge, die für mich von dem allergrößten Interesse sind: so der Geist der Truppen, ihre Verpflegsart, die Stärke der verschiedenen Korps, dann auch alles, was sich im Gespräche mit (gefangenen) Obersten und anderen Offizieren herausbringen läßt. Ich erwartete einen Bericht von mehreren Seiten und Sie schiden mir einen solchen von zwei Zeilen. Machen Sie die Sache wieder gut und schreiben Sie mir ausführlich.“

Als Napoleon im Mai 1809 in Moell angelangt war und sich über den Rückmarsch des österreichischen Korps Hiller in Ungewißheit befand, ließ er beim Anblick eines Lagers auf dem jenseitigen Donauufer Marbot zu sich rufen und befahl diesem, den Fluß zu überschreiten und irgend einen österreichischen Soldaten gefangen zu nehmen. Marbot setzte in einem Nachen unter den schwierigsten Umständen über den hochgehenden Fluß und konnte dem Kaiser tatsächlich alsbald drei österreichische Soldaten vorführen. Mit Befriedigung erkannte Napoleon, daß sie zum Korps Hiller gehörten.

Es bedarf wohl keines Kommentars, um die Kühnheit derartiger Auftragserteilung und ihrer Durchführung hervorzuheben.

¹⁾ Corr. Nr. XIV 12 130.

²⁾ 26. Februar 1807. Corr. XIV Nr. 11 886.

Es gab Zeiten in der napoleonischen Kriegsführung, wo der Begriff „unmöglich“ tatsächlich aus dem Wörterbuche des Kaisers gestrichen schien.

Privatpost. Zur Zeit Napoleons I. bediente man sich mit besonderem Vortheil auch der Privatpost als Nachrichtenquelle. In der Korrespondenz von Murats Heereskavallerie 1805, 06 und 07 lehrt stetig die Anweisung wieder, „die Post zu beschlagnahmen und einzusenden“. Im Hauptquartiere Napoleons und in den Stäben seiner Unterführer wurde die Durchsicht weggenommener Briefschaften eifrig betrieben.

Wie schlecht es damals mit der Wahrung des Briefgeheimnisses bestellt war, lehrt die Tätigkeit des sog. Schwarzen Kabinetts.¹⁾ Diese unheimliche, von Colbert erfundene und von Ludwig XV. weiter ausgebildete Einrichtung betrieb das Öffnen der Privatpost als Gewerbe. 1789 wurde sie zufolge Beschlusses der Nationalversammlung, die die Wahrung des Briefgeheimnisses als ein selbstverständliches Menschenrecht erklärte, aufgehoben, aber schon vom Konvente wieder ins Leben gerufen. Napoleon hat sich dieser altfranzösischen Einrichtung eifrig bedient.

Der Betrieb des Schwarzen Kabinetts, das unter Napoleon die Firma „bureau de l'empereur“ führte, ging etwa in folgender Weise vor sich:

Die hier Angestellten bildeten eine Zunft, deren Gewerbe sich zumeist vom Vater auf den Sohn vererbte. Im Staatsbudget wurde ihr Beruf durch irgendwelche angebliche Beschäftigung verdeckt, so daß sie tatsächlich ganz im verborgenen arbeiten konnten. Der Ausbildung der jungen Leute, die sich dem geheimnisvollen Berufe ihrer Väter zu widmen im Begriffe waren, wurde die größte Sorgfalt zugewendet; sie hatten auf Staatskosten Reisen ins Ausland zu machen, um sich mit dem intimen Sprachgebrauche, der Eigenart der Schriftzüge und dem Gebrauche der Abkürzungen fremder Länder ganz vertraut zu machen. Diese Studien wurden in den Hauptstädten des Auslandes ohne Kenntnis der dortigen französischen Vertreter ausgeübt; die „Schüler“ arbeiteten als an-

¹⁾ Benutzte Literatur: Alexis Belloc „Les postes françaises“, Paris 1886. „Mémoires du baron Fain“, Paris 1908. Stephan „Geschichte der Preussischen Post“, Berlin 1859.

gebliche Angestellte von Banken, Handelshäusern usw. Für die diplomatische Welt war das Vorhandensein des schwarzen Kabinetts freilich nur ein offenes Geheimnis, und es galt daher für alle Gesandten als oberster Grundsatz, keinerlei Schriftstücke der Post anzuvertrauen. Reitende Feldjäger besorgten vielmehr den Verkehr der Staatsleitung mit ihren Vertretern im Auslande.

„Ich habe meinen im Auslande beglaubigten Vertretern verboten, sich meiner Stafettenpost zu bedienen, wiederholen Sie diesen Befehl. Die Depeschen, die durch deutsche Hände gehen, werden erbrochen, meine Geheimnisse kompromittiert. Scharfen Sie meinen Vertretern ein, daß sie wichtige Schreiben nur den Händen von Franzosen anvertrauen dürfen, und daß ich sie für die Folgen einer Nichtbeachtung dieses Befehls verantwortlich machen werde.“¹⁾

Dem schwarzen Kabinett fielen wichtige diplomatische Schriftstücke, weil sie in der Regel ausschließlich Feldjägern anvertraut wurden, wohl nur ganz ausnahmsweise in die Hände. Das Hauptarbeitsfeld für jene im geheimen schaffenden Mächte wurde daher auch auf einem anderen Wege gesucht: nämlich auf dem des Schriftwechsels der kleinen Diplomatenwelt. Diese Leute hatten keine Feldjäger zur Verfügung, sondern bedienten sich regelmäßig der Post, wobei sie ihre Briefe chiffrierten. Die Korrespondenz jener unermüdblichen „chiffreurs“ bildete die sicherste und unerschöpflichste Fundgrube für das „bureau de l'empereur“. Da die kleine Diplomatenwelt inmitten der großen lebte, so kam man durch die kleine auf die Gedanken der großen. Verließ z. B. ein russischer Feldjäger Paris, so war das, was soeben erst seinen Weg vom Gesandtschaftshotel zu Paris nach St. Petersburg angetreten hatte, bald in dem Briefe eines Kleinstaat-Gesandten zu entziffern, in dem dieser seinem Fürsten geheimnisvoll all das meldete, was der russische Botschafter ihm im Vertrauen mitgeteilt hatte. Es wurden aber auch die Privatbriefe jener Leute geöffnet, deren Namen in der „Überwachungsliste“ des Polizeiministers eingetragen waren.

Die erbrochene Korrespondenz wurde Napoleon täglich durch den Generalpostdirektor in einer Mappe zugestellt, zu der nur diese beiden Männer Schlüssel hatten, und die ihren geheimnisvollen

¹⁾ Vom 1. November 1809. Corr. XX Nr. 15 993.

Inhalt durch die Aufschrift „Gazettes étrangères“ zu verbergen suchte.

Die Zahl der Briefe, die vom schwarzen Kabinett täglich geöffnet wurden, soll etwa 200, mitunter noch bedeutend mehr betragen haben. Das hierzu benötigte Personal war von schwankender Stärke. Bald waren es nur 10 bis 30 Mann, zu Fouchés Zeiten soll seine Zahl bis auf 128 Angestellte gestiegen sein und das Jahresbudget 600 000 Fr. betragen haben. Die „Geschäftsräume“ des schwarzen Kabinetts waren in der Rue Coq Héron gelegen. Hier wurde die verdächtige Korrespondenz geöffnet und gelesen. Zum Öffnen versiegelter Briefe bediente man sich heißen Wassers oder des Dampfes. Vergeblich nahmen diejenigen, die der Kontrolle des schwarzen Kabinetts entgehen wollten, zu allerlei Mitteln Zuflucht, wie zu besonders künstlichen Briefumschlägen, zu kunstvollen Siegeln oder zur Chiffrierung. Die Schule der Rue Coq Héron durchschaute und überwand jede derartige List. Es waren ihr alle einschlägigen Mittel der Chemie ebenso bekannt wie die wissenschaftlichen Methoden, um auf Grund mathematischer Wahrscheinlichkeitsberechnungen und grammatikalischer Analysen jede Chiffreschrift zu enträtseln.

Von verdächtigen Briefen wurden täuschende Abschriften gefertigt und diese weiter befördert, während man die Originale zurückbehielt, um sie als Beweistüde in der Hand zu haben. Das Kabinett hatte von allen maßgebenden Persönlichkeiten (so z. B. von Metternich) und allen Leuten, die auf der Überwachungsliste standen, Siegel und Briefstempel. Die Kunst, Metall durch galvanischen Prozeß in bestimmte Formen zu bringen, war den Angestellten vertraut und wurde zum Nachmachen vieler Siegel benutzt, lange Jahre bevor diese Erfindung in Europa allgemein bekannt wurde. So konnten geöffnete, gelesene und wieder verschlossene Briefe in die Hände von Adressaten gelangen, die keine Ahnung davon hatten, daß ihre Korrespondenz vor die Augen Napoleons gekommen war.

Als der Kaiser Preußen im Jahre 1806 gänzlich niedergeworfen hatte, ließ er den Lauf der Preußischen Post hemmen. Die Postämter aller größeren Orte erhielten Befehl, keine Briefe mehr auszugeben oder abzusenden, die nicht die Zensur der Französischen Kommission passiert hätten. In Berlin wurde eine Filiale

des schwarzen Kabinetts errichtet. Der dienstfertige Polizeichef Bignon brachte es mit Hilfe einer „verbesserten Methode“ fertig, daß in Berlin täglich 2000 Briefe geöffnet und revidiert werden konnten. Das Personal war in bestimmte Sektionen eingeteilt, davon eine das Ausschneiden, die zweite das Lesen und Übersetzen verdächtiger Stellen, die dritte das Zusiegeln besorgte.¹⁾ Diese Zensur ging so weit, daß sogar alle Briefe der im Stabe Napoleons befindlichen Offiziere der verbündeten Rheinbundfürsten an ihre Souveräne erbrochen wurden.

Presse. Napoleon erblickte in den ausländischen Zeitungen eine gute Nachrichtenquelle. Da er selbst keine fremde Sprache beherrschte, so hatte er zu ihrer Übersetzung als besondere Hilfskraft seit dem Jahre 1808 in seinem Kabinett einen M. Mounier angestellt. Der Kaiser legte so viel Wert auf das, was die ausländische Presse über ihn und seine Maßnahmen schrieb, daß er oft schon unmittelbar beim Empfang der neuen Zeitungen ungeduldig nach Mounier rief, und sich deren wesentlichen Inhalt sofort mündlich wiedergeben ließ.

Im Felde wurden neben der Privatpost auch die Zeitungen beschlagnahmt. So schreibt ein im Stabe des Vizekönigs Eugen mit diesem Dienstzweige betrauter Offizier²⁾ 1813:

„Außer täglichen Ritten hatte ich die Aufgabe, deutsche Zeitungen zu beschaffen Ich mußte Briefe und Zeitungen, so weit sie für uns Wichtiges enthielten ins Französische übertragen. Ganze Nächte habe ich mit dieser abspannenden und langweiligen Arbeit zugebracht. Dadurch überzeugte ich mich, wie schlecht überwachte Zeitungen zu Verrätern von Märschen und Bewegungen der Armeen, von deren Organisation und sonstigen wichtigen Ereignissen werden können. Aus den Zeitungen schöpften wir die genauesten Nachrichten über Alles.“

Bildeten die deutschen Zeitungen, Proklamationen und Flugblätter für Napoleon 1813 eine besonders ergiebige Nachrichtenquelle, so soll dies nicht minder mit englischen Zeitungen der Fall gewesen sein, in deren Spalten britische Offiziere andauernd Mitteilungen und Briefe veröffentlichten.

¹⁾ Nach Stephan „Geschichte der Preussischen Post“, Berlin 1859, S. 343.

²⁾ Grabowski „Erinnerungen eines Ordnonanzoffiziers Napoleons I.“

Als Macht- und Nachrichtenmittel ersten Ranges diente Napoleon aber besonders die französische Presse. Mit Vorliebe benutzte er sie zum Austreuen falscher Angaben. Für den von ihm zum offiziellen Regierungsorgan erhobenen „Moniteur“ diktierte er zahlreiche Artikel. Standen militärische Operationen bevor, so erließ der Polizeiminister im Auftrage des Kaisers regelmäßig Schweigegebote an alle inländischen Zeitungen. Widerspenstige Journale wurden einfach unterdrückt, die Redakteure eingesperrt. Im Jahre 1811 erschien ein kaiserliches Dekret,¹⁾ das jede Veröffentlichung von Briefen Napoleons aufs strengste untersagte. In kriegsgeschichtlichen Abhandlungen über die Feldzüge des Kaisers durften weder über die Heeresstärken noch über irgendwelche militärischen Machtmittel Frankreichs Mitteilungen gemacht werden. Auch Pamphlete und Karikaturen ließ Napoleon anfertigen und in die Presse bringen.

Moralisches Element. Der Kaiser war sich der Tragweite des moralischen Elements im Kriege voll bewußt und wendete alle Mittel an, um das der eigenen Armee zu heben, jenes des Feindes zu schwächen. Bei den engen Beziehungen zwischen Armee und Volk suchte er aber auch die Stimmung des letzteren zu beeinflussen. Es war Napoleon nicht gleichgültig, wovon Paris, seine Armee und das Ausland sich unterhielten. In seinen Erkundungsaufträgen lehren die Fragen immer wieder: „Wovon spricht man in jener Provinz? Wie ist die Stimmung der Truppen?“ Napoleons Emissäre konnten 1806 schon vor Ausbruch des Krieges melden, daß beim preußischen Volke vielfach eine kriegsfeindliche Stimmung bemerkbar sei.

In welcher ausgezeichneten Weise es Napoleon verstand, mit Hilfe von Proklamationen Stimmung zu machen, ist bekannt. Diese, im richtigen Augenblicke erlassen oder gesprochen, in Massen gedruckt, verteilt und vor versammelter Mannschaft vorgelesen, waren der Eigenart des französischen Soldaten in so geschickter Weise angepaßt und in ihrer knappen, rhetorisch glänzenden, ja poetischen Form so meisterhaft abgefaßt, daß sie zündend wirkten.

Ähnliches gilt von den „Bulletins“, deren Wirkung in erster Linie auf die Stimmung von Paris und des französischen

¹⁾ An Montalivet, 25. Nov. 1811. Corr. XXIII Nr. 18286.

Volkess überhaupt berechnet war. Sie entstanden im Feldlager, wurden vom Kaiser diktiert und erschienen in unregelmäßigen Zwischenräumen; die Schilderung der militärischen und wichtigsten politischen Ereignisse war dabei eine fortlaufende. Das, was in den bulletins geboten wurde, war unter Abzug dessen, was militärische Geheimhaltung zu unterdrücken gebot, meist subjektive Augenblickswahrheit; daß man dabei die eigenen Verluste abschwächte, die des Feindes vergrößerte, ist begreiflich. Daneben enthielten die bulletins aber auch die größten Unwahrheiten und absichtliche Fälschungen. Betrachtet man sie mit nüchternem Auge an der Hand der tatsächlichen Ereignisse vom Schreibtisch aus, so wird man ihnen kaum gerecht werden. Trotzdem haben sie ihren Zweck derzeit zumeist trefflich erfüllt. Die Schreibweise war den Bedürfnissen der großen Masse angepaßt, für die sie bestimmt waren. Für Schlagworte und Phrasen empfänglich, nahm diese auch grobe Lügen mit in Kauf, ohne sich darüber aufzuregen; Offiziere und Soldaten lasen aber begierig in den nachgeschickten Zeitungen das wieder, was der Kaiser über ihre „gloire“ und Tapferkeit geschrieben hatte. Wie man bei der Armee, besonders in den Hauptquartieren, den Mangel an Wahrhaftigkeit jener bulletins durchschaute, wird am besten durch die Tatsache erhellt, daß man dort als geflügeltes Wort die Bezeichnung im Munde führte: „menteur comme un bulletin.“

Ich lasse einige charakteristische Beispiele der Art und Weise folgen, wie Napoleon die Stimmung bei Feind, Volk und Ausland zu beeinflussen suchte, und wie er seine bulletins auch politischen Zwecken dienstbar machte.

Im Jahre 1806 hatte der König von Preußen seine Flucht aus Berlin so eilig bewerkstelligt, daß nicht einmal seine private Korrespondenz in Sicherheit gebracht worden war. Den Späheraugen der napoleonischen Polizei war diese bald zu Gesicht gekommen, und der Kaiser zögerte keinen Augenblick, daraus Nutzen zu ziehen. Am 13. November 1806 schreibt er an Cambacérès:

„Ich schide Ihnen das in den Gemächern des Königs von Preußen gefundene Manuskript; lassen Sie es in Paris auf gutes Papier drucken und durch einen gewandten Literaten einen kurzen Auszug anfertigen, in der die ungeheuerliche Politik gegenüber Polen zum Ausbruche gelangt. Der Auszug wird an die Spitze des Buches gestellt, das binnen 8 Tagen unter

dem Titel »Manuskript, gefunden im Kabinett des Königs von Preußen zu Berlin« zu veröffentlichen ist.“

Im Jahre 1807 war von den Franzosen ein russischer General gefangen genommen, der Napoleon gegenüber einige Äußerungen über den Zustand der russischen Armee getan hatte. Daraufhin schrieb der Kaiser an seinen Polizeiminister: ¹⁾

„Verbreiten Sie die folgenden Nachrichten in nicht offizieller Weise; sie sind übrigens wahr. Lassen Sie sie zuerst in den Salons verbreiten und sehen Sie sie dann auch in die Zeitungen: »Die russische Armee ist so geschwächt, daß einzelne Regimenter (der russische General hatte von Bataillonen gesprochen) nur mehr 150 Gewehre zählen Das Korps Essen besteht nur aus Rekruten; die russische Armee ist friedensbedürftig usw.«“

Gleichzeitig wurde der Minister des Auswärtigen aufgefordert, entsprechende Artikel in die deutschen und französischen Zeitungen aufnehmen zu lassen.

In welcher umfassender Weise Napoleon mit seinen bulletins Propaganda machte, zeigt folgendes 1806 an Cambacérès ergangene Schreiben: ²⁾

„Lassen Sie alle während dieses Feldzuges erschienenen Bulletins ins Türkische und Arabische übersetzen und in Massen nach Konstantinopel schicken. Man soll 6000 Exemplare herstellen und außerdem eine Broschüre anfertigen, betitelt »Ein alter Ottomane an seine Brüder«. Diese ist gegen die Russen gerichtet und soll ein Bild ihrer Politik und Absichten geben. Sie lassen von dieser Broschüre in den obengenannten Sprachen 10 000 Stück — binnen acht Tagen — herstellen. Sie schicken davon 1000 Exemplare an den Vizekönig, der Sie in Dalmatien verbreiten wird, 1000 nach Marseille, um von hier aus den nach dem Orient gehenden Schiffen mitgegeben zu werden, je 1000 an meine Minister in Wien und Konstantinopel; auch mir senden Sie 1000 Stück.“

Zum Schlusse sei noch hervorgehoben, daß Napoleon seine Gegner auch durch gebliffentliche Übertreibung der Zahl seiner Truppen zu täuschen suchte. Besonders ausführlich ergeht er sich über dieses Thema in einem Schreiben ³⁾ an Clarke, worin er ausführt:

„Schreiben Sie dem König von Spanien, daß nichts den Regeln der Kriegskunst mehr zuwider ist, als die Stärke der eigenen Armee erkennen zu lassen. Sobald man aber davon spricht, muß man sie übertreiben und durch Verdoppelung oder Verdreifachung als recht drohend hinstellen. Redet man vom Feinde, so reduziert man dessen Stärken um die Hälfte oder ein Drittel.

¹⁾ Osterode, 26. Februar 1807. Corr. XIV Nr. 11 899.

²⁾ Posen, 11. Dezember 1806. Corr. XIV Nr. 11 434.

³⁾ Schönbrunn, 10. Oktober 1809. Corr. XIX Nr. 15 933.

Im Kriege besteht alles aus moralischen Größen. Der König von Spanien ist dieser Grundsatz untreu geworden, als er seine eigene Stärke von 40 000 und eine solche der Insurgenten von 120 000 Mann veröffentlicht hat. Ein Verfahren, das die Stärke des Feindes als ungeheuer hinstellt und die eigene numerische Unterlegenheit proklamiert, muß die französischen Truppen entmutigen und heißt nichts anderes, als das moralische Element beim Feinde auf unsere Kosten beleben. Die Menschen haben einmal die Einbildung, daß die Minderzahl von der Überzahl geschlagen werden müsse. Für die gewiegtesten Militärs ist es am Schlachtentage sehr schwer, sich ein Bild von der Stärke der feindlichen Armee zu machen; es neigt der Mensch nur zu sehr dazu, im Angesichte des Feindes dessen Stärke zu überschätzen. Begehrt man aber die Unvorsichtigkeit, selbst derartigen Gedanken Raum zu geben und die eigene Autorität für die Glaubhaftigkeit jener übertriebenen Gerüchte einzusetzen, dann muß man es auch in den Kauf nehmen, daß jeder auf Erkundung geschickte Kavallerieoberst eine ganze feindliche Armee und jeder Voltigeurhauptmann nur mehr ganze Bataillone sieht Man hat aus obengenannter Veröffentlichung nur das Sinken unseres Kredits in Europa erreicht Ich wiederhole nochmals: im Kriege machen das moralische Element und der Glaube mehr als die Hälfte der Wirklichkeit aus . . .“

„Als ich bei Edmühl siegte, standen wir 1 gegen 5, während meine eigenen Soldaten glaubten, daß wir dem Feinde an Zahl gewachsen seien, und selbst heute — trotz unseres langen Aufenthalts auf deutschem Boden — kennt der Feind unsere wahre Stärke nicht. Wir studierten förmlich, wie wir uns täglich stärker hinstellen könnten. Weit entfernt, zu gestehen, daß ich bei Wagram nur 100 000 Mann hatte, tue ich alles, um glauben zu machen, es seien 220 000 Mann gewesen. In allen meinen italienischen Feldzügen, wo ich nur eine Handvoll Leute hatte, habe ich die eigenen Gefechtsstärken übertrieben. Es hat sich dies Verfahren für meine Pläne als sehr zweckmäßig erwiesen und hat meinem Ruhme nicht geschadet“

Wie sehr Napoleon es verstand, jenes Schredgespenst der Zahl zu beleben, wird durch einen während der Kriegsvorbereitungen für 1812 mit dem Minister Déjean gepflogenen Schriftwechsel beleuchtet. Der Kriegsminister sollte ein Kavalleriekorps von 40 000 Reitern organisieren. Er stellte während seiner Befichtigungsreisen fest, daß ein Drittel der ausgehobenen Pferde zu schwach, die Hälfte der Mannschaften körperlich minderwertig sei, und schlug deswegen vor, die ungeeigneten Pferde und Mannschaften zu den Depots zurückzusenden. Er erhielt darauf von Napoleon folgende Antwort: ¹⁾

¹⁾ Dejeune „Mémoires“, II. Bd., S. 170.

„Wenn ich 40 000 Mann aufs Pferd setze, so weiß ich sehr wohl, daß sie nicht alle gute Reiter sein können; aber ich will auf das moralische Element des Feindes einwirken, der aus dem Munde seiner Spione, der öffentlichen Meinung und der Presse hört, daß ich über 40 000 Reiter verfüge. Von Mund zu Mund eilend, wird jene Zahl, der man als Qualität die bekannte Bravour dieser Waffe zulegen wird, eher noch größer als kleiner werden. An dem Tage aber, an dem ich ins Feld ziehe, eilt mir bereits eine moralische Größe voran, die das ersetzt, was ich tatsächlich nicht leisten kann.“

Nachrichtenübermittlung.

Die Nachrichtenübermittlung entsprach in ihrer Vielseitigkeit derjenigen der napoleonischen Nachrichtenmittel. Es kommen für diesen Dienstzweig neben der bereits besprochenen Tätigkeit der Adjutanten, Ordonnanz- und Generalstabsoffiziere in Betracht: die kaiserliche Post, die Telegraphie sowie andere optische und akustische Hilfsmittel.

Postwesen. Als Napoleon an die Spitze des französischen Staates trat, fand er ein wohlorganisiertes und weitverzweigtes Postwesen vor. Er änderte an dessen Organisation in Einzelheiten wenig, räumte dagegen frühzeitig mit dem bis dahin bestehenden Systeme der Verpachtung auf. Als absoluter Herrscher mußte er mit allen Verkehrsmitteln des von ihm regierten Landes nach Belieben schalten und walten können. Schon 1801 wurde daher das Postwesen zum Staatsmonopol erhoben und Lavalette, ein Freund und Adjutant Napoleons, zum Chef der Postverwaltung ernannt. Vierzehn Jahre lang versah dieser das schwierige Amt, das er — der Soldat — nur gezwungen übernommen und das ihm so wenig Freude bereitet hat, daß er in seinen Memoiren dieser Tätigkeit nicht einmal den Raum auch nur einer Druckseite gewidmet hat. Napoleon verstand es durch richtige Auswahl der leitenden Persönlichkeiten die Post rentabel zu machen. Die Überschüsse aus ihrer Verwaltung betrugen 1806: 7½, 1811: 13 und 1813: 10 Millionen Fr.

Seine Haupttätigkeit auf dem Gebiete des Postwesens entfaltete Napoleon in der Organisation seines persönlichen Nachrichten- und Reisedienstes, in der Übertragung der bestehenden Posteinrichtungen auf die unterworfenen Gebiete und in der rüd-

sichtslosen Ausnützung aller Postanstalten für die Zwecke seiner politischen und militärischen Despotie.

Den Mittelpunkt des gesamten Postdienstes bildete selbstverständlich die Landeshauptstadt. Zahlreiche Kuriere gingen von ihr aus täglich nach allen Himmelsrichtungen ab, ebenso viele kamen aus allen Teilen Frankreichs und des Auslandes in Paris an. Hielt sich Napoleon im Schlosse zu St. Cloud auf, so richtete man dorthin von der Landeshauptstadt aus einen besonderen Eilpostdienst ein. Es wurden alsdann regelmäßig in St. Cloud um 8, 11, 1, 6 und 11 Uhr Kuriere nach Paris abgefertigt und außerdem vier Extrakuriere im Schlosse bereitgehalten. Für jedes Pferd dieser letzteren wurden täglich 6 Fr. bezahlt; dieser Tagessatz verringerte sich um die Hälfte, sobald Napoleon länger als 10 Tage von St. Cloud abwesend war.

Der regelmäßige Postdienst wurde durch berittene Kuriere versehen und war recht aufreibend. Ein und derselbe Postillon hatte unter häufigem Pferdewechsel die Briefbeutel an den oft mehrere hundert Kilometer entfernten Bestimmungsort zu befördern. Dabei durfte weder eine größere Klast eingelegt, noch auf Tages- und Jahreszeit Rücksicht genommen werden.

Napoleon schreibt einmal: „Die Postillone sollen intelligente Menschen sein, die in der Lage sind, Rede und Antwort zu stehen, z. B. auf folgende Fragen: In welcher Stadt hält sich zur Zeit der Vizekönig von Italien auf? Wie geht es ihm? In welcher Stadt befindet sich der militärische Oberbefehlshaber? Ist der Postillon unterwegs Truppen begegnet? In welchem Zustande befindet sich zur Zeit der Mont Cenis? Wie sind die Straßen in Frankreich und jenseits der Alpen? Haben Sie irgendwo unterwegs etwas in Erfahrung gebracht, was Ihre Aufmerksamkeit besonders in Anspruch nahm? Derartige Ausfragen der Postillone fördert ihr Beobachtungsvermögen, und wenn auch in hundert Fällen die Fragen belanglos sind, so kann doch einmal der Fall eintreten, daß die Antworten von Nutzen sein werden.“¹⁾

Die Kurierpost hat Napoleon jedoch auf die Dauer nicht befriedigt. Er sah in dem System eine Reihe von Nachteilen. So war es wiederholt vorgekommen, daß einzelne Kuriere bei den riesigen Entfernungen, die sie zu durchmessen hatten, aus Übermüdung ihr Ziel nicht erreichten. Auch paßte es Napoleon nicht,

¹⁾ Napoleon an Gaudin, den 15. August 1805. Corr. XI Nr. 9079.

daß wichtige Staatsdepeschen in die nicht unbedingt verlässigen Hände eines einzelnen gelegt waren. Der Kaiser erteilte deshalb Lavalette den Befehl, eine sogen. Stafettenpost zu organisieren. Diese Einrichtung unterschied sich von der bis dahin gebräuchlichen Kurierpost dadurch nicht unwesentlich, daß die Postillone nunmehr ihren Briefbeutel nur von einer Poststation zur nächstgelegenen anderen zu befördern hatten. Das System eines regelrechten Postrelaisdienstes wurde übrigens nur für den persönlichen Nachrichtendienst des Kaisers organisiert. Die Kaiserlichen Briefbeutel, zu denen nur Napoleon und Lavalette Schlüssel hatten, waren von einem Postbuch begleitet, in das die Bureauvorstände der einzelnen Poststationen Ankunft und Abgang der Postillone einzutragen hatten. Verlust des Postbuches oder Nachlässigkeit in dessen Führung wurden streng geahndet. Wer sich verspätete, wurde mit 24stündigem Arrest bestraft und bei der dritten Verfehlung aus dem Kaiserlichen Postdienste entlassen; in gleicher Weise, wer seinen Dienst statt zu Pferde zu Wagen gemacht hatte. Die Kaiserlichen Postillone hatten in Uniform zu reiten und waren durch eine besondere Plakette mit der Aufschrift „Dépêches de l'Empereur“ kenntlich gemacht. Lavalette erwähnt in seinen Memoiren, daß die Organisation dieses Stafettendienstes und die Durchführung aller damit verbundenen Formalitäten viel Mühe gekostet, schließlich aber gut funktioniert und während der 11 Jahre des Bestehens zu großen Ergebnissen geführt habe.

Der Stafettendienst war so eingerichtet, daß von Paris täglich Postillone nach Neapel (etwa 1500 km), Cattaro (etwa 2000 km), Madrid (1200 km), Lissabon (1600 km), Tilsit (1700 km), Wien (1100 km), Preßburg (1150 km) und Amsterdam (500 km) abgingen, und daß von dorthier täglich Postillone in der Landeshauptstadt eintrafen. Im Jahre 1810 hatte die Kaiserliche Stafettenpost tägliche Postkurse von Paris nach Holland, Deutschland (bis zur Elbmündung), Böhmen, Salzburg, Villach, Illyrien, durch ganz Italien und Spanien sowie Portugal aufzuweisen. Die Schnelligkeit der Stafettenpost war so außerordentlich, daß Napoleon in Paris schon am achten Tage Antwort auf seine nach Mailand und am 15. Tage auf seine nach Neapel expedierten Briefe erhalten konnte. Die Leistungsfähigkeit der Napoleonischen Post war doppelt so groß als jene der Taxispost zur Zeit Karls V.

Nach Paris, Lyon, Parma und Neapel beförderte die Kaiserliche Stafettenpost auch Privatbriefe; doch mußte für diese der dreifache Betrag des gewöhnlichen Briefportos bezahlt werden. Der für die gewöhnliche (Kurier-) Post gültige Briefftarif begann mit einem Mindestsatz von 20 Cent., stieg bei einer Entfernung von 50 km auf 30 Cent. und erreichte bei einer Entfernung von 1200 km und mehr den Höchstsatz von 120 Cent. Für alle einfachen, an Militärpersonen gerichteten Briefe war ohne Rücksicht auf Entfernung ein ermäßigter Einheitsatz von 15 Cent. festgesetzt. Später, als das Briefporto allgemein erhöht worden war, wurden Militärbriefe mit ermäßigtem Porto im Betrage von 20 Cent. nur für Unteroffiziere und Soldaten zugelassen. Welche modernen Formen aber schon das damalige Feldpostwesen aufzuweisen hatte, mag aus der Tatsache hervorgehen, daß Postanweisungen an Militärpersonen zu gewissen Zeiten unentgeltlich von der Kaiserlichen Post befördert wurden.

Wenn Napoleon zu vorübergehender oder längerer Abwesenheit die Landeshauptstadt verließ, so wurde jedesmal durch einen Sondererlaß die Art und Weise der Nachrichtenübermittlung festgesetzt. In der Regel wurde täglich in Paris mindestens eine Stafette an den Kaiser abgefertigt. Die Ressortminister waren angewiesen, ihren Briefbeutel zu früher Morgenstunde nach der Generaldirektion der Kaiserlichen Posten bringen zu lassen.

Mit Argusaugen überwachte Napoleon persönlich die Sicherheit des gesamten Postbetriebes, die trotz umfangreicher polizeilicher Maßnahmen zu wünschen übrig ließ. Selbst innerhalb Frankreichs wurden wiederholt Postkuriere von Räubern überfallen; außerhalb Frankreichs lauerte auf die Napoleonischen Briefbeutel auch der Feind. Im Jahre 1800 schreibt Napoleon einmal an seinen Justizminister einen Brief, in dem dieser zur Angabe von Mitteln und Wegen aufgefordert wird, wie das gegen drei Personen wegen Ermordung eines Postillons gefällte und „nur“ auf sechs Jahre Zuchthaus lautende Urteil umgestoßen werden könnte. Als im gleichen Jahre die von Paris abgehende Wagenpost wiederholt von Räubern angefallen worden war, verfügte Napoleon, daß jeder Postwagen von einem Unteroffizier und vier Soldaten, in der Nacht außerdem durch mindestens zwei berittene Gendarmen begleitet werden müsse. In welcher Weise Napoleon

die Sicherheit des Nachrichtendienstes in Feindesland aufrechtzuerhalten suchte, wird später besprochen werden.

Reisen des Kaisers. Das Höchstmäß von Beförderungsschnelligkeit nahm Napoleon für seinen persönlichen Reisedienst in Anspruch; es wurde auf diesem Gebiete soviel geleistet, als bei damaligen Verkehrsmitteln überhaupt menschenmöglich war.

Die gute körperliche Konstitution des Kaisers erlaubte ihm, tagelang ohne größere Unterbrechungen zu reisen. So schreibt er 1805 aus Fontainebleau an den Vizekönig von Italien:

„Ich bin 85 Stunden nach meiner Abreise von Turin hier angelangt; ¹⁾ dabei habe ich mit dem Besuche der Arbeiten an dem Mont Cenis drei Stunden Zeit eingebüßt; auch mit Rücksicht auf die Kaiserin mußte ich wiederholt ein bis zwei Stunden zum Mittagessen und ein bis zwei Stunden zum Abendessen Aufenthalt nehmen, was einen weiteren Zeitverlust von acht bis neun Stunden bedeutet. Rechnen Sie noch das außerordentliche Gewicht meiner Reisedegen hinzu, so können Sie daraus ersehen, daß Sie mit leichten Wagen binnen 72 Stunden nach Paris kommen könnten, wenn ich Sie einmal sollte rufen lassen . . .“

1807 schreibt Napoleon aus Dresden an die Kaiserin:

„Teure Freundin! Gestern nachmittag 5 Uhr bin ich (aus Königsberg) hier angelangt. Ich fühle mich körperlich sehr frisch, obwohl ich während 100 Stunden ²⁾ unterwegs war, ohne den Wagen verlassen zu haben.“

Im Jahre 1809 war Napoleon auf der Fahrt Balladolid—Paris vom 17. bis 24. Januar ununterbrochen gereist; es war daher nicht unberechtigt, wenn er sechs Wochen später seinem in Bayerns Hauptstadt residierenden Minister schrieb: „Sollte sich außerordentliches ereignen, so werde ich mit der Schnelligkeit des Blitzes in München eintreffen“. Tatsächlich legte Napoleon die 630 km betragende Strecke Paris—Ludwigsburg in der Zeit vom 13. bis 16. April 1809 zurück, wobei er in Straßburg, Rehl und Durlach noch Aufenthalt nahm.

Welch außerordentliche Strapazen der schon kränkelnde Kaiser auszuhalten vermochte, wird uns durch seine Rückreise aus Rußland bestätigt, wo er am 5. Dezember 1812 11^o abends zu Smorgonj den Schlitten bestieg, in 13tägiger Fahrt die 2100 km

¹⁾ Mailand—Paris = 940 km.

²⁾ Königsberg—Dresden etwa 800 km.

lange Landerstrecke durchma und am 18. Januar 11^o nachts in den Tuilerien ankam.

Schon 1796 finden wir den jungen Bonaparte damit beschäftigt, Instruktionen für den Armeepostdirektor auszuarbeiten. In der grande arme des Jahres 1806 hat die Armeepostverwaltung einen recht stattlichen Stab aufzuweisen. Das Große Hauptquartier Napoleons verfügt in diesem Feldzuge über einen Generalpostinspektor, 2 Postdirektoren, 4 untere Postbeamte, 12 Postillone, 10 Postwagen und 33 Postpferde. Napoleon übertrug die Organisation der Französischen Postverwaltung mit großer Beschleunigung auf das Operationsgebiet der von ihm geführten Armee. Die einheimischen Posteinrichtungen wurden dabei auf das kräftigste ausgenützt, alle höheren Poststellen selbstverständlich mit französischen Beamten besetzt. Über die Art und Weise, wie man sich die fremdländischen Posteinrichtungen zunutze machte, gibt uns ein Tagesbefehl¹⁾ Napoleons vom 7. Oktober 1806 Aufschluß. Dieser lautete:

„Alle Postmeister ganz Deutschlands sind für die Dienste in der Armee sehr wichtig und werden deshalb von Seiner Majestät dem Kaiser ganz besonders in Schutz genommen. Sobald die französischen Truppen einen Ort besetzen, an dem sich eine Postanstalt befindet, wird der Kommandant des Platzes dem Postmeister sofort einen Unteroffizier zu Fuß oder zu Pferd als Schutzwache zur Verfügung stellen. Haus, Eigentum und die Pferde des Postmeisters sind zu schonen, von Einquartierung ist Abstand zu nehmen. Reichen die vorhandenen Postpferde für den Dienst nicht aus, so wird ihre Zahl durch die kaiserlichen Behörden in der Weise ergänzt werden, daß für die Kuriere Seiner Majestät des Kaisers und für die in seinem Auftrage reisenden Offiziere 25 Pferde zur Stelle sind. Nehmen Marschälle oder kommandierende Generale an einem Orte mit Poststation Aufenthalt, so darf ohne deren Genehmigung der Postmeister kein Pferd abgeben. Ein gleiches gilt für diejenigen Orte, wo das Große Hauptquartier Unterkunft bezieht. Die Erlaubniserteilung zur Abstellung von Pferden kann hier nur durch den major-général oder den Obersthofstallmeister erteilt werden.“

Für die Stafettenpost Napoleons wurden in wichtigen Fällen Offiziere, in unsichereren Gebieten unterworfenen Länder nur französische Postillone verwendet. Glaubte man sich auf das einheimische Postpersonal nicht verlassen zu können, so wurden die bedeutenderen Poststationen von kaiserlichen Leibgendarmen be-

1) Foucart „Campagne de Prusse“, I. Bd., S. 389.

setzt, die alsdann den Dienst der Postmeister versahen. Diese Leibgendarmen, die zur Kaisergarde zählten und ein 600 Mann starkes Korps bildeten, das den unmittelbaren Befehlen des Generals Savary unterstand, sollen besonders im insurgierten Spanien hervorragendes geleistet haben. Diese langgedienten und erprobten Soldaten waren reich an Erfahrungen, die sie in aller Herren Länder gesammelt hatten, und verstanden es daher, sich allen Verhältnissen anzupassen und die Durchführung des Kaiserlichen Stafettendienstes selbst unter den schwierigsten Verhältnissen zu ermöglichen. In besonders bedrohten Gegenden ließ Napoleon allen Postrelaisstationen einen Zug Kavallerie zuteilen, der den Auftrag hatte, jedes Dorf sofort niederzubrennen, in dem ein französischer Kurier angehalten wurde. Im Dezember 1808 mußten die Träger der Kaiserlichen Briefbeutel außerdem noch eine Bedeckung von 1 Offizier und 25 Mann erhalten.

Besondere Sorgfalt widmete Napoleon im Jahre 1812 der Organisation seiner Feldposteinrichtungen. Die Kaiserliche Stafettenpost, die bis Ende März 1812 von Paris über Wesel nach Hamburg ging und dort endete, wurde vom 1. April an auf die Linie Paris—Mainz—Magdeburg—Berlin—Stettin verlegt.

„Der Postdienst wird von der Kaiserlichen Postverwaltung im einzelnen geregelt werden. Was meinen persönlichen Nachrichtendienst betrifft, so wird meine Stafettenpost zwischen Paris und Elbe genau wie in Frankreich gehandhabt werden. Jenseits der Elbe wird man hierzu Pferde des Landes, aber französische Postillione verwenden. Von 60 zu 60 km wird man kleine Detachements von Kurieren aufstellen und im Großen Hauptquartier außerdem so viele Postillione und Postpferde bereithalten, daß der Postdienst auf einer Strecke von 200 km sicher funktionieren kann. Selbst wenn der gewöhnliche Kurierdienst zwischen Helmat und Armees gestört sein sollte, darf die Sicherheit meines persönlichen Nachrichtendienstes keinen Augenblick in Frage gestellt sein.“¹⁾

Napoleon sah in seiner Postverwaltung auch ein willkommenes Werkzeug für militärische Transporte. Schon im Jahre 1800 mußte ihm die Post für den Vormarsch der Reservearmee ihre Dienste leihen. „Begeben Sie sich zu allen Postmeistern zwischen Dôle und Genf“, schreibt er am 8. Mai an einen seiner Adjutanten; „Sie sollen 6 Tage lang je 32 Pferde bereithalten,

1) 16. März 1812. Corr. XXIII Nr. 18 589.

um Artillerietransporte bespannen zu können, die mit mehrstündigen Abständen durch Tag und Nacht einander folgen werden.“¹⁾ Vom Jahre 1806 an wurde es eine recht gebräuchliche Maßnahme, daß die französische Post die Beförderung ganzer Truppenteile auf großen Strecken übernahm. „Die gesamte, aus Spanien kommende Infanterie meiner Garde ist mit der Post nach Paris zu schaffen; sie besteht aus drei Staffeln.“²⁾

In welchem ausgedehntem Maße Napoleon sich der Posteinrichtungen bediente, um sie polizeilichen und Spionagezwecken dienstbar zu machen, ist schon an anderer Stelle besprochen worden.

Telegraph. Schon allein der Name „Telegraph“ ist eine Erfindung der Napoleonischen Epoche. Der französische Oberst und Abteilungschef im Kriegsministerium Miot hat den Namen des bis dahin mit „Tachygraph“ bezeichneten optischen Verständigungsapparates in die uns heute so selbstverständlich und alltäglich gewordene Bezeichnung „Telegraph“ umgewandelt.

Der Telegraph hat eine lange und alte Geschichte. Bis in die graue Vorzeit zurück gehen die Versuche der Menschen, sich bei Nacht mittels des weithin sichtbaren Feuerscheines auf große Entfernungen zu verständigen. Von den Fadensignalen der alten Griechen, den Feuerzeichen der Gallier und den nächtlichen Signalen der Römer sind uns zahlreiche, teilweise bis ins Kleinste gehende Überlieferungen erhalten. So sollen die Römer z. B. in der Provinz Gallien sich auf der Strecke Arles—Nîmes mit Hilfe dreier Signaltürme verständigt haben, von denen die Reste des bei Nîmes erbauten und heute als „Tour Magne“ bezeichneten Turmes noch erhalten sind. Der in Frankreich häufig vorkommende Ortsname Montigny wird auf *mons ignis* zurückgeführt.

Eine optische Zeichensprache zur Verständigung auf größere Entfernungen bei Tage kam aber erst nach der um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts erfolgten Erfindung des Fernrohres auf. Seit dieser Errungenschaft beschäftigten sich Gelehrte der verschiedensten Nationen mit der Lösung des Problems. Eine Reihe von günstigen Umständen wirkte schließlich zusammen, daß von mehreren, annähernd gleichzeitig konstruierten

1) 8. Mai 1800. Corr. VI Nr. 4763.

2) Napoleon an Clarke 24. März 1809. Corr. XVIII Nr. 14 952.

Signalapparaten das von dem Franzosen Chappe erfundene System praktische Anwendung in großem Stile gefunden hat. Es war im Jahre 1792, zu einer Zeit, da Frankreich im Norden, Osten und Süden von äußeren Feinden bedroht war, und dazu auch der Bürgerkrieg in Lyon und der Vendée auszubrechen drohte, als der Erfinder mit dem Anerbieten an die Nationalversammlung herantrat, binnen 20 Minuten eine 29 Worte umfassende Mitteilung auf 16 bis 20 km und binnen 55 Minuten bis auf 200 km weiterzugeben. Da bei den schwierigen Zeitumständen die französische Regierung die Erfindung eines derartigen Nachrichtennittels in ihrem eigenen Interesse nur aufs lebhafteste begrüßen konnte, beschloß sie, das Chappesche System auf seine Brauchbarkeit erproben zu lassen. Am 13. Juli 1793 fand — nachdem der Pöbel nächtllicherweise die ersten Maschinen zerstört hatte — vor einer Regierungskommission auf einer 35 km langen Versuchstrecke die Prüfung des „Tachygraphen“ statt. Sie verlief so überaus glänzend, daß der Konvent den sofortigen Bau einer 240 km langen Linie Paris—Lille beschloß und dem Erfinder Chappe die Ermächtigung erteilte, seine Apparate hierzu auf allen Kirchtürmen und sonst geeigneten Punkten aufzustellen. Im August 1794 war die Linie fertig; sie enthielt 22 Stationen und konnte schon am 17. August die Wiedereinnahme von Quesnoy, am 30. August jene von Condé nach Paris melden. Letzteres Tachygramm hatte folgenden Wortlaut: „Condé être restitué à la République. Reddition avoir lieu ce matin à six heures.“

Dem Bau der „Nordlinie“, die bald Verzweigungen nach Brüssel, Dünkirchen und Ostende erhielt, folgte noch im Jahre 1795 die Westlinie Paris—Brest mit der Nebenlinie Brest—St. Malo.

Während der Stürme der Revolution erhob sich also die optische Telegraphie zu ihrer ersten Bedeutung.

Jede Linie war in eine Anzahl von Stationen geteilt, deren Entfernungen sehr verschieden waren, im Mittel aber 10—16 km betragen. Die Linie Paris—Straßburg hatte beispielsweise unter Hinzurechnung der für unsichtiges Wetter vorgesehenen Zwischenpunkte 43 Stationen. Die Abstände schwankten zwischen 5½ bis 26 km. Bei klarer Witterung wurden nur 22 Stationen in Tätigkeit gesetzt; es konnte alsdann die Station auf dem St. Quentin

bei Metz direkt mit der Bogesenstation Haberader, also auf 100 km verkehren.¹⁾ Für diesen Ausnahmefall wurden die zwischen-gelegenen 8 Stationen durch verabredetes Signal ausgeschaltet. Im Gebirge drängten sich die Stationen selbstverständlich näher zusammen.

Als solche dienten entweder passend gelegene Kirchtürme oder einfache, besonders konstruierte Signaltürme, die auf beherrschenden Höhen errichtet wurden.

Jede Station war mit einem Signalapparat und zwei Fernrohren versehen. Den Telegraphendienst besorgten in der Regel mehrere Invaliden, einer von ihnen beobachtete um die Korrespondenzzeit durch das Fernrohr unausgesetzt die Signale des nachbarlichen arbeitenden Telegraphen und rief diese dem die Maschinen bedienenden Gehilfen zu, der die Zeichen augenblicklich an die nächste Station weiterbeförderte. Da grundsätzlich nur chiffrierte Depeschen aufgegeben wurden, und nur die beiden am Ende einer jeden Linie sitzenden Direktoren den Telegrammschlüssel kannten, so war die Tätigkeit des auf den Telegraphenstationen tätigen Unterpersonals rein mechanisch. Allen Stationen waren jedoch diejenigen Signale geläufig, die lediglich die Technik des Telegraphierens betrafen, so z. B. Grad der Dringlichkeit, Richtung und Endziel einer Depesche, Telegrammschluß, Irrtum, Unterbrechung usw.

Was nun die Maschine und deren Mechanik betrifft, so waren ihre Einrichtungen höchst einfach. Die Maschine befand sich am Ende des Mastes, der auf dem Dache des Signalturmes errichtet war und setzte sich aus einem beweglichen, etwa 3 m langen Hauptrahmen und zwei Seitenrahmen oder Flügeln zusammen. Die ganze Maschine war schwarz gestrichen, um sich weithin abzuheben. Aus den verschiedenen Stellungen dieser drei beweglichen Glieder ließ sich eine große Mannigfaltigkeit von Figuren entwickeln, von deren Fülle Chappe 92 der auffallendsten und charakteristischsten als Telegraphenzeichen auswählte. Mit Hilfe eines ganz einfachen, am Fuße des Mastes angebrachten Hebel-Systems („Indikator“), das nach Gestalt und Bewegung voll-

1) Über die Einrichtung der Linie Metz—Straßburg enthält Mombert-Colin „Campagne de 1805“, I. Bd., S. 641 alle Einzelheiten.

Kommen der eigentlichen Maschine entsprach, d. h. einfach einen Signalapparat im Kleinen bildete, konnten zwei Leute (indicateurs) mühelos die vom Beobachter von der Höhe des Turmes aus zugerufenen Zeichen auf die Maschine übertragen und damit an die nächste Station weitergeben.

Für den Telegraphendienst waren drei Zeichenalphabete in Verwendung: das „vocabulaire des mots“, das die vereinbarten Zeichen für 8464 Worte, das „vocabulaire phrasique“, das solche für ebensoviele hauptsächlich heeres- und marinetechnische Sätze, und das „vocabulaire géographique“, das vorwiegend die Abkürzungen für Ortsnamen enthielt. Alle drei Monate wurden die Zeichen verändert.

Die Schnelligkeit, mit der telegraphiert wurde, wird als verhältnismäßig groß angegeben; es soll unter günstigen Verhältnissen ein Zeichen: von Paris nach Lille (240 km) in 2 Minuten, von Paris nach Straßburg (480 km) in 5 Minuten, von Paris nach Bresl (600 km) in 6 Minuten 50 Sekunden und von Paris nach Toulon (828 km) in 12 Minuten 50 Sekunden gelangt sein.

Jedes Zeichen blieb im Durchschnitt 10—12 Sekunden lang stehen; doch dauerte die Zeit vom Beginn des einen bis zur Aufstellung des darauffolgenden Zeichens im Durchschnitt eine volle Minute, so daß sich in der Praxis etwa 60 Zeichen in einer Stunde telegraphieren ließen. Eine einfache Nachricht von Boulogne oder Lille konnte in Paris binnen 12—15 Minuten abgenommen und beantwortet sein. Während der Nacht und bei atmosphärischen Störungen — vor allem bei Nebel und Regen — versagte der optische Telegraph in der Regel.

Wir haben das französische Telegraphennetz nach Ausbau der „Nord-“ und „Westlinie“ verlassen. Diesen beiden Linien folgte noch kurz vor dem Auftreten Napoleons eine dritte, Paris—Metz—Straßburg, während mit dem Bau einer vierten Paris—Lyon begonnen wurde. Die Telegraphenzentrale zu Paris¹⁾ war so eingerichtet, daß vom Louvre aus über eine Station auf dem Mont Martre hinweg nach dem nördlichen und nordöstlichen, über

¹⁾ Mitgeteilt von Major Graf Goltz aus den Aufzeichnungen seines Großvaters, preußischen Rittmeisters und Adjutant Blüchers, die dieser gelegentlich eines Aufenthaltes in Paris 1804 gemacht hat.

den Telegraphen auf St. Sulpice nach dem südöstlichen und südlichen, und über den Telegraphen auf dem Garde Meubles nach dem westlichen Frankreich bepostiert werden konnte.

Die Ostlinie leistete während des Raftatter Kongresses 1798 und 1799 gute Dienste. Die Depeschen wurden telegraphisch von Paris nach Straßburg aufgegeben und von hier durch Extrakuriere nach Raftatt befördert. Der Telegraph war es auch, der 1799 von Straßburg aus die erste Nachricht von dem bei Raftatt durch österreichische Reiter verübten Gesandtenmorde nach Paris vermittelte.

Als Napoleon 1799 seinen Staatsstreich zur Ausführung brachte, konnte er bereits über drei große Telegraphenlinien verfügen; er zögerte auch keinen Augenblick, dieses ihm so willkommene politische und militärische Machtmittel kräftigst auszunutzen. Noch im Laufe des 18. Brumaire wurde folgendes Telegramm auf sämtlichen Linien aufgegeben:

„Auf Grund Artikel 102 und 103 der Verfassung wurde der gesetzgebende Körper soeben nach St. Cloud verlegt und General Bonaparte zum Kommandanten der bewaffneten Macht von Paris ernannt.

Alles ist ruhig und die ordentlichen Bürger sind zufrieden.“

Napoleon hat auch den Telegraphen sogleich dazu gebraucht, um seine „Freunde“ um sich zu scharen. So berief er bald nach dem 18. Brumaire den auf seiner kleinen Besitzung bei Straßburg in Zurückgezogenheit lebenden General Clarke telegraphisch zu sich und übergab ihm die Leitung des topographischen Bureaus.

Schon 1800 leistete der Telegraph wertvolle Dienste, als Frankreich zu gleicher Zeit gegen England, Osterreich und Teile der deutschen Staaten kämpfte, und es sich französischerseits darum handelte, die Armeen auf den verschiedenen, räumlich weit getrennten Kriegsschauplätzen einheitlich zu leiten. So wurde Ende April auf die Nachricht von der ungünstigen Lage Massénas in Italien der für Süddeutschland operationsbereiten Armee Moreaus durch den Telegraphen der sofortige Beginn der Offensive befohlen, und während die Reservearmee sich anschickte, ihre Versammlung zu beenden, konnte Bonaparte in Paris verbleiben und hier nahezu täglich die telegraphisch einlaufenden Nachrichten von den Fortschritten der Armee Moreaus in Empfang nehmen. Als dann die Operationen sowohl in Italien als auch in Deutschland den bekannten glänzenden Verlauf genommen hatten und Osterreich

reich bereit war, Frieden zu schließen, befahl der erste Konsul am 25. September den Bau einer Telegraphenlinie Metz—Lunéville, um von Paris aus dauernd über den Fortgang der zu Lunéville Anfang 1801 beginnenden Friedensverhandlungen unterrichtet zu sein. Ob und wie lange diese Linie nach dem Frieden noch weiter bestehen blieb, konnte nicht ermittelt werden.

Daß der Telegraph für Napoleon alsbald auch als politisches Nachrichtenmittel erster Ordnung ausgenutzt wurde, erkennen wir aus einem im März 1804 zu Straßburg aufgegebenen Telegramm, das die gelungene Verhaftung des Herzogs von Enghien nach Paris meldete. Wir wissen aus späteren Jahren, daß Napoleon den in seinem Auftrage in politischen Angelegenheiten reisenden Offizieren die Erlaubnis zur unbeschränkten Benutzung aller Telegraphenlinien erteilte.

Für die beabsichtigte Landung in England beauftragte Napoleon einen der Gebrüder Chappe mit Herstellung einer im Tag- und Nachtdienst benutzbaren telegraphischen Verbindung der Küsten Englands und Frankreichs. Diese Aufgabe bot deshalb besondere Schwierigkeiten, weil die ganze Breite des Kanals ohne Zwischenstationen zu überwinden und mit starkem Nebel zu rechnen war. Trotzdem hoffte Chappe, sie durch Erhöhung der Leuchtkraft der Signale und durch besonders konstruierte Maschinen lösen zu können. Der Verzicht Napoleons auf die Durchführung der geplanten Landung in England brachte natürlich auch dieses telegraphische Projekt in Fortfall.

Während der Einleitung des Feldzuges von 1805 sollte die Telegraphenlinie Paris—Straßburg wiederum eine recht beachtenswerte Rolle spielen. Wir sehen vom 9. bis 23. September Napoleon in nahezu täglichem telegraphischen Verkehr mit Murat, dem Führer seiner nach Straßburg vorgeschobenen Heereskavallerie.

In den Feldzügen von 1806/7 blieb der Telegraph für die militärischen Operationen Napoleons zu Lande ohne Bedeutung, und auch während des Krieges in Spanien wurde er nicht verwendet, weil eine von Paris nach Bayonne führende Linie noch fehlte. Doch dürfen wir wohl annehmen, daß der Telegraph während dieser wie der folgenden Jahre für Zwecke der Marine sowohl als auch auf dem Gebiete der Politik häufig Verwendung gefunden hat.

Der Telegraphendienst war zur Zeit Napoleons streng zentralisiert und wurde von Paris aus scharf überwacht. Nur ganz wenigen Persönlichkeiten war das Geheimnis des Telegrammschlüssels anvertraut. Der zum Leiter des Telegraphendienstes berufene Erfinder Chappe hatte durch Dekret vom 26. September 1800 folgende Instruktion¹⁾ erhalten:

„Artikel 1. Der Telegrapheningenieur Chappe wird unter gar keinen Umständen, auch nicht in nebensächlichen Angelegenheiten, irgend ein Telegramm ohne Genehmigung des ersten Konsuls aufgeben.

Artikel 2. Um hierzu die Unterschrift des 1. Konsuls zu erhalten, hat sich Chappe in allen seinen Dienst betreffenden Angelegenheiten an den Staatssekretär, in allen anderen Fragen an die zuständigen Militär- oder Zivilbehörden zu wenden.

Artikel 3. Jede an die Adresse eines Ministers oder hohen Staatsbeamten gerichtete Depesche ist dem Staatssekretär vorzulegen, der die Genehmigung der Konsuln zur Aufgabe des Telegramms einholt.“

Alle Depeschen aus den ersten Jahren der Kaiserzeit tragen am Schlusse die Notiz „signé Chappe“, waren also der Zensur des damaligen obersten Leiters des Telegraphendienstes unterworfen. Napoleon hat auch später verlangt, daß alle Telegramme, die aus Paris abgesandt und in Paris einlaufen würden, nach Prüfung durch die mit der Zensur beauftragte Persönlichkeit ihm selbst vorgelegt werden sollten. Als der Herzog von Bassano im Jahre 1810 diese Verordnung einmal umgangen hatte, schrieb²⁾ ihm Napoleon wörtlich:

„Ich hatte befohlen, daß alle Depeschen Ihnen zugesandt werden sollten, damit Sie mich davon verständigten. Sie haben dies versäumt und anliegendes Telegramm weitergegeben, ohne mich zu benachrichtigen. Teilen Sie den Grund dieser Nachlässigkeit und Mißachtung meiner Anordnungen mit. Mein Dienst hat darunter gelitten. Grundsätzlich sind meine Befehle weder als aufgehoben noch als veraltet anzusehen, und Sie haben niemals die Erlaubnis, die Grenzen der Ihnen von mir zugewiesenen Machtbefugnisse zu überschreiten.“

Im Jahre 1809 wurde die 1805 fertiggestellte neue Telegraphenlinie Paris—Lyon auf Befehl Napoleons bis Mailand verlängert. Ungebuldig wie er in allem war, was schnelle Aus-

¹⁾ Corr. VI Nr. 5109.

²⁾ An Maret, Paris 12. Januar 1810. Corr. XX Nr. 16 134.

führung erheischte, schrieb¹⁾ er am 18. März an den Vizekönig von Italien:

„Der Telegraph hat meinem Befehl gemäß am 1. April zwischen Paris und Mailand zu funktionieren. Ich weiß nicht, ob es nötig werden wird, auf italienischem Boden eigene Stationstürme zu errichten; sollte dies aber der Fall sein, so lassen Sie solche sogleich herstellen, lassen Sie ferner die Telegraphenlinie bis nach Mantua führen, ich habe auch ihre Verlängerung bis Venedig ins Auge gefaßt.“

Trotz der gemessenen Befehle Napoleons konnte die Linie Paris—Mailand erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1809 fertiggestellt werden.

Im Jahre 1809 sollte die Telegraphenlinie Paris—Straßburg während der Operationseinleitungen zum Feldzuge gegen Oesterreich zu einer ganz ähnlichen Rolle berufen sein wie 1805. Napoleon depeßierte während des Monats April von Paris aus eifrig mit Berthier, der zunächst von Straßburg her die Operationen zu leiten hatte. Aber gerade in jenen kritischen Apriltagen hat sich der Telegraph als ein noch wenig kriegstüchtiges Nachrichtenmittel gezeigt. Eine von Napoleon am 10. 4. in Paris aufgegebenen Depesche²⁾ gelangte erst am 13. April mittags nach Straßburg, und am 12. April schreibt³⁾ der Kaiser an Eugen „Es ist acht Uhr abends und der Telegraph bringt nur die Hälfte Ihrer Depesche.“

Aus dem Jahre 1809 ist uns ein bemerkenswertes Beispiel davon erhalten, welche wertvolle Dienste das damals bestehende Telegraphennetz schon zu leisten vermochte. Als nämlich Napoleon nach der Schlacht von Wagram im Begriffe war, die geschlagenen Oesterreicher zu verfolgen, zu gleicher Zeit aber die englische Flotte Antwerpen bedrohte, konnte der französische Kriegsminister dank dem bis Bissingen und Antwerpen verlängerten Telegraphen von Paris aus rechtzeitig die nötigen Befehle erlassen, um die telegraphisch aufgebotenen Besatzungstruppen von Straßburg und Metz auf Wagen nach Antwerpen in Marsch zu setzen. Am 1. September telegraphierte dann der Kriegsminister nach Straßburg,

1) Corr. XVIII Nr. 14 926.

2) Vergl. Gasi „Campagne de 1809“, II. Bd., S. 122, Fußnote 1.

3) Ebenda II. Bd., S. 124.

daß die Engländer in Anbetracht der französischerseits getroffenen Anordnungen auf den Angriff gegen Antwerpen verzichtet hätten, und ihre Flotte in westlicher Richtung wieder absegelt sei.

Im Jahre 1810 erhielt das Telegraphenwerk eine weitere Ausgestaltung durch die Verlängerung der Nordlinie bis Amsterdam und der Mailänder Linie bis Mantua und Venedig.

Für den Russischen Feldzug (1812) beabsichtigte Napoleon, die Armee mit beweglichen Feldtelegraphen (*télégraphes ambulants*) auszustatten, ein Gedanke, der schon unter dem Directorium aufgetaucht, damals aber an der Nichtbewilligung der nötigen Geldmittel gescheitert war. Napoleon beorderte 1812 den Generalinspektor der Telegraphenverwaltung in seinen Stab; es ist aber nichts darüber bekannt geworden, ob und in welcher Weise der Feldtelegraph bei der großen Armee tatsächlich zur Anwendung gekommen ist.

Die letzte Telegraphenlinie, die unter der Herrschaft Napoleons gebaut wurde, war die Fortsetzung der Ostlinie von Meß nach Mainz. Der Befehl hierzu wurde am 13. März 1813 gegeben. Der Bau sollte wie gewöhnlich möglichst beschleunigt werden. Der Großmarschall des Kaiserlichen Palastes war beauftragt, Napoleon täglich über den Fortschritt der Arbeiten Meldung zu erstatten. Am 29. Mai war die neue, 225 km lange Linie betriebsfähig; man hatte zu ihrer Einrichtung nur wenig mehr als zwei Monate gebraucht, gewiß eine recht stattliche Leistung. Die Franzosen sollten sich nicht lange des Besizes dieser Linie erfreuen, denn sie fiel schon auf dem Rückzuge nach der Schlacht bei Leipzig in die Hände der Verbündeten. Mit der Waffe in der Hand verteidigten die Telegraphenbeamten ihre Stationen, und als der Feind auf die Dauer nicht abgehalten werden konnte, legten sie Feuer an die ihnen anvertrauten Maschinen.

Die Landung des von Elba entflohenen Kaisers auf französischem Boden wurde in Paris am 15. März 1815 durch den Telegraphen verkündet, und als Napoleon 14 Tage später in seiner Hauptstadt wieder eingezogen war, wurde auf sämtlichen Telegraphenlinien sogleich folgendes bekannt gemacht:

„S. M. der Kaiser ist gestern 8 Uhr abends an der Spitze jener Truppen, die noch am Morgen gegen ihn entsandt worden waren und unter den Beifallsrufen einer ungeheuren Menschenmenge in Paris eingezogen.“

Nochmals sollte der Telegraph Napoleon zu Beginn seines letzten Feldzuges wichtige Nachrichten über die Verhältnisse zu beiden Seiten des Rheins, über Bewegung und Stärke des Feindes, Zustand und Ausrüstung der Festungen und die eingeleiteten Verteidigungsmaßregeln liefern. Bald darauf aber meldete er auch die Fortschritte der feindlichen Invasion und die Auflösung der bei Waterloo geschlagenen Armee.

Im Jahre 1816 stand der Telegraph im Dienste der Polizei; er hatte jetzt bei der Ermittlung und Festnahme der Generale und Anhänger Napoleons eine traurige Rolle zu spielen. Endlich brachte er im Jahre 1821 auch die Kunde vom Tode Napoleons I. nach der französischen Hauptstadt.

Die Telegraphie befand sich während der napoleonischen Epoche noch im Anfangsstadium ihrer Entwicklung und konnte wegen der häufig eintretenden atmosphärischen Störungen auch nicht als ein völlig kriegsbrauchbares Nachrichtenmittel angesehen werden; solches wurde sie erst nach Einführung des elektrischen Betriebes. Wenn im Zeitalter Napoleons deshalb für Kriegszwecke reitende Kuriere immer noch die am meisten angewendete und verlässlichste Art der Mitteilung boten, so ist die Rolle, die wir den Chappeschen Telegraphen in den Jahren 1794 bis 1815 haben spielen sehen, doch keineswegs zu unterschätzen. Als ein Machtmittel, über das nur die Regierung verfügte und das Privaten überhaupt nicht zugänglich war, leistete der Telegraph für die auswärtige und innere Politik sowie für die Kriegführung schon recht erhebliche Dienste.

Während Napoleon den Telegraphen als ein ausschließlich seinen Zwecken dienendes Werkzeug ansah, trug sich sein Erfinder bereits mit ganz anderen Plänen. Chappe wollte ihn nämlich als sicheren und schnellen Nachrichtenweg auch für Handel und Industrie nutzbar machen und schlug hierzu im Jahre 1800 vor, den Telegraphen zur Bekanntgabe der Lösungsergebnisse der Staatslotterie zu verwenden. Tatsächlich gelang es Chappe, mit seinem Lotterienprojekte durchzubringen, und die Staatslotterie subventionierte von da an viele Jahre hindurch die Telegraphenverwaltung. So hatte z. B. die Straßburger Linie während langer Jahre überhaupt keine anderen Einnahmen für Betriebs-

und Unterhaltungskosten als jene von der Lotterie geleisteten Beiträge.

Vergeblich waren aber alle Versuche Chappes, bei Napoleon die Erlaubnis zur Benutzung des Telegraphen für private Zwecke durchzusetzen. Der Erfinder träumte bereits von einem großen europäischen Telegraphennetze, das in Paris seinen Mittelpunkt haben, sich von hier aus nach den großen Hafenplätzen Europas erstrecken und Zwecken des Handels, der Industrie sowie der Banken dienen sollte. Ein letzter Vorschlag Chappes zielte endlich dahin, in Paris eine Zeitung drucken und durch die Post in den Departements verteilen zu lassen. Diese Zeitung sollte durch ein tägliches telegraphisches Bulletin ergänzt werden, das von Paris aus am Morgen eines jeden Tages die wichtigsten Ereignisse des Tages ganz Frankreich zu verkünden hätte. Obwohl Chappe es für selbstverständlich erklärte, daß jenes Bulletin Napoleon regelmäßig zur Genehmigung vorgelegt werden sollte, so bekam er dennoch nicht die Erlaubnis zur Verwirklichung seiner auf allgemeine Benutzung des Telegraphen gerichteten Ideen. Das von ihm so großzügig entworfene Programm sollte erst vom elektrischen Telegraphen — und nun in voller Freiheit — in die Tat umgesetzt werden.

Gerade hier, in der Ablehnung von Einrichtungen für das öffentliche Wohl, finden wir bestätigt, daß Napoleon mit seinen Werken Kulturzwecke nicht verfolgte.

An die einst so glanzvollen Zeiten des optischen Telegraphen erinnern uns heute nur mehr vereinzelte, auf den Karten erhaltene Namen. Da, wo wir, wie z. B. auf dem Elsaß-Lothringischen Teile der Reichskarte, den Höhenbezeichnungen „au Télégraphe“, „Telegraphenhöhe“ oder „Signalberg“ begegnen, haben wir nichts anderes vor uns als die ehemaligen Stätten der Napoleonischen Telegraphenstationen.

Sonstige optische und akustische Einrichtungen. Schon in Ägypten hatte sich Napoleon optischer Nachrichtenmittel bedient und 1798 längs der Küste von Damiette einen großen und zwei kleine Signaltürme aufstellen lassen, von denen aus das Meer überwacht und wichtige Nachrichten sofort weitergegeben werden konnten. Die Verständigung fand mit Hilfe von Flaggen statt.

Diese wurden auf einem Maste gehißt, der auf der Plattform der einzelnen Türme errichtet war. Der Signaldienst wurde auf jedem Turme von zwei Matrosen ausgeübt.¹⁾

Vor Ausbruch des Krieges von 1809 hatte Napoleon von Passau über München bis Straburg eine Winterflaggenverbindung ausführen lassen, die in Straburg an den optischen Telegraphen anschloß. Mit Hilfe dieser Einrichtung erhielt der Kaiser am 12. April in Paris die bestimmte Meldung, daß die Oesterreicher den Vormarsch angetreten hätten, und daß für ihn der Augenblick gekommen sei, sich an die Spitze der Armee zu setzen. — Der Flaggentelegraph, einer Einrichtung nachgebildet, der sich die belagerten Preußen 1807 zum Austausch von Nachrichten zwischen Danzig und Neufahrwasser erfolgreich bedient hatten, bestand aus einer Reihe von Militärposten, die den Signaldienst zu versehen hatten. Hierbei vermittelten drei Flaggen von verschiedener Farbe (rot, weiß und schwarz) in ihren zahlreichen Zusammenstellungen die Signalsprache. Diese Linie wurde im Laufe des Feldzuges von Passau bis Wien verlängert. Die in Straburg einlaufenden Flaggentelegramme wurden durch den Chappeschen Telegraphen an das Kriegsministerium nach Paris weitergegeben. Den Schlüssel zu dieser optischen Zeichensprache besaßen nur Napoleon, Berthier und der Kriegsminister.

Auch diese Einrichtung scheint gleich dem optischen Telegraphen nicht immer ganz nach Wunsch gearbeitet zu haben. So schrieb²⁾ Napoleon am 19. Oktober 1809 auf der Rückreise nach Frankreich von Passau aus an seinen in Wien zurückgebliebenen Generalstabschef:

„Die Flaggensignale gehen schlecht; schuld daran sind die Postenfürher, die zu ihrer eigenen Übung Signale geben. Geben Sie auf der ganzen Linie bekannt, daß gar keine Signale gegeben werden dürfen außer jenen, die aus Richtung Wien kommen.“

Die napoleonische Kriegsführung machte auch von akustischen Signalen häufig Gebrauch. Sehr oft wurde der Beginn eines allgemeinen Angriffs durch Abgabe einer bestimmten Zahl von Kanonenschüssen festgesetzt. Als Napoleon in den Tagen

1) Siehe Befehl Napoleons vom 6. Oktober 1798. Corr. V Nr. 3428.

2) Corr. XX Nr. 15 960.

von Regensburg sich anschickte, die Schlacht von Eggmühl zu schlagen, schrieb er am frühen Morgen des 22. April von Landshut aus an Davout: ¹⁾

„Wenn ich aus Ihrer Richtung Gefechtslärm vernehme, so wird mir dies zur Genüge sagen, daß ich angreifen muß. Sollte ich aber nichts derartiges hören, und Sie in der Lage sein, Ihrerseits zum Angriff zu schreiten, so lassen Sie um Mittag eine Salve von 10 Kanonenschüssen abgeben und dies Signal um 1 Uhr und um 2 Uhr nachmittags wiederholen.“

In welchem ausgedehntem Maße Napoleon schon in seinem ersten Feldzugsjahre einen akustischen Nachrichtendienst größten Stiles organisiert hatte, zeigt uns ein Ende Dezember 1796 an Berthier erlassener Befehl, der in Erwartung des vierten österreichischen Entsatzversuches der Festung Mantua gegeben wurde. ²⁾

„Es sollen von Porto Legnago bis Verona durch Kanonenschüsse alle wichtigeren Nachrichten übermittelt werden. Hierzu wird Masséna bei Bussolengo ein Geschütz aufstellen, das die zu Verona gegebenen Signale wiederholt. Joubert sorgt für die Weitergabe von Bussolengo bis Rivoli; er läßt zwischen Castelnovo und Rivoli ein Geschütz bereithalten, um das Signal weiterzugeben, das General Guillaume auf der Höhe von Castelnovo errichtet und das die Verbindung mit Peschiera aufnehmen wird. Von Peschiera gehen die Signale nach Sermione, von hier nach Desenzano und von Desenzano nach Brescia. Vom Artilleriepark in Valeggio aus werden die aus Peschiera vernommenen Signale wiederholt und nach dem Hauptquartier (Serruriers) vor Mantua weitergegeben.

Die Signale dürfen nur von Porto Legnago, Verona oder Rivoli ausgehen. Es werden dreierlei Signale gegeben. Das erste — bestehend aus drei Kanonenschüssen, die mit einer Pause von je einer Minute abgegeben werden, darf von den zunächst gelegenen Signalgeschützen erst nach einer Pause von 5 Minuten aufgenommen werden.

Das zweite wird gebildet durch zwei unmittelbar nacheinander folgende Schüsse, die nach je 5 Minuten Pause dreimal wiederholt werden.

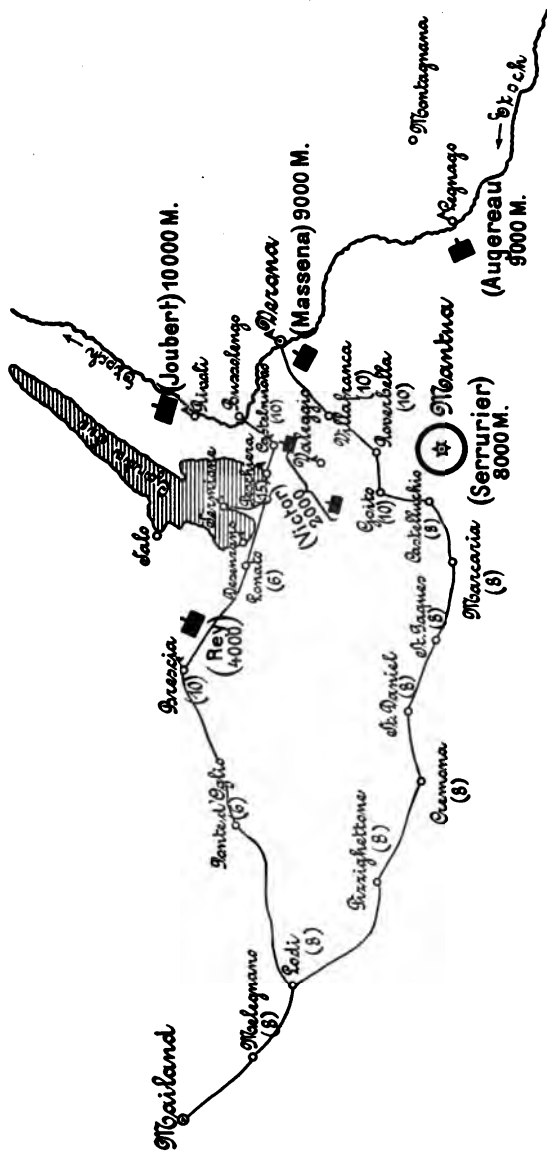
Das dritte besteht aus drei gleichzeitig abgegebenen Schüssen und wird nach 5 Minuten weitergegeben.

Die Signale haben folgende Bedeutung:

A. Wenn sie von Rivoli kommen: 1. Signal: der Feind greift die Stellung ernstlich an; 2. Signal: der Feind hat eine wichtige Stellung weggenommen; 3. Signal: der Feind ist geschlagen. Dieses letzte Signal wird, in Verona angekommen, zunächst nicht weiterbefördert; es wird vielmehr zunächst dem Divisionskommandeur davon Meldung erstattet, und

¹⁾ Corr. XVIII Nr. 15104.

²⁾ Napoleon an Berthier, Verona 21. 12. 1796. Corr. II Nr. 1301.



Lage der Einschließungsarmee
 von Mantua
 Ende Dezember 1796.

M. = 1:1400000.
 0 5 10 20 30 40 50 60 km

Bologna

dieser läßt das Signal Nr. 3 nur dann weitergeben, wenn er die Verständigung von Porto Legnago für nötig hält.

B. Wenn sie von Legnago kommen: 1. Signal: der Feind erscheint mit starker Infanterie zum Etschübergang. 2. Signal: der Feind hat die Etsch überschritten. 3. Signal: der Übergang des Feindes ist mißlungen, der Gegner tritt den Rückmarsch an. In Verona angekommen, wird dieses Signal nach Rivoli nur dann weitergegeben, wenn es der Divisionskommandeur für notwendig hält. Joubert befördert die zu ihm gelangten Signale auch nur dann, wenn sie für Desenzano und Mantua von Wichtigkeit sind.

C. Wenn sie von Desenzano kommen: 1. Signal: starke feindliche Infanterie bedroht Brescia oder Salo. 2. Signal: der Feind hat sich eines wichtigen Postens bemächtigt, sich in den Besitz von Salo gesetzt. Wird das Signal nach einer halben Stunde wiederholt, so bedeutet es: der Feind hat nicht Salo, sondern Brescia genommen. 3. Signal: Der Feind ist geschlagen oder bedroht weder Brescia noch Salo mehr. Hat Rivoli das Signal Nr. 1 gegeben, daß es angegriffen wurde, so wiederholt

Desenzano nach einer Pause von 30 Minuten eines der drei Signale; in diesem Falle mit folgender Bedeutung: Signal 1: wenn es derart angegriffen wurde, daß man zwar nicht Gefahr für Desenzano befürchtet, aber Rivoli keine Hilfe bringen kann. Signal 2: wenn man von Salo her so ernstlich angegriffen wird, daß man nicht nur Rivoli nicht unterstützen kann, sondern selbst der Verstärkung bedarf. Signal 3: wenn man nach Rivoli zur Unterstützung abrücken kann und selbst vom Feinde nichts zu befürchten hat.

Die Signale dürfen nur auf Befehl der in Porto Legnago, Rivoli und Desenzano kommandierenden Generale gegeben werden.“

Als Napoleon Anfang Januar 1797 sein Hauptquartier von Verona nach Bologna verlegte, wurden Serrurier und Augereau angewiesen, durch entsprechende Zwischenstationen die akustischen Signale von Goito oder Legnago aus bis Bologna weiterzugeben.

Betrachten wir das System dieser Signale etwas näher, so erkennen wir, daß Signal Nr. 2 das wichtigste ist, denn es bedeutet stets „Gefahr im Verzug“. Es ist daher auch für dieses Signal die einfachste Form (2 kurz nacheinander abgegebene Schüsse) gewählt, und es darf allein von allen Signalen dreimal wiederholt werden. Um jede Verwechslung mit Signal Nr. 3 auszuschließen, ist dessen Weitergabe auf ein Mindestmaß beschränkt.

Der Signaldienst hatte die stattliche Ausdehnung von 120 km Breite und 130 km Tiefe. Es ist leider nicht bekannt, ob er tatsächlich erfolgreich in Tätigkeit getreten ist, als Alvinci seinen letzten Entschlußversuch gegen Mantua unternahm. Wir wissen nur, daß Napoleon am 15. Januar in Bologna die ersten Nachrichten

über Moingis Borrüden erhalten hat, und zwar hatte Augereau die am 9. Januar erfolgte Besetzung Montagnanas durch die Österreicher gemeldet.

Relais. Es dürfte schließlich lehrreich sein, zu erfahren, in welcher Weise Napoleon Ende 1796 — also zur Zeit, da sich sein Hauptquartier noch in Verona befand — abgesehen von jenen akustischen Hilfsmitteln, die Nachrichtenübermittlung von Verona nach Mailand und von hier nach Frankreich organisierte.

Er hatte von Bussolengo und Verona aus je eine Relaislinie bis Mailand legen lassen und hierzu die verschiedenen Relaisstationen durch so viele Reiter besetzt, als auf der Skizze in runden Klammern angegeben ist. In Verona ritt täglich um 9 Uhr morgens eine Ordonnanz ab, die auf der südlichen Relaislinie nach Mailand gelangte. Joubert hatte jeden Tag vor Mitternacht eine Ordonnanz von Rivoli nach Verona abzufertigen, endlich ging regelmäßig von Bussolengo um die Mittagszeit eine dritte Ordonnanz auf der nördlichen Relaislinie in Richtung Mailand ab.

Luftschiffahrt.¹⁾ Die Revolution hat mancher Erfindung die Wege geebnet, die sonst im Strome der Zeit untergegangen wäre, so auch der Luftschiffahrt. Montgolfier hatte 1783 den ersten mit warmer Luft gefüllten Ballon zu Annonay in Frankreich öffentlich aufsteigen lassen. Noch im gleichen Jahre war auch der erste Gasballon erprobt worden. Als 1785 ein solcher in den Lüften platzte und mit seinen Insassen in die Tiefe stürzte, wirkte dieser alle Welt erschütternde Eindruck so lange nach, daß es der Vorausschungslosigkeit der Revolution bedurfte, um die Luftschiffahrt wieder zu Ehren zu bringen. Am 2. April 1794 wurde, von Robespierre mitunterzeichnet, durch Verordnung des Wohlfahrtsausschusses die Errichtung der ersten Militärluftschifferkompagnie (aérostiers) der Welt dekretiert. Schon am 2. Juni konnte der erste Militärballon „Entreprenant“ in die Höhe gelassen werden; er empfing vor Charleroi die Feuertaufe. Die Generale Morelot und Jourdan befanden sich wiederholt selbst in der Gondel und

¹⁾ Nach Graf Ferdinand v. Zeppelin „Die Luftschiffahrt“, Französische Verlagsbuchhandlung 1909 und Hilbebrandt „Die Luftschiffahrt“, München und Berlin 1907.

erfundeten die Befestigungsanlagen des Feindes. Auch an der Schlacht von Fleurus (26. Juni 1794) nahm die Luftschifferkompagnie teil; ihrer erfolgreichen Tätigkeit schrieb man nicht unwesentlich den Erfolg des Tages zu und man erkannte ihre Leistungen in solchem Maße an, daß noch im gleichen Jahre zu Meudon eine Luftschifferschule errichtet und 1795 eine zweite Luftschifferkompagnie aufgestellt wurde, die vor dem belagerten Mainz zur Zufriedenheit gearbeitet haben soll. Während des Feldzuges 1796 in Deutschland wurde die eine der beiden Kompagnien bis Augsburg, die andere bis Würzburg vorgezogen; die letztere geriet hier mit ihrem ganzen Gerät in die Hände des Feindes. Nach dem Friedensschlusse von Leoben 1797 neu organisiert und ausgerüstet, begleitete sie Bonaparte nach Ägypten.

Da das auf den Schiffen befindliche Ballonmaterial mitsamt den Gaserzeugungsapparaten von den Engländern vernichtet und auch eine spätere Sendung gekapert wurde, ist die Luftschiffertuppe in Ägypten nicht zu militärischer Verwendung gelangt. Doch ließ Napoleon bei einem von ihm in Kairo gegebenen Feste eine Tricolore-Montgolfiere aufsteigen, um die abergläubischen Muselmänner in Furcht zu setzen. Auch in der Korrespondenz Napoleons ist einmal von dieser Kompagnie die Rede und zwar wird ihr auch hier eine Rolle zugebach, die mit ihrem eigentlichen Zwecke gar nichts zu tun hatte. Bonaparte schreibt¹⁾ am 12. Januar 1799 aus Kairo an den General Caffarelli: „Ich wünsche, daß Sie am 25. ds., dem Jahrestag der Schlacht von Rivoli, den Ballon hochgehen lassen. Man soll ihn zu diesem Zwecke mit der Aufschrift versehen »Schlacht von Rivoli« und in diese auch die Namen der in jener Schlacht Gefallenen aufnehmen.“ In der Schlacht von Abukir geriet die Luftschifferkompagnie mit dem gesamten aerostatischen Material in die Hände der Engländer. Auf einen Bericht des Generals Hoche über die Nutzlosigkeit dieser Truppe verfügte das Direktorium 1799 die Auflösung der Luftschifferkompagnie und noch im gleichen Jahre ließ Bonaparte auch die Luftschifferschule zu Meudon schließen.

Der innere Widerspruch, der zwischen den Erfolgen der Militärluftschiffer während der Jahre 1794—96 und den über sie

1) Corr. V Nr. 3840.

1799 gefällten ungünstigen Urteilen liegt, kann wohl nur damit erklärt werden, daß die Strategie Napoleons anderer Natur war, als jene der Stellungen- und Festungskämpfe, in denen der Militärballon seine Feuertaufe erhalten hatte. Für die reizend schnelle Kriegführung des Kaisers war der zur Ballonfüllung damals noch benötigte Troß zu groß und schwerfällig.

Andererseits wird berichtet, daß Napoleon aus Aberglauben eine direkte Abneigung gegen die Aeronautik gehabt habe. Der Anlaß zu dieser soll ein am Krönungstage Napoleons 1806 losgelassener, später in Rom auf dem Grabe Neros wieder aufgefundener Pilotenballon gewesen sein, dessen Landungsstelle der Kaiser als ein übles Menetekel aufgefaßt haben soll.¹⁾

E. Kartenwesen zur Zeit Napoleons.²⁾

Kartenwesen im 18. Jahrhundert.³⁾ Wenn wir von Frankreich absehen, so waren wissenschaftlicher Wert und militärische Bedeutung der Karten noch während der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts recht gering. Die Kunst einer Darstellung der Erdoberfläche war über die ersten Anfänge nur wenig hinausgekommen, und noch fehlte es an brauchbaren Meßinstrumenten; dazu kam, daß die Mehrzahl der Fürsten die wenigen Karten, die sie hatten, streng geheimhielten und sich, als neue Methoden zu einer — auf mathematischer Grundlage beruhenden — Landesaufnahme bekannt wurden, beharrlich weigerten, den Männern der Wissenschaft ihre Landesgrenzen zu öffnen.

1) Mitgeteilt in Hildebrandt „Die Luftschiffahrt“, S. 27.

2) Zu vorliegendem Abschnitt wurden besonders die beiden umfangreichen Quellenwerke des Französischen Obersten und Vorstandes der Kartenabteilung Berthaut „La carte de France“, Paris 1898, und „Les Ingénieurs-Géographes-Militaires“, Paris 1892, benutzt.

3) Nach Burghardi „Kartographischer Standpunkt 1756“, Beilage 2 zum Militär-Wochenblatt 1897 und v. Janson „Die Kriegsgeschichtliche Kartentritt“, Militär-Wochenblatt Nr. 75/1905.

Friedrich der Große hatte die Bedeutung der Karte für militärische Zwecke wohl erkannt; er war ein eifriger Kartensammler und hielt die Generale und die Offiziere der leichten Truppen in seinen Instruktionen wiederholt zu eifrigem Studium der „Charte“ an. Aber auch er sah streng auf die Geheimhaltung der Karten, ließ in der Regel nur Handzeichnungen und keine Stiche herstellen und wies 1748 das Ansinnen eines französischen Geistlichen, die Brandenburgisch-Preussischen Lande trigonometrisch aufzunehmen, mit den Worten zurück:

„ . . . Die Karten, die ich von meinen Provinzen besitze, genügen mir vollständig zu genauer Orientierung; im übrigen habe ich keine Lust, mich in große Unkosten zu stürzen, um auch das Interesse meiner Nachbarn zu befriedigen.“

In dem Atlas von Müller (1:144 000), der als Meisterwerk damaliger Kartographie galt, und den Friedrich der Große für Böhmen benutzte, waren die Gebirge und welligen Erhebungen noch im Profile nach Art von Maulwurfshügeln, von denen einer dem anderen gleich, dargestellt. Wir finden nur ganz wenige Straßen eingezeichnet, die Lage der Ortschaften zueinander war ungenau.

Die bekannte Fink'sche Karte von Bayern, die noch Anfang des 19. Jahrhunderts viel benutzt wurde, enthielt überhaupt keine Straßen; um so liebevoller war hier die Kartenvignette ausgeführt. Der Beschauer von heutzutage hat den Eindruck, als ob diese mit ihren zahlreichen Allegorien, Schmörkeln, Emblemen und kunstvollen Buchstaben die Hauptsache gewesen wäre, und verwundert sieht er auf die mit roter Tinte erst zur Napoleonischen Zeit nachträglich eingetragenen Straßenzüge.

Wie Friedrich der Große, so hielten auch der Kaiser von Osterreich und die übrigen deutschen Fürsten ihre Karten streng geheim und schreckten, von Ausnahmen wie z. B. Sachsen abgesehen, vor Neuaufnahmen zurück. Der Französische Oberst Bonne,¹⁾ Leiter des topographischen Bureaus zu München, konnte noch 1802 über das damalige Kartenwesen Deutschlands, wie folgt, urteilen:

¹⁾ „Construction de la carte de Bavière“, Handschrift des Obersten Bonne in der Bayerischen Armeebibliothek zu München.

„Man hat bis jetzt nur wenige topographische Karten Deutschlands veröffentlicht und es ist zu fürchten, daß es noch gar lange hergehen wird, bis man sich ein vollständiges geographisches Bild dieses ausgedehnten Reiches wird machen können. Unter der großen Zahl der Deutschen Fürsten gibt es noch immer solche, die für die Topographie ihres Landes gar nichts getan haben . . .“

Bei dem Fehlen wissenschaftlicher Grundlagen, dem häufigen Weglassen der Verkehrswege und der primitiven Art der Geländedarstellung ist es für uns heute kaum mehr verständlich, wie auf derart mangelhaft beschaffenem Kartenmaterial überhaupt militärische Operationen aufgebaut werden konnten, und wir begreifen, daß der Erkundungstätigkeit ein weites Feld geöffnet war.

Frankreich, das im 18. Jahrhundert die Führung Europas auf dem Gebiete der Kunst und Wissenschaft hatte, sollte es vorbehalten sein, die Kartographie aus dem Zustande dürftiger, oft willkürlicher Wiedergabe der Natur zu wissenschaftlicher Grundlage zu erheben. Es darf als ein großes Ereignis bezeichnet werden, als Cassini de Thury, Direktor der Sternwarte und Mitglied der Akademie der Wissenschaften, im Jahre 1750 die ersten Blätter seiner auf astronomischen Beobachtungen und geodätischen Messungen beruhenden „Carte topographique générale de France“ im Maßstabe 1:86 400 herausgab. In diesen Blättern der so berühmt gewordenen Cassinikarte waren Wälder und Wiesen, Flüsse und Straßen, sowie die einzelnen Ortschaften sorgfältig wiedergegeben, die Höhenzeichnung war in Schwungstrichen (primitive Bergstrichmanier) dargestellt, deren Abtönung bereits ein Urteil über die Steilheit der Hänge zuließ, eine genaue Gradeinteilung nach Länge und Breite gab ein zusammenhängendes getreues Bild der Erdoberfläche. Dazu war die Karte in Kupfer gestochen und zunächst allgemein käuflich. Wenn auch noch gar manches in der Zeichnung verbesserungsfähig war, so durfte man die Karte doch als mustergültig bezeichnen, und erst jetzt konnte eigentlich von einer militärisch brauchbaren Karte gesprochen werden. Der bekannte Geograph E. v. Sydow urteilt über die Cassinikarte:

„Sie ist für den Fortschritt der Kartographie epochemachend und nicht allein für Frankreich die Basis aller Karten bis auf die jüngste Zeit, sondern auch für alle anderen Länder als ein klassisches Vorbild anregend und maßgebend gewesen.“

Die Karte umfaßte ganz Frankreich und war 1789 zum größten Teile fertiggestellt, während an den letzten Blättern bis 1815 gearbeitet wurde. Neben der Cassinikarte erschien fast gleichzeitig eine Verkleinerung in 1:345 600, die sogenannte Karte von Capitaine und als Luxusartikel und Glanzleistung auf dem Gebiete der Kartenzeichnung, die Carte des Chasses in 1:28 800, eine Karte von militärisch geringer Bedeutung, die hauptsächlich für die reichen Jagdbesitzer der Umgebung von Paris bestimmt war.

Die Karten, die anfänglich Privateigentum waren, gingen bald in Staatsbesitz über und wurden im Kriegsdepot zu Paris von Ingenieurgeographen hergestellt. Dieses Korps war 1744 gegründet worden und trug seit 1775 Uniform, ohne militärischen Rang zu haben.

Mit der Cassinikarte hatte Frankreich die bisherige Topographie Europas in den Schatten gestellt, und Napoleon war der Mann, das so erlangte topographische Übergewicht zu erhalten. Während er, wie wir sehen werden, schon 1809 mit ausgezeichneten Karten 1:100 000, die den Vergleich mit unserer heutigen Reichskarte keineswegs zu scheuen brauchen, die Deutschen Lande durchzog, mühten sich seine Feinde zum größten Teile mit dem anfangs beschriebenen alten Kartenmaterial ab, und während Napoleon schon Ende 1809 über einen handgezeichneten Atlas 1:100 000 von nahezu ganz Europa verfügte, hatten wir für erhebliche Teile der Provinz Preußen noch bis in die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts nur die Blätter der Reymannschen Karte in 1:200 000. So lange also hielt das topographische Übergewicht Frankreichs an.

Kartenmaterial Napoleons. Die genannten Kartenwerke waren es, die Bonaparte bei Beginn seiner Laufbahn größtenteils vollendet vorfand. Er, der es auf so vielen Gebieten verstand, die Errungenschaften seiner Zeit für seine Zwecke nutzbar zu machen und weiter zu entwickeln, hatte sogleich erkannt, daß der Aufschwung auf dem Gebiete der Kartographie für die Kriegführung von größter Bedeutung sei. Von dem Grundsatz ausgehend: „Eine Karte großen Maßstabs ist eine Kriegswaffe“, wußte er es schon im Jahre 1797 durchzusetzen, daß der Verkauf

der Cassinikarte eingestellt und ihre Benutzung auf die Generale, das diplomatische Korps und die Beamtenschaft beschränkt wurde. Er wollte seinen Gegnern für den Fall, daß Frankreich wieder einmal zum Kriegsschauplatz werden sollte, nicht die gleichen Vorteile einer guten Karte einräumen. Und die Geschichte hat ihm recht gegeben.

Bei solchem Verständnis für den Wert der Karten finden wir es natürlich, daß Bonaparte bald ein eifriger Kartensammler wurde. Zwar waren die umfassenden Bestände des Kriegsdepots zu seiner Verfügung; dies genügte ihm jedoch nicht; er ließ vielmehr unmittelbar nach Beendigung seines ersten Italienischen Feldzuges ausschließlich für seine Zwecke eine private Kartensammlung anlegen. Diese nahm dadurch riesigen Umfang an, daß ihr die Bestände aller größeren Archive Europas nach und nach gewaltsam zugeführt wurden, daß man für sie zahlreiche Anläufe machte, vom Kriegsdepot Kopien dort befindlicher Karten herstellen ließ, und endlich dadurch, daß Napoleon grundsätzlich die Karten, die einmal in seine Hände gelangt waren, nicht mehr zurückgab. Die Sammlungen umfaßten bald drei Kabinette; je eines zu Malmaison, Paris und St. Cloud. Gegen Ende des Konsulats waren in jedem von ihnen die meisten neueren Kartenwerke in drei Exemplaren vertreten. Ein viertes Kabinett entstand zu Fontainebleau; doch blieb dieses im Gegensatz zu den anderen von untergeordneter Bedeutung. Im Jahre 1802 begann man mit der Katalogisierung der Sammlung; sie enthielt bereits damals Generalkarten aller Weltteile (mit Ausnahme Australiens) und Spezialkarten ganz Europas. Die Zahl der Blätter, die jedes der drei großen Kabinette zählte, dürfte 20 000 bis 30 000, ihre Gesamtzahl nahe an 100 000 betragen haben, und man kann sagen, daß die Sammlungen Bonapartes schon im Jahre 1804 das Kartenwesen nahezu der ganzen Welt enthielten.

Die Rücksichtslosigkeit, mit der man bei Beibehaltung der Karten aus den Archiven zu Turin, München, Berlin, Wien usw. verfuhr, war außerordentlich. Weder Staats- noch Privateigentum wurde geschont; man nahm die Platten in gleicher Weise wie die Originalaufnahmen und Karten und schickte alles nach Paris ins Kriegsdepot oder in die Kabinette des Kaisers. So wurde 1807 dem Ingenieurgeographen Schneider, der in Berlin

auf der Kartensuche war, aus Paris geschrieben: „Fahren Sie nur fort, zu sammeln und sich zu bereichern, in der Weise, wie Sie es bisher gemacht haben. Alles soll dann in den großen »Reservepark« des Kriegsdepots verbracht werden.“ Der Vorstand des topographischen Bureaus der Armee von Spanien erhielt 1808 folgende Weisung:

„Wir haben großen Mangel an Spanischen Karten, und es ist deshalb eine höchst wichtige Aufgabe für die Ingenieurgeographen, regste Tätigkeit und peinlichste Sorgfalt beim Sammeln von allem Kartenmaterial zu entfalten, dessen Vorhandensein in den öffentlichen Depots des Krieges und der Marine zu Madrid, in den Archiven der Akademie der Wissenschaften, in den Universitäten, Herrschaften und Kirchenbesitzungen vermutet oder bestimmt in Erfahrung gebracht wird.“

Da, wo Gewalt oder klingende Münze nicht zum Ziele führten, betrat man den diplomatischen Weg. So wurden zahlreiche Russische Karten, die Napoleon 1812 wertvolle Dienste bei Herstellung seiner Kriegskarten leisteten, zur Zeit der Freundschaft zwischen Rußland und Frankreich von Petersburg nach Paris gebracht.

Napoleon erhielt auch von den ihn umschmeichelnden Monarchen an Karten bereitwillig das meiste, was er wollte; gnädig schenkte er dafür die Pläne seiner siegreichen Schlachten oder auch ein auf Seide aufgezoogenes Exemplar der „Carte des chasses“.

Man betrieb das Kartensammeln so eifrig und gründlich, daß z. B. schon Ende 1809 mit Genugtuung nach Paris berichtet werden konnte, „daß man jetzt über das gesamte Kartenmaterial Osterreichs verfüge“; dieser Meldung war hinzugefügt: „Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß es leichter ist, eine Provinz Osterreichs zu erobern, als sich in den Besitz der Karten dieses Landes zu setzen.“

Napoleon bekümmerte sich auf dem Gebiete des Kartenwesens überhaupt um alles. Als er 1805 einmal im Moniteur von einem Reliefplan der Schweiz gelesen hatte, schrieb¹⁾ er an Berthier: „Lassen Sie diesen Plan untersuchen, und wenn er besser sein sollte, als der kürzlich von mir beschaffte, so kaufen und bringen Sie ihn nach Paris. Da es nicht ausgeschlossen ist, daß wir noch Krieg

1) 7. April 1805. Corr. X Nr. 8539.

bekommen, kann man gar nichts besseres als solche Reliefkarten haben.“

Füllte Napoleon einerseits das Kriegsdepot und seine Kartenkabinette mit allen vorhandenen in- und ausländischen Materialien, so bereicherte er diese Sammlung nicht weniger durch das, was er an Karten durch seine Anregung schaffen ließ.

Vom ersten selbständigen Auftreten an hat Bonaparte jedes der Schlachtfelder, auf denen seine Truppen gesiegt hatten, aufnehmen lassen. Mit diesem Grundsätze war er 1796 hervorgetreten. Der Oberst und Adjutant Berthiers, Lejeune, der die Malerei in seinen Mußestunden ausübte, mußte 1805 das Schlachtfeld von Austerlitz aufnehmen und davon einige Panoramas zeichnen, wie Napoleon überhaupt Ansichtsskizzen jeder Art besonders liebte. Drei Tage nach der Schlacht vom 14. Oktober 1806 schon konnte dem Kaiser gemeldet werden, daß der Plan der Stadt Jena fertiggestellt sei. Der oben genannte Lejeune und Bacler d'Albe mußten am Tage vor der Schlacht von Borodino im Angesichte der Russen das Gelände des voraussichtlichen Gefechtsfeldes kritzeln; 1813 wurden die Schlachtfelder von Großgörschen, Bautzen und Dresden aufgenommen.

Zu jenen Aufnahmen lieferte Napoleon vielfach selbst die Truppeneinzeichnung und scheute dabei keineswegs vor ganz willkürlichen Korrekturen des geschichtlich Gewordenen zurück. Dieses Verfahren wandte er auf besonders drastische Weise z. B. bei dem Plane der Schlacht von Marengo an. Die Schlachtenpläne, zu denen sich auch Operationskarten hinzugesellten, wurden im sogenannten „Atlas Napoléon“ gesammelt, und der Kaiser geizte mit Verschönerung einzelner Blätter nicht. Von Preußisch-Eylau ließ er z. B. gleichzeitig zwei Ausgaben herstellen, eine zu Paris, eine zweite — diese mit französischem und deutschem Texte — zu Berlin; letztere Auflage war 1600 Exemplare stark und wurde von Napoleon in kurzer Zeit verschenkt.

Geradezu Großartiges leistete Napoleon auf dem Gebiete der Landesaufnahme. Er ließ 1798/99 Ägypten regelrecht vermessen. Als Ergebnis dieser Arbeiten erschien 1807 die „Grande Carte de l'Égypte“ (47 Blatt im Maßstabe 1 : 100 000), die einen nur kleinen Bruchteil des großen Werkes über Ägypten darstellte, dessen Atlas allein 893 Karten zählen sollte. Als Na-

oleon die Meldung erhielt, daß man den Stich der „Grande Carte“ beendet habe, äußerte er: „Man spricht mir vom Druck der Karte; man wird sie unter der Presse lassen und erst im Falle außerordentlicher Ereignisse verteilen; sie bleibe zunächst Staatsgeheimnis.“

Napoleon vergaß nicht, das Expeditionskorps, das nach *San Domingo* bestimmt war, mit einem topographischen Bureau auszurüsten und diesem umfangreiche Aufträge zu erteilen. In gleicher Weise wurde die kurze und bald mißlungene Unternehmung gegen *Louisiana* ausgestattet; 1803 entsandte man Ingenieurgeographen sogar nach *Indien* und begann um die gleiche Zeit mit der Aufnahme der französischen Besitzungen auf *Madagaskar* und *Réunion*.

Wandte sich Napoleons kartographisches Interesse selbst den fernsten Ländern zu, so lag für ihn der Schwerpunkt der Landesaufnahme selbstverständlich in *Europa*. Die Tätigkeit der kaiserlichen Ingenieurgeographen erstreckte sich planmäßig über alle Länder, sowohl über die von ihm beherrschten, als auch über jene, die von ihm politisch abhängig waren.

In *Frankreich* wurde die *Cassinikarte* revidiert, verbessert und durch die „*Carte de la Belgique*“ von *Ferrari* erweitert. Für die neu erworbenen linksrheinischen Besitzungen *Frankreichs* stellte man die „*Carte des Départements Réunis*“ (1:100 000) her. An der unter *Moreau* schon 1800 begonnenen „*Carte de Souabe*“¹⁾ (1:50 000) (die Gebiete *Württemberg* und *Badens* umfassend), wurde eifrig weitergearbeitet.

Endlich trug sich *Napoleon* schon 1808 mit dem Plane einer neuen Karte *Frankreichs*; doch kam diese während seiner Herrschaft nicht mehr zur Ausführung.

In *Deutschland* wurden topographische Bureaus zu *Hannover* und *München* errichtet; ersteres begann 1803 mit einer 100 000-teiligen Spezialkarte dieses Landes, letzteres arbeitete an der Herstellung einer „*Carte de Bavière*“¹⁾ im Maßstabe

¹⁾ Diese Kartenwerke wurden alle schließlich in 1:100 000 gestochen, aber größtenteils erst nach 1815 fertiggestellt; sie sind heute noch käuflich und im offiziellen französischen Kartencatalog aufgeführt.

1: 50 000. Das Bayerische Bureau hatte den Französischen Oberst Bonne zum Direktor, unter ihm arbeiteten französische und bayerische Ingenieurgeographen.

Weitere — ausschließlich französische — Bureaus bildeten sich noch während des Konsulats in der Schweiz, in Savoyen und im übrigen Italien. Überall schritt man zu planmäßiger Landesaufnahme und zur Herstellung von Karten großen Maßstabes.

Napoleon verfolgte mit großer Ungebuld die von ihm angeordneten kartographischen Arbeiten; fortgesetzt trieb er seine Ingenieurgeographen zur Eile an und konnte sehr ungehalten sein, wenn die begonnenen Kartenwerke zu langsam fortschritten. So schreibt er 1804:

„Nun wird schon vier Jahre lang an der »Carte des Départements Réunion« gearbeitet und man hat erst einen Teil des Departements Roer fertiggestellt. Auf diese Weise brauchte man zur Vollendung der Karte 20 Jahre; das hieße denn doch all zu sehr für die Nachwelt arbeiten“,

und an anderer Stelle:

„Seit fünf Jahren habe ich das Ergebnis der »Carte de l'Italie« nicht zu Gesicht bekommen. Wann wird man mir endlich die fertigen Blätter vorlegen? Sie melden mir auch gar nichts von den Fortschritten der »Carte de Souabe«. Man soll mir doch den fertiggestellten Teil zuschicken. Die Beschaffenheit der Wege soll scharf zum Ausdruck kommen, damit ich die für die Artillerie brauchbaren von den übrigen unterscheiden kann. Wenn man alle Schwarzwaldpässe sorgfältig einzeichnet, so wird diese Karte für uns eine der allerwichtigsten werden.“

Zu diesen großen Arbeiten, die viele Jahre umfaßten, kamen aber noch die Anforderungen Napoleons in bezug auf Herstellung von Kopien, Übersichts- und Spezialkarten, die für die einzelnen Feldzüge recht statlich waren und meist in aller kürzester Zeit geliefert werden mußten. Um diese Spezialaufträge rechtzeitig erfüllen zu können, arbeiteten zahlreiche Ingenieurgeographen vielfach Tag und Nacht.

Napoleon hatte im Jahre 1801 eine Etappenkarte von Frankreich herstellen lassen (1:1 824 000); in diese war neben den Flüssen und Gebirgen das gesamte Straßennetz, soweit es für Etappenzwecke in Betracht kommen konnte, aufgenommen und der Güte nach durch zweierlei Signatur (Grande route und Com-

munication bonne en tout temps) unterschieden. Die Etappenorte waren, in dreierlei Größen unterschieden, in einem Abstände von je 20 bis 30 km eingetragen. Diese Etappenkarte, die 1808 neu aufgelegt wurde, bildete die Grundlage für alle Marschdispositionen innerhalb Frankreichs. Napoleon ließ während seiner Feldzüge auch in Feindesland eine der beschriebenen ähnliche Etappenkarte herstellen; er bestimmte in der Regel selbst den großen Zug der Etappe; dieser wurde dann erkundet und fixiert; dann wurden die Etappenorte festgelegt und alles in eine besondere Karte eingetragen.

Im Jahre 1801 gab Napoleon Befehl, mit arabischem Texte eine Karte der sämtlichen Weltteile, außerdem eine solche von Nordafrika, Agypten, Syrien und Kleinasien herstellen zu lassen. Eine erneute Expedition nach ferneren Weltteilen scheint ihn schon damals wieder beschäftigt zu haben.

Auch für die geplante Landung in England hatte Napoleon zahlreiche Exemplare einer Etappenkarte fertigen lassen. In dieser waren für verschiedene Fälle die rückwärtigen Verbindungen und mit bestimmten Signaturen die an diesen errichteten Munitions-, Verpflegungs- und Bekleidungsmagazine kenntlich gemacht.

Neben der Etappenkarte wurde im Hauptquartier Napoleons auch in der Regel eine Operationskarte geführt. Zu ihrer Herstellung wurde z. B. Ende September 1805 eine Anzahl von Ingenieurgeographen in Straßburg versammelt; diese hatten zunächst die beabsichtigten Marschbewegungen für jedes Armeekorps in eine Karte einzuzichnen. Tag für Tag waren darin die von den Hauptquartieren der Armeekorps zu benutzenden Straßen und ihre Unterkunft am Abend eines jeden Marschtages, dazu auch die Bewegungen des Großen Hauptquartiers Napoleons und seines Generalstabes vermerkt. Am Schlusse wurde die Gesamtbewegung der Armee auf große Übersichtskarten übertragen.

Aber auch Karten anderer Art ließ Napoleon zahlreich anfertigen.

1803 wurden für die beabsichtigte Landung in England außer der bereits genannten Etappenkarte eine Karte Irlands (von Faden und Taylor) kopiert und gestochen, eine Umgebungskarte Londons und endlich eine Karte des französisch-englischen Küstengebietes hergestellt.

1805 mußten in kürzester Frist Verkleinerungen der „Carte de Bavière“ und „de Souabe“ in 1:300 000 gefertigt werden.

1806 verlangte Napoleon nach Karten des alten Griechenland und des Römischen Kaiserreiches, 1808 in Spanien Karten von Marokko, Tunis und den spanischen Besitzungen in Nordafrika.

1809 waren einzelne Blätter der „Carte de l'Allemagne“ (siehe darüber später) unbrauchbar geworden; zu ihrer Neubeschaffung erging am 30. März folgender Befehl an das Kriegsdepot: „. . . Seine Majestät verlangt nach Blatt Nr. 75; lassen Sie sofort 16 Zeichner an die Arbeit gehen, von denen jeder $\frac{1}{16}$ des Blattes schleunigst herzustellen hat . . .“

Von seinem Hauptquartier Schönbrunn scheint der Kaiser im Mai 1809 eine Reihe von Karten und Plänen gefordert und dabei nicht die gewünschte prompte Bedienung erfahren zu haben. In höchster Entrüstung schreibt¹⁾ er an den Kriegsminister:

„In Befolgung irgend eines lächerlichen Grundsatzes will man mir nur Kopien schicken; da man aber dies Geschäft sehr langsam vollführt, erhält man nichts rechtzeitig, und ich sehe mich der wichtigsten Materialien beraubt. Das nenne ich den Dienst schlecht betreiben. Wenn man dies mir gegenüber so macht, wie wird man dann erst die Generale bedienen? Wozu existiert überhaupt das Kriegsdepot, wenn es den Generalen nicht die für die Operationen nötigen Materialien liefert?“

Für den russischen Feldzug endlich hatte Napoleon neben anderen eine große Karte Rußlands im Maßstabe 1:500 000 stechen und vervielfältigen lassen.

Das größte Kartenwerk aber, das Napoleon durch Befehl vom 22. Februar 1808 veranlaßte, war eine handgezeichnete Karte 1:100 000, die — für des Kaisers persönlichen Gebrauch bestimmt — ursprünglich das Gebiet von der Dwina bis zum Rhein und von Wien bis Basel umfassen sollte.

Diese sogenannte „Carte de l'Allemagne“ oder „Carte de l'Empereur“ sollte zum größten Teile innerhalb eines Jahres hergestellt werden. Man verwendete zu diesem Riesenswerke alle im Kriegsarchiv und in den kaiserlichen Kabinetten vorhandenen Karten, zog sämtliches Material der zahlreichen topo-

¹⁾ Corr. XVIII Nr. 15 196.

graphischen Bureaus heran und ordnete zudem eine Reihe von Neuaufnahmen an.

Hier bewies sich die Leistungsfähigkeit der Napoleonischen Topographie aufs glänzendste, denn schon am 6. März 1809 konnte man dem Kaiser die ersten 98 Blätter der „Carte de l'Allemagne“ vorlegen, während weitere 100 nur noch des Aufziehens harrten. Als der Krieg von 1809 ausbrach, waren bereits 360 Blätter fertiggestellt. Napoleon war denn auch — ausnahmsweise — mit der geleisteten Arbeit zufrieden. Man brachte ihm die erste Serie der Karte ins Elisee, wo sie sogleich auf dem Parkett ausgebreitet wurde. Napoleon ließ sich auf den Boden nieder und befah, auf Händen und Füßen kriechend, das Werk; während er von Zeit zu Zeit pfiff und, seine Finger als Maßstab benützend, die Karte prüfte, sagte er: „Voilà une grande carte“ „voilà des cartes“.

Es dürfte interessieren, auch die Einzelheiten dieser Karte kennen zu lernen: Als sie im Juli 1809 fertig war, umfaßte sie in 420 handgezeichneten Blättern auf einer Kartenfläche von 168 qm Rußland bis zur Dwina, Polen, Nord- und Süddeutschland, Ober- und Niederösterreich; dazu kamen später noch Ungarn, Dalmatien, Dänemark und Südskandinavien. Die Güte der Karte war keine gleichmäßige; es wechselten ausgezeichnete Neuaufnahmen mit minderwertigen Teilen.

Am 19. Dezember 1809 schreibt Napoleon an Clarke:

„Die Karte ist so schlecht, daß man sie nicht brauchen kann; ich ziehe ihr die nächstbeste bei einem Buchhändler gekaufte Karte vor. Dieses Durcheinander von guten und schlechten Partien ist unglücklich, ja schlimmer, als wenn alle Teile gleichmäßig schlecht wären; so wie es ist, gefährdet es geradezu die Operationen. Ich kann mir nichts Gefährlicheres vorstellen. Wenn man Karten herstellt, soll man nur gute machen oder man müßte durch besondere Farbe alle zweifelhaften und schlechten Stellen hervorheben, damit man erkenne, daß man sich hier auf die Karte nicht verlassen dürfe.“

Nach dem Feldzuge von 1809 schritt man daher auch zur Verbesserung beträchtlicher Teile auf Grund neu erworbenen Materials.

Die Karte geriet während des russischen Feldzuges zum größten Teile, der Rest nach der Schlacht von Leipzig, in Verlust und befindet sich heute im Kartenarchiv zu St. Petersburg.

Die nachfolgenden Notizen über einige Einzelheiten der „Carte de l'Allemagne“ fußen auf einer im Berliner Kriegsarchiv befindlichen Kopie dieser Karte, speziell auf den Blättern der Umgebung Dresdens, die mir persönlich vorgelegen haben.

Die Kopie ist auf gelblich getöntem Papier hergestellt, die größeren Straßenzüge sind — wie bei allen Handexemplaren Napoleons — am unteren Rande der Doppelliniensignatur durch Orangefarbe hervorgehoben; Feldwege sind durch einfache Linien ersichtlich gemacht. Die Gewässer sind blau, die Waldungen hellgrün getönt, alle Gebäulichkeiten — so auch die Befestigungen Dresdens — einzeln in Karmin im Grundriß gezeichnet. Mühlen, Poststationen, Kapellen, Wegweiser sind in der uns geläufigen Art und Weise dargestellt. Die Schreibweise ist französisch. Die Darstellung des Geländes und der Berge in Schummerung ist plastisch, die Karte außerordentlich übersichtlich und erinnert an die Blätter unserer 100 000-teiligen Karte in der Dreifarbendruckausgabe.

Ergänzende Materialien. Napoleon war ein unermüdlicher und sorgfältiger Arbeiter, ihm genügte das fremde und selbstgeschaffene Kartenmaterial nicht; er suchte dessen Unzulänglichkeit vielmehr noch durch die Benutzung geographischer Werke zu ergänzen, er ließ ferner allerlei Statistiken aufstellen und versäumte nicht, die Feldzüge früherer Zeiten zu studieren.

So forderte schon der junge Bonaparte im März 1796 vom Kriegsdepot — abgesehen von zahlreichen Karten — die Memoiren Maillebois' mit Atlas, eine Beschreibung Piemonts, die militärische Geschichte des Prinzen Eugen von Savoyen und die des Feldzuges Vendômes. Für die Englische Expedition (1803) mußte binnen 20 Tagen eine Enzyklopädie „England illustrated“ abgedruckt werden; alle über England gesammelten Nachrichten hatte Napoleon in zwei Bänden zusammenstellen und an die Lagerkommandanten und Armeeführer verteilen lassen. Es fehlte nicht an einer Karte, in die man alle früher in England versuchten und gelungenen französischen Landungen eingezeichnet hatte.

Zu den Vorbereitungen seines Feldzuges von 1805 gehörte eine Karte, in die — Tag für Tag — alle Märsche und die

Straßen eingezeichnet waren, die Suworow 1799 mit seiner Armee auf dem Rückmarsche aus der Schweiz durch Süddeutschland und Oesterreich benutzte hatte. An Hilfsmaterialien standen für diesen Feldzug eine zweibändige geographische Beschreibung des Schwarzwaldes und ein topographisch-statistisch-historisches Handbuch dieses Gebietes zur Verfügung. Aus München verschrieb man sich mehrbändige statistische Werke von Bayern, Franken und Schwaben, auch eine Beschreibung von Würzburg und Umgebung.¹⁾

Großartig waren die Vorbereitungen, die Napoleon für den russischen Feldzug treffen ließ. Man hatte eine geographische Enzyklopädie Rußlands aus dem Deutschen ins Französische übersetzt, auf diplomatischem Wege ein zu St. Petersburg herausgegebenes, geographisches und historisches Handbuch des Zarenreichs beschafft, auch hatte der Kaiser nach den Werken von Storch und Petri eine Generalstatistik dieses Landes ausarbeiten lassen. Napoleon führte für seine Verpflegungsdispositionen eine eigens zu diesem Zweck hergestellte Generalkarte der Binnenschiffahrt Preußens. Diese Karte enthielt alle Kanäle und schiffbaren Flüsse mit den anliegenden Ortschaften, ferner Statistiken über die von den Schiffen auf den einzelnen Wasserstraßen zu fassenden Lasten und Angaben darüber, ob und wie lange die Wasserwege im Winter gefrieren.

Ingenieurgeographen. Wurde bisher im wesentlichen ein Überblick über die Karten und sonstigen Materialien gegeben, die zum technischen Rüstzeuge Napoleons gehörten, so dürfen hier die militärischen Erkundungen nicht unerwähnt bleiben, die Napoleon regelmäßig vor Beginn seiner Feldzüge, während dieser, auch nach deren Beendigung ausführen ließ, um das Bild der Karte zu ergänzen oder zu ersetzen, den augenblicklichen Zustand der Gegend kennen zu lernen und weitere Materialien für künftige Feldzüge zu sammeln. Hier, auf dem Gebiete der Erkundungen, entfalteten die Ingenieurgeographen — denen der Kaiser 1809 Offiziersrang verliehen hatte — ihre wichtigste und angestrengteste Tätigkeit.

Zahlreiche Instruktionen Napoleons geben uns ein recht klares Bild von diesem Dienstzweige. Die Erkundungen erstreckten sich auf:

¹⁾ Nach Mombert-Colin, I. Bd., S. 643 ff.

Straßen, Gewässer, Berge, Höhen, deren Beschaffenheit und Charakter, auf Feststellung der Einwohnerzahl und andere Statistik. Als Ergebnis jeder Erkundung mußte eine Skizze mit Erläuterungen abgeliefert werden, für die der Maßstab meist vorgeschrieben war. Die Ingenieurgeographen mußten auf Befehl des Kaisers den Namen unter ihre Arbeiten setzen, damit er jederzeit in der Lage war, mit dem Verfertiger über Einzelheiten mündliche Rücksprache nehmen zu können.

Ganz energisch verwahrte sich Napoleon dagegen, daß ihm andere als peinlich genaue Aufnahmen eingereicht wurden; auch verbat er sich jede Einmischung der Ingenieurgeographen in Dinge, die sie nichts angingen.

„Wenn ich eine Erkundung anordne, so will ich nicht, daß man mir einen Feldzugsplan bringe. Ein Ingenieurgeograph hat das Wort Feind überhaupt nicht auszusprechen; er soll die Wege, Hänge, Höhen, Schluchten, Hindernisse und deren Beschaffenheit erkunden, sich überzeugen, wo die Fahrzeuge durchkommen können; er hat sich aber unbedingt jeder Einmischung in Feldzugsentwürfe zu enthalten.“

Wie überall, so stellte Napoleon auch auf dem Gebiete der Erkundungen die höchsten Anforderungen an seine Untergebenen. „Zur Vollendung einer flüchtigen Wegeskizze“ sagt er einmal, „wird es einem Ingenieurgeographen ein leichtes sein, 28 bis 32 km an einem Tage aufzunehmen.“

Zur Ausführung ihrer Erkundungen wurden die Ingenieurgeographen in der Regel auf die einzelnen Armeekorps verteilt, blieben aber dabei dem Hauptquartier unmittelbar untergeben.

„Sie sollen grundsätzlich bei der Avantgarde marschieren. Sie sind beritten und skizzieren flüchtig das Gelände beiderseits der Straßen. Jeden Tag sollen sie das Ergebnis ihrer Arbeiten abliefern . . . , die Skizzen, die man mir nach beendeten Marsche oder nach geschlagener Schlacht bringt, helfen mir gar nichts. Hauptsache bleibt, daß man gute Krokis in dem Augenblicke zur Verfügung hat, da die ersten feindlichen Plänkler sichtbar werden, und daß auf Grund dieser Krokis S. Majestät seine Anordnungen treffen kann, sei es zur Schlacht, sei es zu irgend einem anderen Plane.“¹⁾

Die ersten größeren Erkundungen hatte Bonaparte 1800 für den Alpenübergang angeordnet; für 1805 folgten solche des

1) Aus einer Instruktion Berthiers.

Schwarzwaldes, Süddeutschlands und Oberösterreichs; sie waren ganz besonders umfangreich in den Jahren 1806 und 1807, weil Napoleon während dieser Feldzüge an brauchbaren Karten Mangel litt. 1809 ließ Napoleon nach beendigtem Feldzuge — während des Waffenstillstandes — ungeheure Erkundungsaufträge ergehen, die sich auf ein Gebiet von 80 km Umfang um Wien erstreckten. An diesen Aufträgen arbeiteten 13 Ingenieurgeographen zwei Monate lang und lieferten zum Schluß 86 Krofis im Maßstabe 1:28 800 ab, die vornehmlich zur Verbesserung der „Carte de l'Allemagne“ verwendet wurden. Auch 1812 wurden zahlreiche Wegeerkundungen ausgeführt. 1813 bis 1815 konnten bei dem raschen Wechsel der Operationen nur wenige Erkundungsaufträge erledigt werden, auch befand man sich auf schon öfter betretenem Boden.

Die Verluste, die das Ingenieurgeographenkorps zu verzeichnen hatte, waren im Laufe der Zeit recht zahlreich. Oft allein in Feindesland reitend, selten von größerer Bedeckung begleitet, gerieten nicht wenige in Gefangenschaft; viele fielen vor dem Feinde oder erlagen Krankheit und Frost, so besonders 1812 in Rußland.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß selbst in Kleinasien, im alten Babylonien und in Persien zahlreiche Wegeaufnahmen gelegentlich der Entsendung des Generals Gardanne nach Persien (1807 bis 1809) gemacht worden sind.

Das Gesamtergebnis aller 1798 bis 1815 ausgeführten Erkundungen war überraschend reich und hat Napoleon wertvolle Dienste geleistet.

Handhabung des Kartenmaterials. Napoleon widmete dem Studium der Karten außerordentlich viel Zeit. Fast alle Augenzeugen berichten, daß der Kaiser „viel über seinen Karten saß“. Napoleon war gewohnt, die Karten, die er zu seinen Studien und Entwürfen benötigte, selbst auszuwählen. Stets verglich er mehrere Kartenwerke, eine Vorsicht, die bei der verschiedenen Qualität der damaligen Topographie vielfach geboten war. Zu seinen Feldzugsentwürfen durchforschte er in der Regel alles überhaupt verfügbare Material; er zog dazu stets auch geographische und historische Werke zu Rate und verwertete die Erkundungsergebnisse früherer Feldzüge.

Wenn Napoleon zur Armee abging, war seine Kutsche stets mit Karten und Büchern vollgestopft.

So wie der Kaiser seine eigenen Kartensammlungen hatte, so verfügte er im Felde auch über sein persönliches topographisches Bureau, das in einem früheren Abschnitte bereits eingehend gewürdigt wurde. Zur Fortschaffung der Materialien des Bureau topographique de l'Empereur diente ein zwei- oder vier-spänniges Fahrzeug; als dieses während mehrerer Feldzüge dem Großen Hauptquartier nicht zu folgen vermochte, verwendete man noch außerdem Packtiere. Die notwendigsten Karten führten berittene Chasseure mit, die sich im unmittelbaren Gefolge des Kaisers befanden.

Napoleon behandelte die Karten schlecht; er überzog sie mit zahlreichen Strichen, machte viele Notizen auf oder neben die Karte und war ungehalten, wenn man ihm derartig zugerichtete Blätter durch neue zu ersetzen versuchte. Odeur liebte er gar nicht; sie hatten für ihn einen „odeur insupportable“; auch verbat er sich zu dünnes Kartenpapier, weil auf diesem seine Truppennadeln nicht halten wollten.

In der Regel wurden die für Napoleons Handgebrauch bestimmten Karten auf blauer Leinwand aufgezogen und so gefaltet, daß sie bequem in die Tasche gesteckt werden konnten. Die Blätter hatten eine Größe von 50×80 cm, doch vereinigte man für den Gebrauch in Napoleons Arbeitskabinett vielfach vier Blätter zu einer Karte; auf allen Blättern war der Toisen- und Meilenmaßstab angegeben; den Metermaßstab konnte Napoleon nicht leiden.

In den späteren Feldzügen mußte Bacler d'Albe eine kleine Druckerpresse mitführen lassen, um in der Lage zu sein, binnen wenigen Stunden eine Anzahl von Skizzen oder Plänen vervielfältigen zu können. Mittels dieser Handpresse wurde z. B. während des Feldzuges von 1813 ein kleiner Plan der Schlacht von Leuthen hergestellt; doch sollte damit wohl nur die Kriegsbrauchbarkeit der Druckerpresse bewiesen werden.

Ausstattung der Armee mit Karten. War die Kartenausrüstung Napoleons großartig und modern, so kann man dies von jener der Armee im allgemeinen nicht behaupten.

Berthier und sein Stab waren meist noch gut versorgt; denn in einem vierspännigen schweren Kartenwagen, der allerdings oft zu spät ankam, wurde das Material für das topographische Bureau der Grande Armée nachgeführt — nicht zu verwechseln mit dem des Kaisers — über das Berthier als Chef des Generalstabs verfügte. Schon die Marschälle litten Kartenmangel. Zwar lieferte auch diesen das Kriegsdepot, was es selbst entbehren konnte; doch scheint das nicht immer viel gewesen zu sein, und der Ruf nach Karten verstummte in keinem der vielen Feldzüge. Besonders schlecht war die Kartenausstattung im Jahre 1806. Lannes' Notiz nach Karten „Je me trouve absolument sans carte“¹⁾ hat aber zur Annahme eines allgemeinen Kartenmangels bei den napoleonischen Unterführern verleitet, die sich mit den tatsächlichen Verhältnissen im Widerspruch befindet. So war z. B. Davout mit Karten stets gut ausgestattet; er hatte allerdings ein besonderes Verständnis für dieses militärische Hilfsmittel, fing als Kartenfreund frühzeitig zu sammeln an und scheute zur Beschaffung guter Karten selbst große Geldopfer nicht. Der Nachlaß des bei Wagram gefallenen Generals Lasalle förderte allein 47 verschiedene Kartenwerke Deutschlands, Osterreichs, Böhmens und Ungarns zutage; davon einzelne großen Maßstabes zu 20—25 Blättern.²⁾ Die meisten Generale mußten sich — besonders in den ersten Feldzügen — die nichtfranzösischen Karten durch den Buchhandel auf eigene Rechnung beschaffen. 1805 scheint damit der Verlag von Levrault in Straßburg ein gutes Geschäft gemacht zu haben. Schon 1809 stieß selbst der Kauf auf Schwierigkeiten, weil auf dem Markte nichts mehr zu haben war. Unangenehm machte sich der Kartenmangel auch in Spanien geltend; vergeblich boten hier Marschälle und Generale bis zu 200 Napoleondor für ein Exemplar der brauchbaren Lopezkarte.

Die mangelhafte Ausstattung der Armee mit Karten muß weniger auf die Unvollkommenheiten des damaligen Vervielfältigungsverfahrens als auf den überraschenden Beginn der meisten napoleonischen Feldzüge zurückgeführt werden; daß der

¹⁾ Lannes an Napoleon, Coburg, 8. Okt. 1806. (Foucart „Campagne de Prusse“, I. Bd., S. 404.)

²⁾ Philip „Étude sur le service d'État-Major“, S. 291.

Kaiser die technischen Schwierigkeiten zu überwinden verstand, beweist uns der Feldzug von 1812, der erste und einzige, den der Kaiser von langer Hand vorbereitet hatte. In diesem Kriege nimmt denn auch die Ausstattung der Armee mit Karten modernes Gepräge an. So hatte ein kaiserlicher Erlaß vom Jahre 1811, der nebenbei dem Kriegsdepot erneut jeden Verkauf von Karten an Private verbot, bestimmt, daß allen Offizieren die Karten unentgeltlich abgegeben werden sollten; das Kriegsdepot sollte sofort 500 Exemplare à 40 Blatt der „Carte de Russie“ (1:500 000) zur Verteilung an die Generale, Obersten und alle Führer der leichten Kavallerie, bis herab zum Escadronchef, bereithalten. Diese Anforderung von Karten war aber doch zu groß, als daß sie sogleich hätte erfüllt werden können. Das Kriegsdepot besaß nämlich nur drei Pressen; aber es wußte sich zu helfen; es griff zu privater Unterstützung, und bald waren, verteilt auf alle Stadtteile von Paris, 22 Pressen in Tätigkeit.

An jeder der zahlreichen Platten der „Carte de Russie“ arbeiteten zwei Mann, die von 6 zu 6 Stunden abgelöst wurden. Um ja keine Zeit zu verlieren, hatte man sogar einen Wagendienst eingerichtet, der das Abholen der Drucker von ihrer Wohnung und ihren Rücktransport dorthin zu übernehmen hatte. Auf diese Weise brachte man es zuwege, der Armee bis Ende Juli 200 Exemplare des Kartenwerkes auf großen Wagen zuzuführen. Außerdem mußten die täglich zur Armee abgehenden Kuriere und auch alle über Paris reisenden Offiziere so viel Karten, als sie tragen konnten, mitnehmen. Im ganzen hat das Kriegsdepot etwa 1000 Exemplare der Karte — das sind rund 40 000 Blätter — abgegeben. Um möglichst viele Karten befördern zu können, hatte man schließlich ein besonders feines Papier benutzt, auch hatte man die Kartenränder abschneiden lassen. Trotzdem liefen immer noch Klagen über Mangel an Karten beim Kriegsdepot ein. Die Mehrzahl der gelieferten Karten war nämlich nicht mehr zur Verteilung gekommen, vielmehr in Massen den Kosaken in die Hände gefallen.

Trotz der schweren Verluste an Karten, die man 1812 zu beklagen hatte — es war so ziemlich das gesamte Kartenmaterial verloren, das die große Armee im Felde besaß, darunter auch der größte Teil der „Carte de l'Allemagne“ des Kaisers —, war

das französische Heer für den Feldzug von 1813 wieder gut ausgestattet; denn das Kriegsdepot und die Kabinette des Kaisers bargen eine Fülle des besten Materials. Der „Reservepart“ hatte sich also bewährt. Alle Generale erhielten je ein Exemplar der Karte von Gilly, Textor, Schroetter, Zannoni, Soßmann und Petri. Aber auch in diesem Feldzuge kamen die später der Armee nachgesandten Karten nicht mehr zur Verteilung; und da, wo diese stattfand, herrschte geradezu Vergeudung. In den Feldzügen von 1814 und 1815 endlich verfügte die Armee über die guten Karten von Cassini und Ferrari; alle Generale führten zudem die Karte von Capitaine. Im Handel waren diese Karten, dank der Verkaufsverbote Napoleons, längst nicht mehr zu haben. Besonders die „Carte de la Belgique“ von Ferrari leistete 1814 den Franzosen wertvolle Dienste, und die Generale der Verbündeten boten für einzelne Blätter dieser Karte 600 Franks.

Napoleons Feldzugskarten. Bei der Art und Weise, wie sich Napoleon der Karten zu bedienen pflegte, läßt sich — von Einzelheiten abgesehen — nicht bestimmen, welche Karte Napoleon während seiner einzelnen Feldzüge jeweils benutzt hat. Es kann jedoch an der Hand der historischen Quellen eine Übersicht über jene Kartenarten gegeben werden, die im bureau topographique Napoleons mitgeführt worden sind. Wir werden mit der Annahme nicht fehlgehen, daß die meisten von ihnen vom Auge des großen Feldherrn durchgeprüft wurden.

1796. Die beiden wichtigsten Karten waren „Piemont“ von Chauchard und „Carta corografica degli Stati di S. M. il Re de Sardegna“ von Boronio (1:216 000).

Daneben führte das topographische Bureau Bonapartes: „Kirchenstaat“ von Bascovich, — „Lombardei“ von d'Anville, — „Piemont und Savoyen“ von Jaillot, — „Italien“ von Laborde. — Für das Alpengebiet Bourcet „Carte géométrique du Haut Dauphiné et de la frontière ultérieure“ 1:86 000, für das genuesische Küstenland „Karte von Chaffrion“ 1:138 000 und „Top. Karte sämtl. Länder der Republik Genua“, dazu viele Karten kleinen Maßstabes und zahlreiche Pläne fester Plätze.

1800. An neuem Material verfügte Bonaparte über eine „carte générale de la guerre en Italie et dans des Alpes“ 1:257 000;

sie war von Bacler d'Albe 1797 bis 1799 aufgenommen worden, eine überhafterte und deshalb unvollkommene Arbeit.

Den Entwurf zum Feldzuge vom Jahre 1800 machte Napoleon auf einem Exemplar der Karte von Borgonio und auf einer handgezeichneten Karte Piemonts, die man 1797 zu Turin erbeutet hatte. Mitgeführt war ferner außer den unter 1796 genannten Kartenwerken: „Lombardel“ von Jamoni.

1805. „Carte de Souabe“ (1:50 000, teilweise auch eine Verkleinerung in 1:100 000). — „Carte de Bavière“ (1:50 000). — „Bayern“ von Fink, „Deutschland“ von Chauchard, eine andere von Soßmann; dazu der gute Straßenatlas Bayerns von Riedl und „Oberösterreich“ (1:100 000). — Ferner Karten von Hessen-Darmstadt, Württemberg, Italien, Ungarn und der Walachei; zum ersten Male begleitete der Schlachtenmaler Gauthier das Kaiserliche Hauptquartier.

1806/7. Das Kartenmaterial war sehr dürftig und schlecht. Man hatte nur alte Karten von Bayern, Sachsen, Preußen und Hannover, in denen vielfach die Wege nicht eingezeichnet waren. Napoleon war zumeist auf Erkundungen angewiesen. Das zu Berlin erbeutete Kartenmaterial war für die Feldzüge von 1807 nur teilweise brauchbar.

1808. Napoleon führte eine handgezeichnete Karte 1:500 000, die nach den Karten von Lopez, Mentelle, Bourgoni und den Marinekarten von Tosino hergestellt war. Auch verfügte er über einen Atlas der festen Plätze Spaniens.

1809. In diesem Feldzuge war die Kartenausstattung sehr gut; man besaß das 1805 benutzte Material, dabei die „Carte de Bavière“ teilweise, „Carte de Souabe“ größtenteils, auch schon in 1:100 000, und Übersichtskarten dieser Gebiete in 1:300 000; für Niederösterreich eine handgezeichnete Karte 1:100 000; ferner: „Sachsen“ von Petri, „Oberösterreich“ von Treuttel, „Bayreuth, Bamberg, Ansbach“ von Hammer, „Nürnberg“ von Wetter.

Als Übersichtskarte zog der Kaiser vielfach „Deutschland“ von Chauchard (1:520 000) zu Rate.

Für den wiederholten Donauübergang leistete die zu Wien erbeutete „Karte der Donauschiffahrt“ von Baron Passifi (1:100 000) wertvolle Dienste. Napoleon verfügte über die

Pläne aller festen Plätze des heutigen Bayerns, natürlich auch über die Erkundungsergebnisse von 1805.

Dazu hatte man so ziemlich alles Kartenmaterial, das in Wien, Berlin und München veröffentlicht worden war. Auch benützte Napoleon schon die ersten Blätter der zur damaligen Zeit in Herstellung begriffenen Carte de l'Allemagne in 1:100 000.

Ein genaues Verzeichnis der zu Anfang des Feldzuges 1809 im topographischen Bureau Napoleons vorhanden gewesenen Karten, Pläne, Erkundungen und Materialien Deutschlands und Oesterreichs ist in Sassi, Campagne de 1809 I. S. 576—581 abgedruckt.

1812. „Carte de l'empire de Russie“ (1:500 000), 77 Blatt, „Carte de l'empire de Russie“ (1:300 000), 256 Blatt, dazu viele Spezial- und Übersichtskarten; auch die „Carte de l'Allemagne“ war mitgeführt worden.

1813. Man hatte für Napoleon eine teilweise Rekonstruktion der „Carte de l'Allemagne“ hergestellt. Auf dem Sächsischen Kriegstheater benützte der Kaiser am häufigsten „Sachsen“ von Petri (1:160 000); für Schlesien hatte Marschall Soult seine private große Karte dieser Provinz abtreten müssen.

Anfang August forderte Napoleon Karten von Böhmen, Mähren, Steiermark, Kärnthen und Bayern. Das Sächsische Kriegsdepot stellte eine Karte Böhmens von Müller dem Kaiser zur Verfügung.

1814. Da die teilweise ergänzte „Carte de l'Allemagne“ bei Leipzig in Verlust geraten war, stellte man zum dritten Male Teile dieser Karte her.

Als Übersichtskarte benützte Napoleon eine verbesserte Karte von Capitaine (1:345 000); er gebrauchte außerdem die Karte der Champagne von Bazin und die Karte von Cassini, Erweiterung nach Ferrari. (Belgien, 1:86 400.)

1815. „Frankreich“ von Cassini, Erweiterung nach Ferrari, „Carte des Chasses“, „Carte des Départements Réunis“ und als Übersichtskarte „Capitaine“ 1:345 000.

Eine genauere Betrachtung der Kartenwerke, mit denen sich Napoleon beschäftigte, und der Länder, von denen er Karten

herstellen ließ und in die er seine Ingenieurgeographen hinaus sandte, vermag uns aber auch in die strategischen Pläne des Feldherrn und in seine hochfliegenden welterobernden Phantasien Einblid zu geben.

Nach den kartographischen Vorbereitungen, die 1803 getroffen wurden, erscheint es uns kaum mehr zweifelhaft, daß die Landung in England fester Vorfaß Napoleons und nicht, wie es in Desbrières großangelegtem Werke¹⁾ behauptet wird, „Legende“ oder eine Operation war, „qu'il ne put ou ne voulut jamais réaliser“.

Mit welchen Plänen aber mag sich die Phantasie Napoleons beschäftigt haben, die ihn 1806 Karten des alten Griechenland und des Römischen Kaiserreiches, 1808 solche Nordafrikas fordern ließ, die ihn veranlaßte, jene, auf seinen Befehl geschaffene Karte Ägyptens der Öffentlichkeit vorzuenthalten und die seinen Ingenieurgeographen die Wege bis nach Louisiana, Persien und Indien wies?

Einheimische Führer. Am Schlusse dieses Abschnittes sei noch erwähnt, daß die Mitnahme einheimischer Führer im Heere Napoleons sehr gebräuchlich war. Das selbst heute noch wohl anwendbare Sprichwort, der schlechteste Führer sei schließlich besser als die beste Karte, stand damals noch in voller Geltung.

Aus der jedenfalls recht großen Zahl wertvoller Leistungen einheimischer Führer seien die der Gamsenjäger hervorgehoben, die am 4. November 1805 das französische 69. Infanterie-Regiment auf Gebirgspfaden in den Rücken des Forts bei Scharnitz (in Tirol) geleiteten, und der Pfarrer Putzke aus Wenigenjena, der durch Todesdrohungen gezwungen, dem rechten Flügelforps der Franzosen für den Anmarsch zur Schlacht von Jena die Wege und Steige durch die gewundenen Schluchten des Rautales weisen mußte.

¹⁾ „Projets et Tentatives de Débarquement aux Iles Britanniques“, Paris 1900 bis 1902.

F. Napoleonische Straßenbauten.

Geschichtliches.¹⁾ Das römische Straßennetz war auch in Frankreich rasch verfallen, und die mittelalterlichen Zustände auf dem Gebiete des Verkehrs wesens gleichen hier ganz denjenigen, wie sie um diese Zeit aus unseren deutschen Verhältnissen bekannt sind. Es war im 11. Jahrhundert damit so schlimm bestellt, daß sich ein eigener geistlicher Orden, der „frères pontifes“, bildete, der aus „milden“ Gaben Brücken baute, Straßen unterhielt und Reisende beschützte. Der Umschwung in Frankreich vollzog sich unter Colbert. Trotz bestem Willen konnten sich aber Colberts praktische Leistungen auf diesem Gebiete nicht weit über eine Beseitigung der ärgsten Mißbräuche bei den Wegezollerhebungen, Zentralisierung der bis dahin den Provinzen überlassenen öffentlichen Arbeiten und Bereitstellung größerer Geldsummen für den Wegebau erheben. Der Straßenzustand blieb trotz aller Bemühungen besonders im Winter ein herzlich schlechter. Noch fehlte es eben an Leuten, die mit der Kunst des Chausseebaues hinreichend vertraut waren.

Das Verdienst der Regierung Ludwigs XV. war es, daß sie diesem Mangel durch Begründung eines nur aus Fachleuten zusammengesetzten „Corps des ponts et chaussées“ (1718) und durch Errichtung einer „École des ponts et chaussées“ abhalf (1747), in der ein wissenschaftlich geschulter Ersatz jener Fachleute herangebildet wurde.

Um die Straßenarbeiten möglichst zu fördern, wurde 1738 der Frondienst zum Bau und Unterhalt der großen Verkehrswege allgemein eingeführt; hierzu wurden alle Männer von 16 bis 60 Jahren zu 50 Tagen jährlicher Fronarbeit mit Hand- und Gespanndiensten herangezogen. Die 36 Jahre, die der offiziellen Einführung des Frondienstes folgten, bedeuten die größte Entwidlungsperiode in der Geschichte des Chaussee- und Brückenbaues in Frankreich. Nicht weniger als 6000 km Landstraßen wurden neu geschaffen.

¹⁾ Hauptsächlich nach Vignon „Études historiques sur l'administration des voies publiques en France aux 17^e et 18^e siècles“, Paris 1862.

Auch die Kunst des Wegebaues und der Straßenunterhaltung machte entschiedene Fortschritte. Immerhin dürfen wir die damaligen Leistungen nicht etwa mit den heutigen vergleichen, denn trotz mancher technischer Vervollkommnungen war die damalige Straßenbauweise eine recht schlechte. Der Fröner arbeitete hastig und ungenau; eine kunstgerechte Herstellung ließ sich von solch mäßiger Arbeiterqualität nicht erzielen. Dazu kam, daß der Frondienst (corvées) alsbald von aufgeklärten Geistern wie Mirabeau und Voltaire heftig angegriffen und der Fröner mehr und mehr zu passivem Widerstande angestachelt wurde. Unter dem Eindrucke der gegen die Fronarbeit erhobenen berechtigten Anklagen versuchte Turgot 1776 die Corvées abzuschaffen und durch eine Steuer zu ersetzen, die allen Bewohnern des Landes aufgelegt werden sollte. Allein die Opposition der privilegierten Stände hinderte zunächst die Ausführung des Vorhabens, das erst 1787 in die Tat umgesetzt wurde.

Der Frondienst im Vereine mit den Einrichtungen des Corps und der École des ponts et chaussées war es, der Frankreich als erstem Staate in Europa ein fundamentales Straßennetz von 40 000 km Ausdehnung gegeben hatte, das einen Kostenaufwand von 800 Millionen Livres repräsentierte. Ganz Europa sah mit Staunen auf solche Leistungen, denen man nirgends etwas Ebenbürtiges entgegenstellen konnte. Nicht lange freilich sollte das Land sich dieses Besitzes freuen, denn schon kamen mit Windeseile die Vorboten der Revolution, deren Einfluß auf das französische Straßennetz wir im folgenden betrachten wollen.

Seit dem Jahre 1776, dem Zeitraum, da der Kampf gegen die Fronarbeit größere Dimensionen angenommen hatte, war auf dem Gebiete des Straßenbaues wenig mehr geschehen. Als dann 1787 die verhaßten Corvées endgültig beseitigt waren, und die an Stelle der Fronarbeit eingeführte Steuer nicht zur Durchführung gelangte, da war die Last gefallen, ohne daß für den Bau und Unterhalt der Verkehrswege neue Hilfsquellen eröffnet waren. Man legte die Hände in den Schoß und ließ die öffentlichen Arbeiten gänzlich liegen.

Die aus dem Jahre 1799 stammenden Berichte des französischen Staatsrates und andere private Schriften enthüllen ein geradezu schauerhaftes Bild des damaligen Straßenzustandes.

„Die Chaussees sind zerstört, die Gleispuren zahllos; hier Löcher von Metertiefe, in denen die Fahrzeuge im Not stehen bleiben und aus denen sie nur mit Hilfe von Ochsen herausgezogen werden können; dort sieht man gänzlich aufgewühlte Straßen, an deren Erhebungen und Senkungen sich die Räder stoßen und brechen.“¹⁾ Aus dem Elsaß wird berichtet: „Seit 1787 hatte man die Straßen völlig vernachlässigt. Die Gräben wurden von den Anwohnern ausgefüllt, die dadurch ihr Ackerland zu erweitern suchten; ja Teile der Wege selbst wurden von habgierigen Bauern bepflanzt. Das Wasser konnte nicht abfließen und nach Regengüssen wurden viele Straßen so unwegsam, daß die Fuhrleute es vorzogen, über das Feld zu fahren. In den Dörfern und Städten war überall das Pflaster aufgerissen und mühsam mußten sich die Wagen zwischen Löchern und großen Steinhäufen den Weg bahnen. Trotz des miserablen Zustandes der Wege wurden seit 1790 Chausseegelber erhoben. Zahlreiche Brücken im Elsaß waren zerfallen oder dem Einsturze nahe.“²⁾

Das also waren die Zustände des französischen Wegewesens, als Bonaparte mit starker Hand die Zügel der Regierung ergriff, um mit beispiellosem Fleiße und Geschick in wenigen Jahren dem Staate wieder ein brauchbares Straßennetz zu verschaffen.

Napoleon als Reorganisator. Napoleons erste Maßnahmen betrafen die **Wiederherstellung** der gänzlich vernachlässigten Chaussees. Er gab hierzu dem seit langem zur Untätigkeit verurteilten Corps des ponts et chaussées neues Leben, indem er es mit reichlichen Geldmitteln ausstattete und einen Generaldirektor³⁾ an seine Spitze berief, dem die Leitung aller den Wege- und Brückenbau betreffenden Arbeiten übertragen wurde. Im Jahre 1801 waren die ersten 20 Straßenzüge ausgebessert, 1802 wurden 42 weitere in Angriff genommen und 1806 war schon die Mehrzahl

¹⁾ E. Blanc „Napoléon I., ses institutions civiles et administratives“, Paris 1880, S. 103 bis 110.

²⁾ Darmstädter „Die Verwaltung des Unterelsaß unter Napoleon I.“ Aus der Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. Neue Folge, XVIII. Bd., Heidelberg 1903, S. 549.

³⁾ Cretet 1799 bis 1806, Montalivet 1806 bis 1809, Molé 1809 bis 1813.

jener großen und zahlreichen Chaussees wiederhergestellt, die sich von Paris strahlenförmig gegen die Grenzlande erstreckten.

Hand in Hand mit diesen planmäßig betriebenen Ausbesserungsarbeiten gingen jene Sonderaufgaben, die Napoleon dem Corps des ponts et chaussées überall da stellte, wo gerade seine militärische oder politische Gedankenwelt besonders in Anspruch genommen war. Fast in jedem Jahre gab es Aufträge für außerordentliche Wegeverbesserungen in dieser oder jener Gegend in oder außerhalb Frankreichs. Erkundungen und Ausbesserungen von Straßen sowie Brücken- oder Fährbauten ließ Bonaparte schon während seines ersten Feldzuges in Italien verschiedentlich vornehmen. Für Ägypten forderte und erhielt er die Mitgabe eines besonderen Korps von Brücken- und Wegebauingenieuren, die dort ein reiches Feld der Tätigkeit fanden. 1800 wurden eingehende Erkundungen der Alpenstraßen vorgenommen. Als Napoleon sich 1802 bis 1804 mit Landungsplänen in England trug, sehen wir ihn auf die Besserung der nordfranzösischen Küstenstraßen ein besonderes Gewicht legen; die großen Erkundungsaufträge, die er vor Beginn seiner Feldzüge von 1805 und 1806 gab und die sich ganz wesentlich mit Feststellung des Zustandes des österreichischen, des süd- und norddeutschen Wegenezes zu beschäftigen hatten, sind zu bekannt, als daß hierfür besondere Belege nötig wären. 1807 begegnen wir den ersten Straßenverbesserungsaufträgen für das französisch-spanische Grenzgebiet; geradezu zahllos sind die gleichen Anordnungen, die sich vom Jahre 1800 ab auf Piemont, Italien und Dalmatien beziehen, wohin Napoleons Streben nach Festigung seiner dortigen Herrschaft viele Jahre hindurch hauptsächlich gerichtet ist. Vom Jahre 1810 an nimmt Norddeutschland auch auf straßenbautechnischem Gebiete seine ganze Aufmerksamkeit in Anspruch.

Napoleon hat sich aber nicht mit jenen Straßenerneuerungen begnügt, die im Vorhergehenden besprochen wurden, er hat vielmehr dem Beispiele der alten Römer nachgestrebt und eine Reihe von Straßen- und Brückenneubauten vollführen lassen, die allein schon genügen würden, die Erinnerung an seine Persönlichkeit in der Geschichte lebendig zu erhalten.

Bergstraßen. Schon im Jahre 1797 hatte Bonaparte dem Direktorium den Bau der Simplonstrasse vorgeschlagen, um

über die Alpen hinweg eine kürzere Verbindung Frankreichs mit der Cisalpinischen Republik zu erlangen. Der Feldzug von Marengo mit dem unerwartet langen Widerstande des Forts Bard hatte die Dringlichkeit jenes Vorschlages erneut erwiesen. So wußte es denn Bonaparte durchzusehen, daß ein gemeinsamer Beschluß der Konsuln vom 7. September 1800 den Bau der Simplonstrafe anordnete. Bereits die einleitenden Worte des Dekrets: ¹⁾ „Der Weg von Brig bis Domo Dossola wird für Geschütze fahrbar gemacht“, bezeugen zur Genüge die mit dem Straßenbau verbundenen Absichten.

Die Bergstraße hat eine Länge von 63 km, eine Breite von 7 bis 8 m, nur 6 bis 7 v. H. Steigungen und wurde einschl. zahlreicher Kunstbauten und Schutzhäuser binnen fünf Jahren mit einem Kostenaufwande von 15 000 000 Fr. hergestellt. Zuerst unter ausschließlich militärischer Leitung, die später dem Ministerium des Innern übertragen wurde, arbeiteten 5000 Zivilarbeiter und verschiedene Truppenteile fünf Sommer lang an ihrer Erbauung.

Wollte Napoleon anfänglich seinen Verteidigungsplan Oberitaliens im wesentlichen auf die Simplonstrafe als Hauptzufuhrlinie stützen, die es ihm ermöglichte, hinter Abba und Tessin mit wenigen Truppen so lange zu halten, bis die Verstärkungen über jene Bergstraße herangekommen wären, so erfuhren diese Pläne gar bald eine Änderung, als die französische Herrschaft sich zusehends in Oberitalien ausgebreitet hatte. Schon im Jahre 1801 hielt Bonaparte auch den Bau einer Kunststraße über den Mont Cenis für notwendig. 1802 wurde die Anlegung der Mont Gendvresstraße angeordnet und die Fahrbarmachung des Col di Tenda-Weges befohlen; endlich sollte längs der Küste die sogenannte Vitorastrafe Nizza — Rom eröffnet werden. Gleichzeitig wurde Alessandria zu einer großen Festung ausgebaut und zum Hauptstützpunkte der oberitalienischen Herrschaft erhoben.

Die natürlichen Wälle der Alpen und des Apennin, hinter denen sich die Könige von Sardinien bisher so sicher gefühlt, und deren Übergänge sie geflissentlich in einem möglichst schlechten Zustande erhalten hatten, sollten nunmehr fallen. Da, wo bisher nur

¹⁾ 7. September 1800, Corr. VI Nr. 5091.

schmale Steige über die Berge führten, wo Wagen nur zerlegt und auf Maultieren verpackt über das Gebirge gebracht werden konnten, dorthin berief Napoleon jetzt ein Heer von Ingenieuren, Soldaten und Arbeitern, um Kunststraßen anzulegen, die den höchsten Anforderungen selbst heute noch genügen würden. Gar bald rollten große Postwagen über jene Berge, und die neuen Straßen bedeckten sich mit langen Marschkolonnen französischer Truppen.

Über die Bewertung dieser Bergstraßen äußerte sich Napoleon wie folgt: ¹⁾

„Die vier großen Bergstraßen sollen so gebaut werden, daß man, ohne abhaken zu müssen, nach Piemont gelangen kann. Diese Forderung ist nichts anderes als die natürliche Folgerung aus der Vereinigung Piemonts mit Frankreich . . . In Alessandria wird sich die stärkste Festung Europas erheben . . . Alpen und Apennin, jene zwei großen, von der Natur geschaffenen Barrieren, die bisher nur vom Genius großer Feldherren überwunden wurden, verbinden nunmehr Frankreich mit Italien, Piemont mit Genua durch die Bande des Handels, wie sie nunmehr auch politisch vereinigt sind.“

Die zuletzt angeführte Äußerung war für die „Öffentlichkeit“ bestimmt, deshalb sprach Napoleon hier von Handelsinteressen. Um jedoch ermessen zu können, worin er die wahre Bedeutung seiner Bergstraßen erkannte, wollen wir noch in Kürze deren militärische Einrichtungen näher kennen lernen. Nach einer allgemeinen Weisung Bonapartes waren an jeder der großen Bergstraßen (Simplon, Mont Cenis, Mont Génèvre) drei Gendarmierbrigaden zu stationieren, hiervon je eine auf dem Sattelpunkte, die anderen zu beiden Seiten am Fuße des Berges. Für die Gendarmier und ein Infanteriebataillon zu 1000 Mann waren Kasernen zu erbauen, außerdem Pulver-, Munitions- und Waffenmagazine anzulegen. Auf der Höhe des Simplon und Mont Cenis ließ Napoleon je ein Hospiz errichten, „qui serviront d'auberge“. Als Muster für diese Klostererrichtungen dienten jene der Mönche auf dem St. Bernhard, die Bonaparte 1800 wertvolle Dienste geleistet hatten. Endlich war längs der Gebirgsschaulseen eine Reihe von Blodhäusern zu errichten, in denen mehrere Kompagnien Wegewärter Unterkunft finden sollten, die für die Straßenunterhaltung und im Winter für die Schneeräumung sorgen mußten.

¹⁾ 6. August 1802, Corr. VII Nr. 6234.

Italienische Straßenbauten. Die Napoleonischen Bergstraßen waren erst zum Teil vollendet, als die allmähliche Ausbreitung der französischen Herrschaft über ganz Italien¹⁾ die Anlage einer Reihe neuer Straßenzüge umsomehr forderte, da die bisher selbständigen kleinen italienischen Staatengebilde keinerlei durchgehende Verbindungen aufzuweisen hatten. So sind denn die Jahre 1805 bis 1809 erfüllt von zahlreichen neuen großen Arbeiten. Napoleon überließ in den Königreichen „Italien“ und „Neapel“ den Straßenbau zu ziemlich selbständiger Verfügung seinem Stiefsohne Eugen bzw. seinem Bruder Joseph (später Murat) und äußerte nur selten persönliche Wünsche für Ausgestaltung der in diesen Königreichen an sich gut ausgebildeten Wegeneze. Um so mehr war der Kaiser dafür besorgt, daß die seiner Herrschaft unmittelbar unterworfenen Gebiete von Piemont, Genua, Toskana und des Kirchenstaates fest an das französische Straßensystem angeschlossen wurden.

Bei den Linienführungen zu seinen Neubauten in Italien ließ sich Napoleon sowohl von strategischen als politischen Gesichtspunkten leiten. Hauptstützpunkt der italienischen Herrschaft sollte nach wie vor Alessandria werden, dessen Ausbau als Festung emsig betrieben wurde, Spezzia wurde zum Haupt-Flottenstützpunkte Italiens bestimmt. Aus diesen strategischen Grundgedanken und aus der Lage und Bedeutung der großen italienischen Städte ergeben sich die Richtungen der Napoleonischen Straßen fast von selbst. Die Vitorialstraße Nizza — Rom stellte die durchgehende Längsverbindung zwischen Frankreich und Italien her. Schon 1802 beschlossen, hatte sie ursprünglich die wichtige Aufgabe, den bis zur Fertigstellung der Bergstraßen sehr gefährlichen Übergang über die Alpen und die Apenninen zu vermeiden. Beim Bau dieser großen, zum Teil in Fels gesprengten Straße waren außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden. Ihre Fertigstellung erfolgte auch nicht mehr zu Napoleons Lebzeiten. Zum Anschluß an die Vitorialstraße ließ Napoleon eine Reihe von Verbindungswegen durch den Apennin herstellen, so die Straßen

¹⁾ 1805 Napoleon als „König von Italien“ anerkannt; Einverleibung Genuas. 1806 Joseph König von Neapel. 1808 Einverleibung Toskanas, Parmas und Piacenzas. 1810 Einverleibung des Kirchenstaates.

Turin—Nizza, Turin—Savona bzw. Port Maurice, Alessandria—Genua, Piacenza—Genua, Parma—Sestri und Parma—Spezzia. Genannte Straßen erweisen sich als ganz natürliche Transversalen mit dem Zwecke, Truppenverschiebungen aus der oberitalienischen Tiefebene gegen die Küste und umgekehrt rasch vollziehen zu können.

Straßen in Dalmatien und auf Korfika.¹⁾ Napoleon hatte vom Jahre 1806 an auf die Festigung seiner Herrschaft in Dalmatien großen Wert gelegt. Bis zur Okkupation durch die Franzosen gab es in diesem Lande fast keine Straßen. Die Venetianer hatten solcher nicht bedurft; als Herren des Meeres konnten sie sich auf dem dalmatinischen Festlande mit reiner Abwehr begnügen und ihre an der Küste gelegenen, zahlreichen befestigten Seestädte vom Meere aus versorgen. Die österreichische Herrschaft hatte zur kulturellen Hebung Dalmatiens wenig getan. Man hatte eine einzige Straße (von der kroatischen Grenze bis Zara) angelegt, im übrigen aber war es bei Entwürfen geblieben.

Gerade entgegengesetzt zur Lage der Venetianer damals war die der Franzosen im Jahre 1806. Das Meer gehörte den Engländern. Zuführen konnten zur See nicht bewirkt werden. Man hatte eine feindliche Landungsarmee und Aufstände zu befürchten. Wollte man auf der Hut sein, so mußte man sich im Inneren Dalmatiens mit zahlreichen, genügend mit Material und Geschützen ausgestatteten Truppen schnell bewegen können. Hierzu waren Landstraßen dringend nötig.

Mit klarem Blicke hatte der in Dalmatien kommandierende Marschall Marmont die Eigenart der Lage der ihm anvertrauten Provinz erkannt und unverzüglich schritt er deshalb zum Bau der von ihm für nötig erachteten Verbindungen. Als solche sah er zunächst zwei Kommunikationen: Zara—Sebenico—Spalato und Anin—Ragusa—Cattaro, dazu die entsprechenden Querverbindungen an.

Marmont verwendete zu seinen im Jahre 1806 begonnenen Straßenbauten sowohl Militär- als Zivilarbeiter, und es dürfte lehrreich sein, die Art und Weise kennen zu lernen, wie

¹⁾ Vergl. „Denkwürdigkeiten des Marschalls Marmont, Herzogs von Ragusa“, übersetzt von Burdardt, Halle 1857, III. Bd., S. 31—33 u. 52—57.

hier der Straßenbau betrieben wurde. Die Soldaten arbeiteten bei erhöhtem Verpflegungssatze regimenterweise unter Anleitung von Ingenieuren und unter Aufsicht ihrer Offiziere. Die einzelnen Straßenstücke erhielten die Bezeichnung des bauenden Regiments. Dieser Name, dazu diejenigen der höheren Offiziere und des Obersten wurden in den Felsen gemeißelt. Weniger rücksichtsvoll verfuhr Marmont mit den Zivilarbeitern. Er ließ zunächst in der ganzen Provinz eine Zählung der arbeitsfähigen Männer vornehmen, die auf diese Weise ermittelten 12 000 Mann in zwei Hälften abteilen und in jeweils 14 tägigem Wechsel zum Frontdienste heranziehen. Sappeure, Offiziere und Unteroffiziere beaufsichtigten die Arbeit, Ingenieure leiteten auch hier den Bau. Jeder Arbeiter erhielt täglich ein Kommißbrot oder eine doppelte Fleischportion. War die für 14 Tage berechnete Arbeitsleistung beendet, so trat Ablösung ein; wer früher fertig wurde, ward vorzeitig entlassen, ohne an seinem 14 tägigen Verpflegungssatze verkürzt zu werden; wer die zugeteilte Arbeit nicht rechtzeitig vollendete, blieb so lange an Ort und Stelle, bis die geforderte Leistung getan war. Auf diese Weise gelang es, binnen weniger Jahre Dalmatien mit einem guten und ausreichenden Straßennetz zu versehen, eine Tatsache, die jene Anekdote als nicht unglaubwürdig erscheinen läßt, nach der der Kaiser von Oesterreich gelegentlich eines Besuches in Dalmatien 1817 oder 1818 zu Metternich geäußert haben soll: „Es ist recht fatal, daß der Marschall Marmont nicht zwei oder drei Jahre länger in Dalmatien geblieben ist.“¹⁾

Für Korsika hat Napoleon stets eine besonders große Vorliebe an den Tag gelegt. Er hat sehr viel für diese Insel getan und niemals vergessen, daß sich hier seine Geburtsstätte befand. Sein Interesse für Korsika bekundete er u. a. auch durch den Straßenbau: Ajaccio—Bastia, der so ziemlich die ganze Felseninsel durchschneidet.

Soufflige Straßenbauten. Von den übrigen Napoleonischen Chaussees ist zunächst die Straße Bordeaux—Bayonne zu nennen. Der Zweck dieser Anlage ergibt sich ohne weiteres aus dem seit 1808 andauernden Kriegszustande mit Spanien, der die

1) Marmont, III. Bd., S. 55.

Schaffung einer guten Etappenstraße von Frankreich nach der Iberischen Halbinsel dringend wünschenswert machte.

Im Osten Frankreichs wendete Napoleon dem Ausbau eines direkten Straßenzuges Paris — Mainz besondere Teilnahme zu. Die Straße, die von Metz bis Mainz neu angelegt wurde, war 1812 vollendet und sollte vor allem das neu erworbene linke Rhein-Ufer mit Frankreich verbinden.

Zu den letzten großen Wegebauten Napoleons zählen die Verbindungen, durch die er Belgien und das Mündungsgebiet der Elbe dauernd an die französische Herrschaft zu fesseln beabsichtigte. Dies waren die beiden großen Straßenzüge Paris — Wesel — Hamburg und Antwerpen — Amsterdam mit der Abzweigung Breda — Nymwegen.

Nach diesem Überblick über die Napoleonischen Straßenbauten, zu denen manche unausgeführten Straßenprojekte und noch eine lange Reihe von großen und kleineren Brückenbauten hinzuzuzählen wären, die hier des Raumes wegen übergangen werden müssen, bleibt noch ein kurzer Blick auf die Organisation und Technik des Straßenbaues zu werfen, um schließlich zu zeigen, was das Napoleonische Straßennetz im Dienste der militärischen Operationen zu leisten imstande war.

Organisation¹⁾ und Technik.²⁾ Das ganze Straßen- und Brückenbauwesen war zur Zeit Napoleons selbstverständlich streng zentralisiert. Napoleon bestimmte im allgemeinen die Richtung der zu bauenden Straßen selbst und leitete wohl auch persönlich die an Ort und Stelle vorzunehmenden Erkundungen. Die technische Ausführung der Bauten, die Verwaltung, Besserung und ständige Beaufsichtigung der fertiggestellten und aller bestehenden Landstraßen überließ er zu ziemlich selbständiger Handhabung dem Brücken- und Wegekorps. Daß er aber auch hier sehr oft persönlich eingriff, darf uns bei der Kenntnis von Napoleons Natur nicht wundernehmen. An der Spitze des „Corps des ponts et

¹⁾ Nach Courtin „Arbeiten der Brücken- und Wegebauingenieure seit 1800“, Gotha 1813.

²⁾ Nach Bogelius Steenstrup „Leitfaden zur Anlage und Unterhaltung der Landstraßen“, Kopenhagen 1843.

chaussées“ stand, wie bereits eingangs erwähnt, ein Generaldirektor. In jedem Departement Frankreichs überwachte ein Divisionsinspektor alle öffentlichen Arbeiten. Jedem dieser Inspektoren waren mehrere Oberingenieure untergeordnet, zur Bearbeitung der Bauentwürfe im einzelnen. Diese Ingenieure hatten jährlich zweimal ihr Departement zu bereisen. Die Ausführung der Neubauten wurde von gewöhnlichen Ingenieuren geleitet und im allgemeinen von Tagelöhnern ausgeführt. Doch zog man zu den Straßenbauten vielfach auch Gefangene heran, die man in Kompagnien zu je 100 Mann einteilte und durch französische Offiziere überwachen ließ. Nur ganz ausnahmsweise, wie z. B. in Dalmatien, wurde Fronarbeit zugelassen. In den eroberten Ländern wurde der Straßen- und Wegebau in sinngemäßer Weise eingerichtet.

Was die Technik des Straßenbaues betrifft, so befand sich diese zur Zeit Napoleons auf hoher Stufe. Das seit 1775 allgemein eingeführte System Tresaguet bedeutete einen wesentlichen Fortschritt gegenüber der früheren Bauweise. Trotz Verminderung der Dide der Fahrbahn konnte sie nunmehr dauerhafter und billiger hergestellt werden. Die bei diesem System vorausgesetzte höhere Qualität der Arbeit konnte nur von Tagelöhnern, nicht aber von Frönern geleistet werden. Das System Tresaguet fand in ganz Europa Nachahmung und wurde erst 1820 durch Mac Adams neue Methode verdrängt. Bei allen großen Straßenbauten Napoleons herrschte das Bestreben vor, die kürzeste Verbindungslinie mit Paris herzustellen. Wir finden seinen meisten Bauprojekten einen kurzen Hinweis beigelegt, um wie viele Stunden die neue Trace den Weg nach der Landeshauptstadt kürzte. Trotz dieses obersten Grundsatzes, der ja auch für die Römer maßgebend war, kam Napoleon aber nicht zu dem Ergebnisse, die Linienführung ohne Rücksicht auf das Gelände vorzunehmen. Schmurgerade Straßenzüge, wie wir solche vielfach von den Römern rücksichtslos über Berg und Tal hinweggeführt finden, werden wir bei Napoleon vergeblich suchen. Seine Straßen streben nicht die unbedingt kürzeste Linienführung, sondern die schnellste Beförderungsmöglichkeit an; sie suchen die Berge zu umgehen, und wo dies — wie z. B. im Gebirge — nicht möglich ist, ersteigen sie sie in langen

Serpentinen. Napoleon wollte, daß man selbst seine Bergstraßen im Trabe bergauf und bergab befahren könne.

Militärische Bedeutung der Straßenbauten. Die 277 Millionen Francs, die Napoleon von 1800 bis 1812 für seine Straßen, und die 31 Millionen, die er in dem gleichen Zeitraum für Brückenbauten verausgabte ließ,¹⁾ machten sich ihm reichlich bezahlt. Verfügungte er doch damit über ein engmaschiges, wohlgefügtes und straff organisiertes Straßennetz, das in großartiger Weise die Durchführung seiner politischen Absichten und den schnellen Aufbau seiner militärischen Operationen unterstützte, ja vielfach erst ermöglichte.

Napoleon hatte für ganz Frankreich, auch für Italien und die übrigen unterworfenen Gebiete Etappenkarten ausarbeiten lassen, in denen alle für Truppenbewegungen in Betracht kommenden Straßen der Güte nach eingetragen und in Tagesetappen abgeteilt waren. Die Länge dieser schwankte zwischen 18 und 40 km, betrug aber auf den großen durchgehenden Straßenzügen im Mittel etwa 25 bis 32 km. Auf diesen Etappenkarten finden wir die ständigen Etappenorte angegeben, dazu Hinweise, mit welchen Etappenorten Pferdedepots verbunden waren, Bezeichnung derjenigen Orte, an denen (und dies war Ausnahme) kein Brot ausgegeben wurde, solcher, die sich besonders für „corps et détachements“, anderer, die sich „pour les hommes isolés“ eigneten, endlich Angabe besonderer Signaturen für Etappenorte, die im Winter nicht benutzbar waren, in denen kein Aufenthalt genommen werden durfte, usw. Diese Organisation der Etappenstraßen, die vor allem in Frankreich durchgeführt war und die, wenn auch in beschränkterem Maße, in allen von den Franzosen besetzten Ländern ähnlich eingerichtet wurde, bildete die Grundlage für alle Marschbewegungen innerhalb Frankreichs. Das Kriegsministerium bestimmte für eine in Marsch zu gehende Truppe einfach die Etappenstraße.

War Eile geboten, so ließ Napoleon die Fußtruppen ganzer Divisionen zu Wagen befördern. Auf diese Weise wurden 1806 6000 Mann der Garde binnen 6 Tagen aus der Gegend von

¹⁾ Nach B. Steenstrup, S. 9.

Paris nach Worms und von hier aus zu Schiff nach Mainz befördert. Zu diesem Zwecke hatte Napoleon 200 vierspännige Fahrzeuge bereitstellen lassen. Während der Kaiser 1806 unmittelbar vor Beginn des Vormarsches gegen Preußen in Würzburg weilte,¹⁾ schrieb er an Désjean, er solle einen Entwurf für den Wagentransport von 6000 Mann in Paris zurückgebliebener Truppen nach Montreuil ausarbeiten. Diese Verschiebung war für den Fall vorgesehen, daß die Engländer in Boulogne einen Landungsversuch unternehmen würden, während Napoleon gegen Preußen im Felde stand. „Ich denke, daß der genannte Transport 60 Stunden in Anspruch nehmen wird. Nicht etwa, daß ich eine Landung der Engländer für wahrscheinlich hielte; aber es ist immer gut, im vornhinein auf alles gefaßt zu sein.“

1809 wurde die Garde auf gleiche Weise aus Spanien nach Paris befördert, und zwar in „triple étape par jour“, d. h. es mußten an einem Tage drei Tagemärsche, also etwa 80 bis 100 km, zurückgelegt werden. Über die Anordnungen für einen derartigen Wagentransport von Südfrankreich nach Paris hören wir:²⁾

„Wir hatten uns kaum versammelt und die Gewehre zusammengesetzt, als à l'ordre geschlagen wurde und der Oberst uns also ansprach: »Meine Herren, wir werden den Weg von hier (Bordeaux) bis Paris zu Wagen machen, und zwar derart, daß es Tag und Nacht vorwärtsgeht. Es sind alle Vorkehrungen dazu getroffen. Wir werden vier-, drei-, zwei- und ein-spännige Wagen bekommen, die resp. mit so und so viel Mann besetzt werden sollen. Die Herren Capitains werden dafür sorgen, daß alles mit Ruhe und Ordnung geschieht, und die Herren Bataillonscommandeure hierüber die näheren Bestimmungen geben. Wo gehalten werden soll, um den Leuten Zeit zum Essen zu verschaffen, wird jedesmal befohlen werden.«“

Schon 1801 hatte Napoleon angeordnet, daß für derartige Zwecke eigene Wagen konstruiert würden. In einem Schreiben an Berthier lesen wir:³⁾

„Die Engländer haben in ihrer Invasionsfurcht besondere Wagen bauen lassen, die, von 4 Pferden gezogen, 22 Infanteristen aufnehmen und schnell nach einem gewünschten Punkte befördern können. Lassen Sie einen der-

1) 5. Okt., Corr. XIII Nr. 10 939.

2) Aus dem Leben des Generals der Infanterie v. Brandt, Berlin 1868, I. Bd., S. 297.

3) Paris, 25. März, Corr. VII Nr. 5487.

artigen Wagen konstruieren. Man kann nie wissen, ob man nicht solche Fahrzeuge einmal recht gut brauchen kann.“

Es konnte nicht ermittelt werden, ob und in welchem Umfange diese Wagenbauten tatsächlich zur Ausführung gelangt sind.

Nachwirkungen. Es würde zu weit führen, wollte man hier ausführlich dartun, welchen Einfluß die Napoleonischen Straßenbauten auf Europa ausgeübt haben. Wie schon einmal vor der Revolution, so war Frankreich zu Beginn des 19. Jahrhunderts erneut der Gegenstand der Bewunderung für Ausdehnung, Schönheit und Festigkeit seines Straßennetzes geworden. Außerhalb Frankreichs aber war es mit dem Zustande der Straßen immer noch herzlich schlecht bestellt. General Brandt, dessen Beschreibung eines militärischen Wagentransportes von Bordeaux nach Paris wir soeben gelesen haben, schildert die Fortsetzung dieser Reise auf Deutschem Gebiete, wie folgt:

„Den 24. April 1811 brachen wir nach Hanau auf und hier erhielten wir den Befehl, die Reise bis Posen, wo wir nach den uns zugestellten Marschrouten am 5. Mai eintreffen sollten, zu Wagen fortzusetzen. Wir waren angewiesen, täglich zwei bis drei Etappen zu machen, was damals, wo Wagen und Kommunikation eine ganz andere Physiognomie hatten als heutzutage, keine Kleinigkeit war. Von Chaussées war nur ganz in der Nähe einzelner Residenzen die Rede. Pflaster, auf dem man hätte Hals und Beine brechen können und dessen knochenerschütternde Einflüsse man dadurch gern beseitigte, daß man abstieg und zu Fuß ging, führte nur durch Städte und Dörfer und über ganz schlechte Stellen, die sonst unwegsam gewesen wären; sonst aber bildeten Gerölle, Lehm und Sand die unerfreuliche Grundlage fast aller Wege. Wenn man heute Nebenstraßen in Westfalen, in der Lausitz oder bei schlechtem Wetter in Rußland bereift, so hat man ein Bild von den Zuständen jener Tage.“

Wohl hatten einige Rheinbundfürsten noch zu Lebzeiten Napoleons sich beeilt, das Beispiel ihres Herrn und Meisters auch auf straßenbautechnischem Gebiete nachzuahmen. Die fortwährenden Kriegszüge jener Tage ließen aber hier nur ausnahmsweise den Vorläufen auch die Ausführung folgen.

Um so eifriger förderte man den Wegebau in der Zeit, die auf die Napoleonischen Kriege folgte. Die Arbeiten wurden aber anfänglich vielfach mit wenig Geschick betrieben. Fast überall da, wo man keine französischen oder in Frankreich geschulten Ingenieure verwendete, wurden die neuen Straßen nicht kunst-

gerecht angelegt; man folgte den von alters her benutzten Wegen ohne Rücksicht auf unnötige Krümmungen und überflüssige Steigungen, und es dauerte lange, bis Frankreichs Übergewicht auf dem Gebiete des Straßenbaues überwunden werden konnte. Manche deutschen Staaten leiden noch heute schwer darunter, daß ihre Straßen seinerzeit wenig kunstgerecht angelegt wurden und deshalb den Anforderungen des modernen Verkehrs nicht entsprechen.

Napoleon war von seinen Leistungen auf dem Gebiete des Straßenbaues tief durchdrungen. Er wandte selbst während seines kurzen Aufenthaltes auf Elba der Besserung der Wegeverhältnisse dieser kleinen Insel Teilnahme zu und erkundigte sich bei Fremden, die ihn besuchten, nach dem Fortschritte seiner Straßen- und Brückenbauten in Italien und Frankreich. Auch auf St. Helena betonte er, wieviel ihm gerade an diesen Werken gelegen sei.

Noch sind die Spuren der Straßen, die Napoleon vor nunmehr hundert Jahren bauen ließ, nicht verwischt; es vollzieht sich vielmehr auch heute auf ihnen ein reger Verkehr. Mit Vorliebe folgen aber gerade die Eisenbahnen den Spuren der alten Napoleonstraßen, ein Beweis für die Richtigkeit jener Anlagen.

G. Die Wasserstraßen Napoleons.¹⁾

Geschichtliches. Die Benutzung natürlicher Wasserwege und der Bau künstlicher Wasserstraßen gehen bis ins Altertum zurück. Die Pharaonen ließen große Arbeiten zur Verbindung des Nils mit dem Roten Meere ausführen und die Griechen erwogen schon in alten Zeiten das Projekt eines Durchstichs durch den Isthmus

¹⁾ Benützte Literatur:

Vignon „Études historiques sur l'administration des voies publiques en France aux 17^e et 18^e siècles“, Paris 1862.

Courtin „Arbeiten der Brücken- u. Wegeingenieure seit 1800“, Gotha 1813.

Schubmacher „Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben“, Berlin 1901.

von Korinth. Die Römer bauten zwar keine Schifffahrtskanäle, aber die von ihnen ausgeführten riesigen Wasserleitungen legen Zeugnis ab von dem hohen Stande der Kanalbautechnik unter ihrer Herrschaft. Immerhin war die Anlage künstlicher Wasserstraßen so lange auf Küstengebiete und Stromebenen beschränkt, als man die Überwindung von Niveauunterschieden durch Schleusen nicht kannte. Vor deren Erfindung mußten alle Versuche, auch nur kleine Niveauunterschiede mit Hilfe von Kanälen zu bewältigen, scheitern, so z. B. Karls des Großen Unternehmung einer Verbindung der Donau mit dem Rheine. Die zu Anfang des 16., nach anderen um die Mitte des 15. Jahrhunderts gemachte Erfindung der Kammer- oder Wehrschleuse sollte der Schifffahrt eine neue und große Zukunft eröffnen.

Wie auf dem Gebiete des Straßenbaues, so übernahm auch auf dem des Kanalbaues Frankreich alsbald die Führung in Europa. Nachdem man 1538 bis 1575 die ersten Schleusen in die Vilaine eingebaut und so die neue Erfindung praktisch erprobt hatte, ging man an die Ausführung großzügiger Kanalprojekte. Heinrich IV. ließ den Kanal von Briare beginnen; unter Colberts Amtsführung entstand der Kanal von Languedoc (C. du Midi); auch wurde der Kanal von Briare vollendet und der Kanal von Orléans begonnen. Hand in Hand mit diesen Kanalbauten ging eine Reihe von Maßnahmen zur Besserung der Schifffahrt auf den natürlichen Wasserstraßen. Unter Ludwig XV. wurde die noch fehlende Organisation des Wasserbauwesens durch Begründung des corps des ponts et chaussées und der gleichnamigen Schule geschaffen, zwei Einrichtungen, die wir bei Besprechung des Straßenbauwesens bereits kennen gelernt haben und die auch den ganzen Wasserbau umfaßten. In der Kanalbautätigkeit selbst war mit dem Tode Ludwigs XIV. zunächst eine Pause eingetreten, veranlaßt durch die zahlreichen auswärtigen Kriege und die Finanznot des Staates. Es konnten jedoch im Laufe des 18. Jahrhunderts noch die Kanäle du Centre, Creuzat, Orléans und einige kleinere Kanäle von untergeordneter Bedeutung vollendet werden.

Das Auftreten Napoleons. Wie die Straßen, so waren am Ende des 18. Jahrhunderts auch die Schifffahrtswege ver-

fallen. Die noch in Ausführung begriffenen Kanalbauten waren unterbrochen, die Arbeitsplätze seit Jahr und Tag verlassen; die Seehäfen begannen zu versanden, die Dämme der Flüsse drohten einzustürzen. Aus dem Elsaß wird berichtet, daß der Breuschkanal sich 1799 in einem geradezu gefahrdrohenden Zustande befunden habe; die Schleusen waren hier beschädigt, die Bohlen der Fashinen entkleidet und der Generalrat fürchtete im Falle eines kalten Winters großes Unglück für das Land; am Rheine waren die schützenden Dämme seit Jahren nicht mehr ausgebessert worden und eine Reihe von Ortschaften befand sich in großer Hochwassergefahr. Man hatte zwar während der Revolution ein großes Schiffahrtsbauprogramm entworfen und z. B. den Bau des Durcqkanals beschlossen. Praktische Ergebnisse verstand man aber nicht zu zeitigen; die 1790 erfolgte Aufhebung aller bestehenden Konzessionen und die gleichzeitig ausgesprochene Konfiskation der Mehrzahl aller Kanäle hatten das Unternehmertum umsomehr abgeschreckt, als die finanziellen Verhältnisse Frankreichs immer mehr dem Staatsbankrott entgegen trieben.

Als Bonaparte 1799 seinen ersten Staatsstreich vollzogen hatte, machte er den theoretischen Redeergüssen, denen man sich ein Jahrzehnt lang so gern und resultatlos hingeeben hatte, endlich rasch ein Ende. Ein Mann der Tat war nunmehr in die Schranken getreten, der mit praktischem Blicke die große Bedeutung schiffbarer Wege erfaßte.

Napoleon brachte vom Beginn seiner Regierungstätigkeit an dem Ausbau des französischen Kanalnetzes großes Interesse entgegen. Er ließ die liegengeliebenen Arbeiten wieder aufnehmen, und bald konnte man auf dem Gebiete des Kanalbaues eine dergleichen angespannte Tätigkeit beobachten, wie man sie bisher noch nicht gesehen hatte.

Daß Napoleon sich bei der Anlage seiner Kanalbauten vielfach von strategischen Gesichtspunkten leiten ließ, darf uns nicht wundernehmen. Wir werden später zu untersuchen haben, in welcher Weise er die Wasserstraßen für Zwecke seiner Kriegsführung praktisch nutzbar machte. Es sei aber hier von vornherein festgestellt, daß er bei dem Bau seiner Wasserstraßen auch von anderen als rein militärischen oder politischen Gesichtspunkten ausging.

Er verfolgte auf diesem Gebiete wohl auch ausnahmsweise kulturelle Zwecke. Von Ehrgeiz geleitet, wollte er der Nachwelt Monumentalwerke hinterlassen, die Jahrhunderte überstehen und den Namen ihres Schöpfers dauernd erhalten sollten. Neben diesen Gesichtspunkten war aber auch der ungewöhnlich stark ausgeprägte Schaffensdrang eine hervorragende Charaktereigenschaft Napoleons, der diesen Mann niemals zur Ruhe kommen ließ und ihn zu immer neuen Unternehmungen vorwärtstrieb. Hören wir z. B., wie er mit seinem Finanzminister in Kanalbauangelegenheiten verhandelte:

„Fährt man so fort, so würde man ja 20 Jahre brauchen, um diesen Kanal zu vollenden! Was könnte sich da in der Zwischenzeit nicht alles ereignen! Es könnten Kriege und unfähige Köpfe kommen, die dafür sorgen würden, daß die Kanäle unvollendet blieben. . . . Es macht mir den Eindruck, als ob zu langsam gearbeitet würde. Man darf aus diesem Leben nicht scheiden, ohne Spuren hinterlassen zu haben, die die Erinnerung an uns bei der Nachwelt lebendig erhalten! . . . Die Winterabende sind lang: Füllen Sie Ihre Brieffaschen, damit wir während der Abende der kommenden drei Monate die Wege und Mittel besprechen können, die uns zu großen Ergebnissen führen werden!“¹⁾

Kanalbauten und Kanalprojekte. Als Napoleon das Konsulat übernommen hatte, waren in Frankreich die größeren durchgehenden Kanalverbindungen vom Mittelmeer zum Atlantischen Ozean (Kanal von Languedoc), vom Atlantischen Ozean zum Armellkanal (Kanal von Orléans und von Briare) und vom Mittelmeer zum Atlantischen Ozean bzw. Armellkanal (Canal du Centre) fertiggestellt. Es fehlte nur noch eine Kanalverbindung nach dem Rhein und den Rheimmündungen. Der Schaffung dieser Verbindungen wandte Napoleon zunächst sein Hauptinteresse zu. Im Anschlusse an den Kanal Creuzat ließ er den Kanal von St. Quentin erbauen, der Duse und Schelde verbindet und damit eine direkte Schifffahrtslinie von Paris nach Antwerpen herstellte. Die großen Schwierigkeiten, die beim Bau dieses Kanals zu überwinden waren, bei dem man zum ersten Male Versuche mit Kanaltunnels machte, veranlaßten Napoleon, persönlich an Ort und Stelle zu erscheinen. Die Schifffahrtseröffnung

¹⁾ Corr. XVI Nr. 13 358.

erfolgte nach siebenjähriger Arbeit im Jahre 1810; der 52,5 km lange Kanal hatte zwei Tunnels von 1090 und 5677 m Länge aufzuweisen.

Der größte Kanalbau, den Napoleon unternehmen ließ, war aber der zur Verbindung des Mittelmeeres mit dem Rhein und damit auch mit der Nordsee. Heute Rhein—Rhône-Kanal genannt, trug er zu seines Erbauers Zeiten den Namen Napoleonskanal und brachte schon durch diesen Namen zum Ausdruck, daß ihm eine große Zukunft zugebachet war. Napoleon war es nicht vergönnt, die Fertigstellung dieses Kanals zu erleben; ebensowenig wie jene des Kanals von Bourgogne, der, schon vor Napoleon begonnen und unter ihm fortgeführt, ein weiteres Bindeglied zu dem Napoleonskanal bilden sollte. Es waren nämlich nach Ausbau dieser beiden Kanäle die drei größten Ströme des damaligen Frankreich: Rhein, Rhône und Seine unmittelbar miteinander verbunden, während die Verbindung mit der Loire mittelbar durch die Kanäle du Centre und von Orléans bewirkt werden konnte.

Anderer Kanalbauten des Kaisers bezweckten die Schiffbarmachung der Rhönemündungen durch den Kanal von Beaucaire und denjenigen von Arles—Bouc; ersterer, Ende 1811 vollendet, sollte gleichzeitig eine unmittelbare Verbindung des Kanals von Languedoc mit dem Rhônefluß herstellen.

Sehr bedeutsam für die Versorgung der Hauptstadt Paris mit reichlichen Wassermengen war der schon lange geplante, aber erst unter Napoleon ausgeführte und größtenteils vollendete Bau des Duroc-Kanals. Einzig die durch diesen Kanal erfolgende Zuleitung reichlichen und guten Wassers nach der Landeshauptstadt ermöglichte dort die Durchführung einer Reihe hygienischer Maßnahmen, die für den Gesundheitszustand der Weltstadt von nicht zu unterschätzender Bedeutung waren.

Nebenächlich erscheint eine Reihe kleinerer Napoleonischer Kanalbauten, wie die des Salinen-Flößkanals (Dieuze—Saaralben), des Kanals von Sedan, von Jemappes und anderer, denen nur örtliche Bedeutung zukommt.

Die unter Napoleons Regierung fertig gewordenen Kanalbauten bereicherten das französische Kanalnetz um etwa 200 km. Im ganzen hatte er für jene Bauten in den Jahren 1800 bis

1814 75 Millionen Francs aufwenden lassen. Wenn wir diese Leistungen in Anbetracht der geringen Zeitspanne, in der sie erfolgten, und der außerordentlichen anderweitigen Ausgaben des französischen Staates gewiß als sehr hoch bezeichnen müssen, so taten sie Napoleons Ehrgeiz doch nur in ganz bedingtem Maße Genüge. Der Kaiser hatte von weit größeren Resultaten geträumt. Um, ungeachtet der starken Inanspruchnahme der Finanzen für kriegerische und andere Zwecke, auch noch erhebliche Geldmittel für den Bau zahlreicher Kanäle zu erübrigen, war er auf den glücklichen Gedanken verfallen, die fertiggestellten sogleich an Privatunternehmer zu verkaufen und den Erlös zur Anlage neuer Kanäle zu verwenden. Er versprach sich von diesem System großen Erfolg. So schrieb er im Jahre 1807 an den Minister der öffentlichen Arbeiten: „Es soll der Ruhm meiner Regierung sein, das Antlitz meines Kaiserreiches von Grund auf umzugestalten. Die Ausführung der von mir geplanten großen Arbeiten ist ebenso notwendig für das Wohl meiner Völker als auch zur Befriedigung meines persönlichen Ehrgeizes.“¹⁾

Es war Napoleon nicht vergönnt, die in diesem Schreiben ausgesprochenen Absichten zu verwirklichen. Daß es ihm aber damit Ernst gewesen war, können wir unmittelbar den zahlreichen Kanalprojekten entnehmen, für die er die Vorarbeiten hatte einleiten lassen. Diese umfassen nicht weniger als 1000 km neuer Kanalbauten. Es sei im folgenden den größten dieser Napoleonischen Kanalentwürfe einige Aufmerksamkeit geschenkt, weil sie früher oder später fast ohne Ausnahme Verwirklichung gefunden haben und damit Zeugnis ablegen von dem ungemein praktischen Sinne und der aufs Große gerichteten Geistestätigkeit Napoleons I.

Der Zeitfolge nach taucht als erstes großes Kanalprojekt der Bau des Suezkanals auf. Napoleon hatte sich mit diesem Plan zuerst während seines Aufenthalts in Ägypten beschäftigt; die von Ingenieur Lépère geleiteten Vorarbeiten führten zunächst zu dem falschen Ergebnis, daß der Spiegel des Roten Meeres um 10 m höher gelegen sei als jener des Mittelmeeres. Diese irrige Annahme soll nach allgemein verbreiteter Ansicht veranlaßt haben, daß die Ausführbarkeit des Kanalprojektes überhaupt in Frage

¹⁾ Corr. XVI Nr. 13358 vom 14. 11. 07.

gestellt schien. Wie wenig aber der Kaiser selbst diese Meinung teilte, kann man ohne weiteres aus seinem Schreiben an den damaligen Kaiser von Rußland vom 27. Februar 1801 ersehen:

„Die Tracierung des Suezkanals, der den Indischen Ozean mit dem Mittelmeere verbinden soll, ist beendet. Es handelt sich um eine leichte Arbeit, die in kurzer Zeit bewerkstelligt werden und dem russischen Handel unschätzbare Vorteile bringen könnte. Wenn Eure Majestät noch die so oft geäußerte Absicht hegen sollten, einen Teil des nordischen Handels nach dem Süden zu lenken, so könnten Eure Majestät auf ein so großes Unternehmen — das auf die künftige europäische Lage von großer Bedeutung sein wird — dadurch Einfluß gewinnen, daß Sie bei der Pforte wegen der ägyptischen Angelegenheit intervenieren würden.“¹⁾

Ein zweiter großzügiger Entwurf Napoleons galt dem Ausbau der Wasserstraßen der Bretagne. Der Plan sah zwei Kanäle vor, die jene Provinz in westöstlicher sowie südnördlicher Richtung durchschneiden und die durch die fortgesetzten Kreuzfahrten der Engländer gefährdete französische Seeschifffahrt dadurch entbehrlieh machen sollten, daß diese ganz ins Innere des Landes verlegt wurde.

Der erste Kanal hatte in Brest zu beginnen, sollte unter Ausnutzung verschiedener Flußläufe bis Nantes geführt und hier in die Loire einmündend an das große französische Kanalnetz angeschlossen werden. Dieser Brest—Nantes-Kanal sollte außerdem durch die Flüsse Blavet, Vilaine und Loire mehrere Ausmündungen zum Atlantischen Ozean erhalten. Napoleon hat dem Ausbau dieses Kanals große Bedeutung beigemessen. So befahl er im Jahre 1806, daß an der Stelle, wo der Blavetfluß vom Kanale durchschnitten würde, eine Stadt angelegt werde. Es sollte aus dem bisherigen Dorfe Pontivy die Stadt Napoléonville erstehen, „im Frieden ein Mittelpunkt des Handels, im Kriege ein imponantes militärisches Zentrum, ein Magazinpunkt für die Versorgung unserer Marine“.²⁾ Napoléonville sollte auf kaiserlichen Befehl folgende Einrichtungen erhalten: eine Kaserne, ein Lazarett, eine Bäderei, eine Schule, Gefängnisse und Gerichte sowie eine Präfektur. Die Garnison sollte 3000 Mann betragen und die Stadt eine Zitadelle erhalten: „sturmfrei vor den Angriffen der

¹⁾ Corr. VII Nr. 5417 vom 27. 2. 01.

²⁾ Corr. XII Nr. 9929 vom 5. 3. 06.

Bauern und des Pöbels“. Napoléonvilles Bevölkerung sollte sich auf 8000 bis 10 000 Menschen belaufen, die man durch die Belebung verschiedener Industriezweige anzuziehen hoffte, für die Napoleon ein besonderes Projekt ausarbeiten ließ.

Ein weniger bedeutendes Unternehmen war der zweite Kanalbau in der Bretagne, der die Flüsse Vilaine, Ille und Rance verbinden sollte. Ihm lag der strategische Gedanke zugrunde: in Kriegszeiten eine sichere Verbindung zwischen dem Gascognischen Meerbusen und dem Armeekanal zu besitzen. Napoleon hat für die Schiffbarmachung der Vilaine und den Ille—Rance-Kanal bedeutende Mittel aufwenden lassen; er hat aber nur noch den Beginn der ersten Arbeiten am Brest—Nantes-Kanal erlebt, auch die Fertigstellung des Ille—Rance-Kanals fiel nicht mehr unter seine Regierungszeit. Ein Beweis für die Zweckmäßigkeit der Napoleonischen Bretagnekanäle dürfte aber wohl darin erkannt werden, daß diese ursprünglich strategischen Zwecken dienenden Wasserstraßen später — unter ganz anderen politischen Voraussetzungen — in der gleichen Linienführung für ausschließlich volkswirtschaftliche Zwecke ausgebaut und vollendet wurden.

Ein weiteres Projekt des Kaisers, dessen Ausführung von Frankreich erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts in Angriff genommen wurde, war ein Kanal, der die Flüsse Adour und Garonne vereinigen und dadurch die Städte Bordeaux und Bayonne wirtschaftlich näher bringen sollte.

Der größte Kanalentwurf aber, den Napoleon ersonnen hat, war die Herstellung einer Verbindung zwischen Seine und Ostsee. Die Anlage dieses sogenannten Baltischen Kanals entsprang in erster Linie strategischen Erwägungen. Der Gedanke, für die französische Flotte im Kriegsfall eine direkte Verbindung mit der Ostsee herzustellen, geht bis auf die Tage des Rastatter Kongresses zurück. Schon damals scheint man in Frankreich ernstlich daran gedacht zu haben, England das Kurfürstentum Hannover zu entziehen und es in eine Republik umzuwandeln. Die Anlage von Kanälen zwischen Elbe, Weser, Ems und Rhein dürfte schon zu jener Zeit erwogen worden sein.

Als im Jahre 1810 der wirtschaftliche Kampf zwischen Frankreich und England infolge der Kontinentalperre aufs höchste ge-

stiegen war, Napoleon nicht nur Hannover, sondern auch die deutschen Küstenlande von der Elbe bis zum Rhein seinem Kaiserreich einverleibt hatte, da tauchte in seiner Ideenwelt von neuem der Plan des Baltischen Kanals auf. In einer kaiserlichen Botschaft an den Hamburger Senat schreibt Napoleon am 10. Dezember 1810: „Ich habe den Plan zu einem Kanal entwerfen lassen, der die Ostsee mit der Seine verbinden und spätestens in fünf Jahren vollendet sein soll.“ Marschall Davout, Präsident der französischen Regierungskommission, ließ sich am 13. Februar 1811 in einer Proklamation an die neuen Departements wie folgt vernehmen:

„Ihr werdet gleich seinen alten Untertanen seiner Liebe und Sorgfalt teilhaftig werden; den ersten Beweis dieser Gesinnung hat er bei der Vereinigung mit dem großen Kaiserreich dadurch gegeben, daß er die Eröffnung der Verbindung der Ostsee mit den Strömen Frankreichs befohlen hat.“

Aus jener Zeit stammende Aufsätze beschäftigten sich bereits mit den wirtschaftlichen Wirkungen der geplanten großen Kanalbauten. Man prophezeite vor allem Lübeck einen unermeßlichen Aufschwung. „Lübeck wird sich zur wichtigsten Handelsstadt des französischen Kaiserreiches entwickeln und wie ein zweites Tyrus aufblühen.“

Die Kriegsvorbereitungen des Jahres 1811 und die Ereignisse der folgenden Jahre haben die Ausführung des großen Napoleonischen Kanalprojektes vereitelt. Man hatte zwar noch eine aus Offizieren und Ingenieuren zusammengesetzte Kommission ernannt, um sich mit der Linienführung der Kanalbauten zu beschäftigen, die Tracierung selbst kam aber nicht mehr zum Abschlusse. In Erwägung standen folgende Projekte: Bau eines Kanals von Antwerpen über Venlo nach Düsseldorf. Dieser „Nordkanal“ sollte Schelde, Maas und Rhein verbinden. Für den Bau der Kanalverbindung vom Rhein zur Ostsee scheint man nur über die letzte Strecke einig gewesen zu sein, für die man das Bett des alten Stednizkanals (Hamburg—Lübeck) mitbenutzen wollte. Verschiedene Vorschläge wurden für einen Elbe—Weser-Kanal erwogen, sowohl eine Kanallinie Cuxhaven—Bremerlehe, die bis Delfzijl fortgeführt werden und hier in die Weser einmünden sollte, als auch eine nähere Verbindung von Hamburg mit Bremen unter Ausnutzung der Wasser des Ostflusses.

Der Wiener Kongreß führte Frankreich auf seine alten Grenzen zurück und lieferte den Unterlauf der großen Ströme, die der Baltische Kanal verbinden sollte, in die Hände fremder Mächte. Somit entfiel für Frankreich jeder Gedanke, die Napoleonischen Kanalprojekte weiter zu verfolgen. Holland, Belgien und das heutige Deutsche Reich traten das Napoleonische Erbe an. Die beiden ersten Staaten ließen im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts den Campine- und Zuid-Willems-Kanal bauen und folgten hier auf langer Strecke den Spuren des von Napoleon entworfenen Nordkanals. Das Deutsche Reich, das den alten Plan des Baltischen Kanals wieder aufnahm, hat im Streite der Parteien die so lange erstrebte Verbindung zwischen Rhein und Elbe noch nicht erhalten. Wir besitzen heute nur die Anfangsteilstrecke des großen „Mittellandkanals“, nämlich den Dortmund—Ems-Kanal, während für den erst 1905 genehmigten Rhein—Elbe-Kanal die Arbeiten auf der westlichen Hälfte begonnen haben.

Wie in Frankreich so hat Napoleon auch in Italien dem Ausbau der Wasserstraßen ein reges Interesse entgegengebracht. Seine dortigen Bestrebungen bewegten sich aber in so ausschließlich strategisch-taktischen Bahnen, daß sie erst im nächsten Abschnitt besprochen werden.

Napoleon hat seine Tätigkeit auf dem Gebiete der Wasserstraßen nicht ausschließlich auf Kanalbauten beschränkt. Hand in Hand mit diesen ging vielmehr auch die Besserung der Schifffahrt auf einer Reihe französischer Flüsse, der Schutz gegen Überschwemmungen durch die großen Ströme und der Ausbau zahlreicher Hafenanlagen.

Die Wasserstraßen im Dienste der Heerführung. Die Benutzung der Schifffahrtswege für militärische Transporte war schon im Altertum und Mittelalter üblich. Aus der Geschichte der neueren Zeit sei hervorgehoben, daß während der Türkenkriege die Masse der kaiserlichen Truppen auf der Donau nach dem Kriegsschauplatz befördert wurde. Friedrich der Große benutzte die Elbe als Nachschublinie. Die Wasserwege bildeten eine ganz wesentliche Ergänzung der Landstraßen, da diese sich damals noch in stark vernachlässigtem Zustande befanden.

Zur Zeit Napoleons hatten sich die Verhältnisse insofern verändert, als der Chaußeebau inzwischen große Fortschritte zu ver-

zeichnen hatte. Wenn Napoleon trotzdem von den Wasserstraßen als militärischem Transportmittel einen außerordentlich häufigen Gebrauch gemacht hat, so beweist diese Tatsache nur die ungemeine Vielseitigkeit dieses kriegerischen Genius. Welch ein tüchtiger Rechner er war, entnehmen wir einem Schreiben aus dem Jahre 1805, in dem er die Frage streift, ob Wasser- oder Landstraßentransporte für die Kriegführung billiger zu stehen kämen. Er schreibt an General Dejean, wie folgt:

„Es sind im Artilleriedepot Auxonne stets so viel Schiffe bereitzuhalten, daß 3000 Mann Infanterie jederzeit abtransportiert werden können. Ich habe auf diese Weise die Orientarmee (Ägyptische Expedition) nach Avignon befördern lassen; damals erwuchsen mir aber große Schwierigkeiten und beträchtliche Kosten, weil gar nichts vorbereitet war. Ich wünsche, daß Sie mir eine Berechnung über die Kosten derartiger Wassertransporte, ferner eine Berechnung, was damit an Zeit, Schuhwerk und Straßenabnutzung gespart werden könnte, aufstellen. Entwerfen Sie mir auch eine ausführliche Denkschrift über die Ausnützbareit der Flüsse für Truppentransporte im allgemeinen, für Nachschub von Material, Rekruten und Nachzüglern.“

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen soll nunmehr die Art und Weise näher beleuchtet werden, wie Napoleon in seinen einzelnen Feldzügen die Wasserstraßen ausnützte.

Schon während seines ersten Feldzuges (1796) finden wir bei der italienischen Armee eine Abteilung Matrosen, deren Aufgabe darin bestand, die Beherrschung der oberitalienischen Seen zu sichern, auf denen zahlreiche Kanonenboote und armierte Fahrzeuge stationiert waren.

Für die ägyptische Unternehmung ließ Bonaparte, wie wir bereits vernommen haben, zahlreiche Truppen auf der Saône und der Rhône von Auxonne bis Avignon befördern. In Ägypten selbst finden wir wiederum ein Detachement Matrosen beim Expeditionskorps. Der gesamte Nachschub an Zwieback, Reis, Getreide und Patronen, der Transport der Geschütze und ihrer Munition erfolgte auf dem Nil. Dieser Fluß hatte eine große Anzahl Transportschiffe zu tragen, die der Armee sprunghaft folgten und aus deren Beständen an verschiedenen Punkten Magazine errichtet wurden. Armierte Schaluppen und verhältnismäßig starke Bedeckungstruppen sorgten für die Sicherheit der Transportflotten.

Großartig war das Wasserstraßensystem, das Napoleon zur militärischen Beherrschung Oberitaliens ersonnen hatte. Zunächst wurde auf Befehl Napoleons der Po von den bestehenden Untiefen und Versumpfungen gesäubert und seiner ganzen Länge nach bis Alessandria schiffbar gemacht. In Alessandria sollte ein Schiffahrtskanal an den Po angeschlossen werden, der über die Wasserscheide von Alpen und Apennin hinweg nach dem Hafen von Savona geführt werden sollte. Savona selbst wollte Napoleon zu einem Kriegshafen ausbauen. Der Kanal Alessandria—Savona ist das einzige Napoleonische Projekt, das auch in späteren Zeiten nicht zur Ausführung gekommen ist. Kanal und Po sollten eine binnenländische Verbindung zwischen dem Tyrrenischen und Adriatischen Meere herstellen und die Beherrschung Oberitaliens auch dann gewährleisten, wenn die Engländer dauernd Herren der Meere blieben.

Napoleon wollte Oberitalien aber auch nach der tiroler Seite gesichert wissen. Deshalb befahl er die Schiffbarmachung des Mincio und die Anlage eines Kanals, der Mailand direkt mit dem Po verbinden sollte. Da Mailand durch den Naviglio grande und den Naviglio di Martesana mit dem Lago Maggiore und Comersee bereits verbunden war, und der Mincio die Verbindung zum Gardasee gewährleisten sollte, so hatte Napoleon damit vom Po durchgehende Schiffahrtsverbindungen zu allen großen oberitalienischen Seen. Die auf diesen ständig stationierten Kanonensboote und schwimmenden Batterien beherrschten die wichtigsten aus Tirol nach Oberitalien führenden Zufahrtslinien.

Napoleon befahl endlich auch noch die Ablenkung des Reno-flusses, der in den Po geführt werden und eine direkte Wasser-verbinding nach dem wichtigen Bologna bilden sollte. Sowohl der Bau des Kanals zur Verbindung Mailands mit dem Po (Kanal von Pavia), als auch die Ablenkung des Reno-flusses zum Po wurden in nachnapoleonischer Zeit tatsächlich durchgeführt.

Der schnelle Ausbruch des Feldzuges von 1805 und dessen rascher Verlauf hatten Napoleon keine Zeit gelassen, die Donau als Nachschublinie im großen auszunutzen. Immerhin hatte man ein Marinekommando unter dem Fregattenkapitän Ostange aufstellen können, dessen Haupttätigkeit darin bestanden zu haben

scheint, die unberittenen Dragoner und die Nachzügler der Armee auf dem Wasserwege der Donau folgen zu lassen.

Der Krieg von 1806 gegen Preußen führte die Seeere des Kaisers zwar durch kein Gebiet mit besonders ergiebigen Wasserstraßen, man ließ sich aber dennoch die Ausnutzung des Mains für Nachschubzwecke nicht entgehen; auch wurde für diesen Feldzug von vornherein wieder ein Marinekommando vorgesehen. Für die Versammlung der Armee kam Napoleon die Rheinstraße Worms—Mainz zustatten. Die von Paris auf Wagen eiligst nach Worms beförderte Gardeinfanterie wurde hier am Rhein auf bereitgestellten Flußfahrzeugen eingeschifft und nach Mainz befördert.

Für den Feldzug von Friedland hatte Napoleon die Neze und den Bromberger Kanal als Wasseretappenstraße ausersehen. Die Organisation und Sicherung dieser Oder und Weichsel verbindenden Nachschublinie wurde durch einen in Osterode am 17. März 1807 erlassenen Befehl¹⁾ wie folgt geregelt.

„Da der Bromberger Kanal — von der Oder bis Bromberg — die Hauptnachschublinie der Armee bildet, so müssen einerseits Maßnahmen getroffen werden, um diesen Kanal gegen Unternehmungen von Parteigängern zu sichern, andererseits die nötigen Ausbesserungen vorgenommen werden, um die Unterbrechung der Schifffahrt auf ein Mindestmaß einzuschränken. — Es wird einem General die Verteidigung des Kanals übertragen. Es werden Besatzungen von je 100 Mann gebildet in Landsberg (unter Befehl des dortigen Kommandanten), in Driesen, Filshne und Czarnitau, sowie in Ush, Bialoslwe und Ratel (diese unter Befehl eines höheren Offiziers). Der mit der Oberleitung beauftragte General hält sich da auf, wo er es für nötig befindet; er ist berechtigt, die ihm unterstellten Truppen, wenn es die Verhältnisse gebieten, zu vereinigen. Es wird ihm ein Pionieroffizier beigegeben, der den Kanal zu besichtigen und an den Schleusen sowie anderwärts wo geboten, die nötigen Arbeiten vorzunehmen hat. — Die Kommandanten von Bromberg bis Landsberg werden dem General unterstellt, dazu 200 Reiter. Der General korrespondiert täglich mit meinem Generalstabschef sowie mit dem Gouverneur von Thorn und dem Kommandanten von Küstrin. Er meldet alles, was er über die Parteigänger erfährt, trifft alle nötigen Maßnahmen, um die Schifffahrt sicherzustellen, zu erleichtern und zu beschleunigen. Die Artillerieoffiziere vom Platz in Küstrin und Bromberg melden ihm die Abfahrt der Transporte sowie die Namen der Transportführer. Die Infanterie und die 200 Reiter werden von polnischen Truppenteilen gestellt.“

¹⁾ Corr. XIV Nr. 12 061.

Außerordentlich umfangreich waren die Vorbereitungen Napoleons für die Wassertransporte in den Jahren 1809 und 1812. Im Feldzuge gegen Osterreich wurde diesmal die Donau in ausgiebigster Weise für Nachschubzwecke benutzt. Schon Anfang März hatte Napoleon angeordnet, daß in dem bevorstehenden



Kriege 1200 Matrosen in den Dienst der Armee treten sollten. Auch begannen bereits Ende März in Donauwörth Nachforschungen nach verfügbarem Schiffsmaterial. Die Wasseretappenstraße sollte in Ulm beginnen; dorthin hatten die Truppenteile die auf der Donau zu befördernden Effekten bringen zu lassen. Ebenso wurde der ganze Nachschub an Bekleidung zunächst auf Ulm basiert. An-

fang April waren 90 Fahrzeuge gemietet, ein Marineoffizier bereiste um diese Zeit die Donaustraße Ulm—Passau, um die Schiffsfahrtsverhältnisse auf dem Strome in Augenschein zu nehmen. In Regensburg und Passau sollten weitere Donauboote angekauft werden. Von vornherein hatte Napoleon für die Verwendung dieser Fahrzeuge den doppelten Zweck ins Auge gefaßt: 1. als Nachschub für die Armee und 2. nötigenfalls auch als Brückenmaterial zu dienen. Anfang Mai wurde das anfänglich in Augsburg versammelte Matrosenbataillon nach dem Haupttetappenorte Passau verlegt.

In der Stillstandsperiode zwischen den Schlachten vom 22. Mai und jener von Wagram wurde die Donauschiffahrt straff organisiert. Die oberste militärische Leitung der Wassertransporte lag in den Händen des Schiffskapitäns Wasté, dem als Armeering der Titel eines Obersten verliehen worden war. Er verfügte über das schon erwähnte Matrosenbataillon in der Stärke von 1200 Mann und über ein Matrosen-Arbeiterbataillon von 800 Mann. Außerdem hatte man zahlreiche eingeborene Steuerleute in Dienst genommen. In Passau sollten nach Weisung Napoleons 30 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von je 200 bis 300 Mann bereitgestellt werden; hiervon waren zehn durch die in Passau stationierten Marinearbeiter zu bauen, der Rest sollte angekauft werden. Gleichzeitig mit diesem Befehl wurde die bis dahin auf alle an der Donaustraße Ulm—Passau liegenden Schiffe ausgedehnte Beschlagnahme aufgehoben.

Die Donauschiffahrt wurde von Ulm bis Raab betrieben. In Ulm, Donauwörth, Ingolstadt, Regensburg, Passau, Linz, Melk, Wien und Raab wurden Marineoffiziere stationiert, denen die Beobachtung der ihnen zugewiesenen Stromstraße übertragen war. Diese Offiziere verfügten über je ein armiertes Flußfahrzeug, mit dem sie die Strompolizei auszuüben hatten. Da man sich von Ulm bis Passau auf bayerischem, also verbündetem Boden befand, so scheint auf dieser Straße die Schifffahrt friedensmäßig vor sich gegangen zu sein. Erst von Passau an begann der Kriegsbetrieb. Auf der ganzen Stromstraße waren die Einladepunkte und Stationen, an denen die nach Passau, Linz, Melk und Wien fahrenden Schiffe anhalten durften, genau bestimmt, die Stationen mit Marinewachen besetzt. Zwischen Passau und Wien wurde

die Donauschiffahrt durch das Marinebataillon betrieben. Diese Truppe hatte Weisung erhalten, sich mit der Beschaffenheit der Flußstrecke derart vertraut zu machen, daß der Betrieb vollkommen selbständig durchgeführt werden konnte. Doch nahm man, wie bereits erwähnt, schon frühzeitig auch die Dienste eingeborener Steuerleute in Anspruch, die man militärisch organisierte und zu Kompagnien formierte. Je eine Kompagnie sollte auf den Strecken Passau—Wien und Wien—Raab Dienste tun. Napoleon hatte es Berthier besonders nahegelegt, diese Leute durch gute Bezahlung der Armee zu erhalten. Alle in Passau ankommenden Schiffe hatten an einer bestimmten Stelle anzulegen. Bei dieser Gelegenheit sollten die Fahrzeuge entsprechend militärisch bemannt, die Schiffsladungen selbst aber unverändert bleiben. In Wien angelangt, erhielten die militäreigenen und die Privatunternehmern gehörigen Schiffe getrennte Hafensplätze zugewiesen. Die militärische Besatzung der Schiffe kehrte mit der Post nach Passau zurück. Die militäreigenen Schiffe wurden in Wien von der Marinebehörde übernommen und, wenn nötig, ausgebessert. Von Privatunternehmern gestellten Schiffen war es überlassen, ob sie ihre Fahrzeuge nach Passau zurückführen wollten oder nicht. Die Organisierung der Bergfahrt von Wien bis Linz und Passau durch Einrichtung von Treidelbetrieb und andere Mittel war auf Befehl Napoleons dem Generalintendanten übertragen worden. Für die Talsfahrt Wien—Raab war vorgeschrieben, daß jedes Schiff mit drei Matrosen bemannt werden sollte, die nach Ankunft in Raab auf der Post nach Wien zurückzukehren hatten, um von neuem die Wasserfahrt antreten zu können.

Über die Zahl der im Verlaufe des Feldzuges auf der Donaulinie beförderten Mannschaften, Verpflegungsgegenstände und Militärgüter konnten keine näheren Angaben ermittelt werden, und es ist daher leider nicht möglich, sich ein Bild von der jedenfalls außerordentlich lebhaften Transportbewegung zu machen, die sich damals auf der Donau vollzog. Es sei nur erwähnt, daß der Kaiser nach der Schlacht von Aspern und Eplingen den dringlichen Auftrag an den Generalintendanten richtete: 100 000 Portionen Brot oder Zwiebad und ebensoviele Portionen Branntwein schleunigst zu Wasser nach der Insel Lobau verfrachten zu lassen, und daß er im August große Mengen von Pulver, Ge-

wehren, Pistolen, Kürassen und Säbeln bei der gleichen Stelle anforderte. Alle Nachzügler, wahrscheinlich auch die Ersatztransporte, scheinen von Passau aus ebenfalls auf den Wasserweg verwiesen worden zu sein. Es ist wenigstens ein Befehl Napoleons überliefert, wonach alle in Passau ankommenden Militärpersonen dort drei bis vier Tage zurückgehalten werden durften, bis sich eine Gelegenheit bot, sie zu Schiff nach Wien weiter zu befördern. Welche wertvollen Dienste die Matrosen und die durch rechtzeitige Vorsorge reichlich vorhandenen Flußfahrzeuge bei den zahlreichen Brückenschlägen Napoleon leisteten, ist hinreichend bekannt.

Die umfangreichsten Kriegsvorbereitungen, die Napoleon jemals getroffen hat, waren diejenigen für den Feldzug gegen Rußland. Sie füllten nahezu das ganze Jahr 1811. In Anbetracht der außerordentlich hohen Verpflegsstärke des gegen Rußland bestimmten Heeres und der besonders schlechten Wegeverhältnisse des vorausichtlichen Kriegsschauplatzes beabsichtigte der Kaiser die Wasserstraßen als Nachschublinien ausgiebigst auszunutzen.

Im März des Jahres 1811 befahl er die Anfertigung einer Generalkarte der Binnenschifffahrt Preußens im Maßstabe 1:500 000. Die Karte hatte alle schiffbaren Flüsse und Kanäle zu enthalten, nicht schiffbare Teile sollten punktiert gezeichnet werden. Ferner sollten alle Schleusen sowie die längs der Wasserstraßen gelegenen Ortschaften angegeben, von dem Innern des Landes aber nur die wichtigsten Orte und Poststraßen aufgenommen werden. In seiner Weisung an den Leiter des topographischen Bureaus sagt Napoleon:

„Die solcherweise hergestellte Karte wird natürlich viele weiße Stellen aufweisen. Diese gewähren genügend Raum, um bei jedem Flusse oder Kanal eine kurze, aber sehr genaue Notiz beizusetzen, wie z. B.: Die Neße ist schiffbar für Fahrzeuge von . . . Zentnern, und zwar von ihrer Mündung bis nach . . . während so und so vieler Monate des Jahres. Sie gefriert im Winter usw. Alle Zahlenangaben sind in französische Maße umzurechnen.“

In den wirtschaftlichen Anordnungen zu dem Feldzuge von 1812 skizziert Napoleon die Grundlinien für die großen Wassertransporte. Als eines der großen Etappenmagazine war Thorn in Aussicht genommen. Dorthin sollten die in den Festungen Glogau, Stettin und Cüstrin aufgespeicherten Vorräte auf Schiffe

verladen und unter militärischer Bedeckung durch den Warthe—Neße-Kanal geführt werden. An den Kanal wurden schleunigst Ingenieure heranbefohlen, um etwaige Hindernisse zu beseitigen. In Thorn sollten die gleichfalls auf dem Wasserwege leer eintreffenden Verpflegungsfahrzeuge der Truppen mit Mehl und Zwiebad beladen, in Magdeburg sollte der aus Italien bezogene Reis zu Schiff gebracht werden. Als weiteres großes Magazin hatte Danzig zu dienen, wo unter anderem 250 000 Zentner Mehl gelagert waren. Von hier aus war ein großer Schiffsverkehrs nach Königsberg, von dort durch das Kurische Haff und den großen Friedrichsgraben zum Niemen in Aussicht genommen. Auf dem gleichen Wege sollte der in Elbing auf Schiffen verladene Belagerungstrain der Armee nachgeführt werden. Konteradmiral Dumanoir wurde mit der Leitung des gesamten Schiffsverkehrs von Danzig bis Königsberg, Konteradmiral Baste mit jenem auf dem Frischen Haff und den Wasserverbindungen zwischen Königsberg und Niemen beauftragt. Im Stabe Berthiers sollte sich ein Marineoffizier befinden, der die für den Nachschub auf den Wasserwegen nötige Korrespondenz zu erledigen hatte. Für den Wassertransportdienst wurden an Marinetruppen zur Verfügung gestellt: 2 „Flottenbataillone“ zu je 1000 Mann, 200 Marinegardisten und 2 Kompagnien Venetianer Matrosen; dazu 2 Marine-Arbeiterbataillone zu je 800 Mann, alles in allem 4000 Matrosen. An den wichtigeren Hafenplätzen waren Kanonenboote stationiert, so in Pillau, Danzig, Memel usw. Von Rowno aus wurde auch die *Vilija* für militärische Wassertransporte, die wahrscheinlich bis Wilna geführt wurden, in Anspruch genommen.

Über die während des russischen Feldzuges auf jenen Wasserstraßen vollzogene Transportleistung konnten Angaben nicht ermittelt werden. Doch dürfte die hier gegebene Darstellung genügen, um zu beweisen, wie großartiger Natur die von Napoleon getroffenen Anordnungen waren, und daß der viel gehörte Vorwurf mangelhafter Vorbereitungen für den Feldzug von 1812 auf die Dauer gewiß nicht aufrechterhalten werden kann.

Mit dem Kriege gegen Rußland schließen die großen *Offensivoperationen* des Kaisers ab. Die Jahre 1813 und 1814 zeigen uns den Feldherrn zumeist in der Defensiv. Damit verringerten sich auch die Schwierigkeiten des Nachschubs. Wir

finden daher in diesen Jahren nicht mehr jene großen Organisationen für die militärische Auzbarmachung der Wasserstraßen, wie wir sie aus den Feldzügen von 1809 und 1812 kennen gelernt hatten. Die Marineteile, die Napoleon in diesen Feldzügen für Zwecke der Binnenschiffahrt so ausgiebig verwendet hatte, sehen wir 1814 an den Kämpfen selbst teilnehmen. An der Spitze eines solchen Marinetruppenteils fällt auch der Konteradmiral Baste in der Schlacht von Brienne, jener Mann, der dem Kaiser gerade auf dem Gebiete der militärischen Binnenschiffahrt so lange und wertvolle Dienste geleistet hatte.

Napoleon schätzte seine Leistungen auf dem Gebiete der Wasserstraßen hoch ein. Auf Elba unterhielt er sich gern über dieses Thema. Er soll hier gelegentlich eines Gesprächs mit einem Engländer auch den Bau eines Kanals zur Verbindung von Rhein und Donau, als sehr leicht ausführbar bezeichnet haben.

Wenn Frankreich den größten Aufschwung im Kanalbau auf Napoleon I. zurückzuführen hat, so waren die späteren Generationen bestrebt, den von diesem Herrscher gewiesenen Bahnen auch weiter zu folgen. In Frankreich wurde während des ganzen 19. Jahrhunderts auf dem Gebiete der Wasserstraßen außerordentlich viel getan und dies Land hat heute noch von allen Staaten Europas das weitaus größte Wasserstraßennetz.

H. Napoleons Verhältnis zu Dampfschiff und Elektrizität.

Wiederholt ist der Vorwurf erhoben worden, daß Napoleon, der Mann mit dem weitschauenden Blicke, kein Verständnis für die Bedeutung des zu seinen Lebzeiten erfundenen Dampfschiffes gehabt habe. Tatsache ist, daß der Amerikaner Fulton um die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts Jahre lang in Verbindung mit der französischen Regierung stand, der er von ihm erfundene Torpedos und Unterseeboote angeboten hatte. Die Verhandlungen über Abnahme dieser Kriegswerkzeuge scheinen sich bald zerschlagen

zu haben, doch blieb Fulton mit den maßgebenden französischen Persönlichkeiten in Fühlung und trat an diese im Jahre 1806 mit seiner neuesten Erfindung eines Dampfschiffes heran. Bonaparte überwies das Angebot des Erfinders, ein Schiffsmodell, den „Nautilus“, in der Seine vorführen zu wollen, zur Begutachtung an eine Kommission, der u. a. auch der Marineminister angehörte; ferner erhielt Fulton bald darauf einen auf 8 Monate lautenden französischen Paß, der ihm gestattete, seine Erfindungen in den Häfen des Kanals zu erproben. Die auf der Seine gemachten ersten Versuche verliefen wenig glücklich, doch konnte im Jahre 1803 ein neues Versuchsschiff „La Coque“ zu Wasser gelassen werden; im gleichen Jahre hat Fulton sich auch um eine Unterredung mit Napoleon bemüht. Wenn diese persönliche Aussprache zwischen Erfinder und Kaiser auch nicht zustande gekommen ist, so bewies Napoleon für diese Frage doch lebhafteste Teilnahme, besonders seitdem Fulton im Jahre 1804 den Vorschlag unterbreitet hatte, für die beabsichtigte Landung eines französischen Heeres in England eine ganze Dampfschifflotte zu erbauen.

Wie sehr Napoleon die Tragweite jener Erfindung erfaßt hatte, wird durch ein Schreiben an den Minister des Innern Champagny erhellt, an den der Kaiser am 21. Juli 1804 die folgenden Worte richtete:

„Sie haben mich viel zu spät auf das Angebot des Bürgers Fulton aufmerksam gemacht; es ist ein Projekt, das imstande ist, das Aussehen der Welt zu verändern. Übergeben Sie die Sache sofort zur Begutachtung einer Kommission . . . Sobald diese Bericht erstattet hat, werden Sie ihn mir zu senden. Beschleunigen Sie die ganze Angelegenheit derart, daß sie binnen 8 Tagen erledigt werden kann.“

Leider fehlen uns Anhaltspunkte über die Ergebnisse jenes Kommissionsberichtes. Tatsache ist aber, daß sich die Verhandlungen mit Fulton schließlich zerschlugen, der Erfinder noch im Jahre 1804 nach England ging und schließlich in Amerika im Jahre 1807 das erste Dampfschiff sowie 1815 das erste Kriegsschiff „Fulton I“ in den Dienst seines Vaterlandes stellen konnte.

Wenn Napoleon das Anerbieten Fultons ausgeschlagen hat, so tat er dies wohl nur deshalb, weil die damalige Konstruktion den Erwartungen nicht entsprach. Die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge sollen sehr gering, die Motoren sehr empfindlich gewesen

sein und die Gesamtleistungen jedenfalls den Anforderungen an kriegsbrauchbare Fahrzeuge nicht entsprochen haben; für die Landung in England kamen sie daher nicht in Betracht. In den späteren Jahren war Napoleon aber so sehr mit anderen militärischen und politischen Angelegenheiten beschäftigt, daß er keine Muße fand, sich ernstlich mit den Fortschritten des Dampfschiffbaues zu befassen.

Immerhin hatte er ein wachames Auge für alles Neue, was sich auf dem Gebiete der Technik anbahnte. Sein Interesse betätigte sich aber praktisch nur in einer Reihe von Dotationen, für die er in freigebigster Weise Staatsgelder zur Verfügung stellte. So ließ er im Jahre 1801 dem berühmten Volta, als dieser in finanzielle Bedrängnis geraten war, eine Gratifikation von 6000 Franken auszahlen.¹⁾ Vom Jahre 1802 ab wurde ein Jahrespreis von 3000 Franken bewilligt für die auf dem Gebiete des galvanischen Stromes erzielten besten Leistungen. Um zu weiteren Entdeckungen auf dem Gebiete des Galvanismus und der Elektrizität aufzumuntern, wurde außerdem ein einmaliger Preis von 6000 Franken ausgesetzt, um den sich Franzosen und Ausländer in gleicher Weise bewerben durften.²⁾

I. Betrachtungen.

Wie schon in der Einleitung hervorgehoben, erschöpft das Buch keineswegs die Leistungen Napoleons als Organisator. Was dieser auf den Gebieten der Verwaltung, der Rechtspflege und der Finanzen geschaffen hat, mag einmal eine andere Feder beschäftigen.

Napoleon steht mit seinen organisatorischen Anlagen in der Geschichte nicht vereinzelt da; er teilt diese vielmehr mit einer Reihe großer Weltherrscher, so mit Cyrus und Kerxes; dann aber auch mit den größten römischen Kaisern, als deren Nachfolger er sich mit besonderer Vorliebe betrachtet hat. Auch gab die

¹⁾ Corr. Nr. VII 5890 v. 4. 12. 1801.

²⁾ Corr. Nr. VII 6132 v. 15. 6. 1802.

Revolution mit ihren zahlreichen neuen Ideen für die schöpferischen Leistungen Napoleons eine gute Grundlage ab.

Verdienst des Kaisers aber bleibt es, daß er die Errungenschaften früherer Zeiten neu belebte, sie seiner Zeit anzupassen wußte, und daß er das, was kluge Köpfe erdacht und in kleinem Maßstabe auch verwirklicht hatten, im Großen zur Ausführung brachte.

Man mag die Frage aufwerfen, ob jene Schöpfungen für unsere Zeit der Eisenbahnen und Dampfschiffe, der Elektrizität und Luftschiffahrt noch anderes als historisches Interesse beanspruchen können. Ohne Zweifel ist der größere Teil der vor 100 Jahren vollbrachten Leistungen veraltet; nur ein Bruchteil von ihnen ist heute noch unmittelbar zu verwerten. Veraltet dürften im wesentlichen aber doch nur die Formen sein; der Geist, der sie einstmals durchweht hat, der ist auch jetzt noch jung; er ist es, aus dem wir heute noch schöpfen können! Moltke hat diesen Geist in seine Kriegführung übertragen, als er die Eisenbahn in den Dienst des Heeres stellte. Je größer die Armeen werden und je weiter als deren Gehilfin die Technik vorwärts schreitet, um so dringlicher bedarf die Führung solcher organisatorisch veranlagter Geister; sie erst machen die Massen beweglich und weisen der Technik gangbare und nutzbringende Wege.

Ein Vergleich unserer heutigen Verhältnisse mit Napoleonischen ist ein schwieriges und gefahrvolles Unternehmen; schwierig, weil die Zeitumstände so ganz andere sind; gefahrvoll, weil die Leistungen eines Genies mit denen ruhiger, persönlich weniger beeinflusster Zeitläufte verglichen werden sollen. Nur zu leicht wird sich aus diesen Umständen eine Überschätzung der Persönlichkeit ergeben, mit der man sich jahrelang eingehend beschäftigt hat.

Hauptquartier. Bei einem Vergleiche Napoleonischer und heutiger Führungsweise tritt uns als auffallendste neuere Erscheinung die Schaffung eines verantwortlichen Generalstabschefs als des berufenen operativen Beraters der oberen und obersten Führung entgegen. Das, was sich in den Befreiungskriegen glücklich gefügt hatte, daß in so ernster Zeit zwei Männer sich fanden, wie Blücher und Gneisenau, die ihrer

Eigenart und besonderen Anlage entsprechend sich in die oberste Führung teilten, ohne dabei deren Einheitlichkeit zu gefährden, das hat die Nachwelt als Vorbild übernommen und zu dauernder Einrichtung ausgestaltet. Die deutsche Heeresleitung hat mit dieser Anordnung in den Kriegen von 1866 und 70/71 Erfolge errungen, die neben die größten Resultate Napoleonischer Führungskraft als ebenbürtig hingestellt werden können. Dieses deutsche System hat in ganz Europa Schule gemacht und mutet uns heute so selbstverständlich an, als ob es nie anders hätte sein können.

Theoretisch betrachtet ist dem Napoleonischen System der Vorzug zu geben, weil es eine Reihe von Reibungen ausschließt, die dem neueren Gebrauchtum nach der Erfahrung der Kriege der letzten 50 Jahre anhaften können. Die Ursachen der Reibungen werden entweder durch unglückliche Zusammenstellung der beiden zu einheitlicher Führung berufenen Persönlichkeiten oder durch Auflehnung von Unterführern gegen die Machtvollkommenheiten des verantwortlichen Generalstabschefs bedingt. Das Oberkommando der österreichischen Armee 1866 mag als Beleg für die eine, die Frage: „Wer ist der General Moltke“¹⁾ und das trotzige Verhalten des Generals v. Steinmetz in den Augusttagen des Jahres 1870 mögen als Beweis für die andere Art der Reibung dienen.

Man wird nun nicht die Folgerung erwarten, daß man zu dem Napoleonischen System zurückkehren solle. Ein Kriegsgott wie Napoleon ersteht nur alle paar Jahrhunderte einmal in der Weltgeschichte, und die vorbereitende Strategie kann mit dem Auftreten solch eines Sternes erster Größe nicht rechnen. Der verantwortliche Generalstabschef ist deshalb eine *Aushilfe*, die sich wie bisher in all den Fällen bewähren wird, wo seine Wahl sich als geeignet erweist und eine glückliche Kombination ihn mit der zur obersten Führung berufenen Persönlichkeit verknüpft. Bei der großen Zahl der heute aufzustellenden Armeen, besonders bei der Verbindung von Männern, die während des Friedens keine Gelegenheit hatten, sich persönlich näher zu treten, ist die Lösung dieser Frage gegenwärtig ungleich schwieriger geworden als früher.

¹⁾ Worte des Generals v. Manstein während der Schlacht von Königgrätz an den Überbringer eines v. Moltke unterzeichneten Befehlschreibens.

Eine weitere Erscheinung moderner Kriegsführung, die sich ganz wesentlich von der Napoleonischen Auffassung unterscheidet, ist die Selbsttätigkeit der Unterführer. Unsere Wertschätzung weitestgehender Initiative der letzteren ist auf die 70er Jahre zurückzuführen. Wörth und Spicheren wurden gegen den Willen der oberen Führung geschlagen. Erfolgte bei Wörth der taktische Zusammenstoß infolge ansehnlicher Anordnungen des Oberkommandos der Dritten Armee, so geschah jener von Spicheren infolge eines Ungehorsams des Führers der Ersten Armee. War bei Wörth die Initiative der Unterführer berechtigt, so nicht bei Spicheren. Diese Schlacht stellt vielmehr eine willkürliche Handlung der deutschen Unterführung dar, wie wir ihr auch wiederholt in der Schlacht vom 18. August begegnen. Es sei hier nur an den Angriff des IX. Armeekorps und an das der Schlachtenanlage so wenig entsprechende Vorstürmen der 1. Armee erinnert.

Trotz so mancher übergreifenden Handlung hat man die Initiative der Unterführer geradezu als die Ursache der deutschen Gesamterfolge im Kriege 1870/71 hingestellt. Man hat Moltkes mildes Urteil über die Geschehnisse von Spicheren und andere dazu benützt, um jene Auffassung autoritativ zu stärken. Dabei dürfte übersehen worden sein, daß jenes Urteil in einem Werk¹⁾ steht, das der greise Marschall nach langem Drängen zum Zwecke volkstümlicher Belehrung geschrieben hat, und daß in der Vorrede zu jenem Volksbuche seine Worte sich finden, daß es eine „Pflicht der Pietät und der Vaterlandsliebe“ sei, „gewisse Prestige nicht zu zerstören, welche die Siege unserer Armee an bestimmte Persönlichkeiten knüpfen.“ Eine allzu günstige Beurteilung aller selbständigen Handlungen der deutschen Unterführer im Kriege 1870/71 würde der obersten deutschen Heeresleitung ein herzlich schlechtes, ganz gewiß nicht berechtigtes Zeugnis ausstellen. Die manchmal bis zum Exzeß ausartende Initiative der deutschen Unterführer hat uns damals nicht geschadet, weil unsere Gegner jeder einheitlichen Leitung entbehrten, weil die französischen Unterführer in absoluter Untätigkeit verharrten; und weil bei uns Deutschen so manches durch zahlen-

¹⁾ „Geschichte des deutsch-franz. Krieges von 1870/71“, 2. Auflage, Berlin 1891.

mäßige Überlegenheit ausgeglichen wurde. Jene Verhältnisse können auf die Gegenwart nicht mehr so ohne weiteres übertragen werden. Wir dürfen weder annehmen, daß wir bei unseren Gegnern Mängel der Führung in so gehäufter Weise antreffen, wie dies vor 40 Jahren der Fall war, noch können wir bei der hohen Anspannung der Wehrkraft aller Großstaaten mit numerischen Überlegenheiten auf unserer Seite rechnen.

Es soll gewiß nicht auf die Initiative verzichtet werden. Wir sollen diese Wunderblume vielmehr hegen und pflegen. Die selbsttätigen Leistungen eines Konstantin v. Alvensleben werden immer zum höchsten Ruhmestranze deutscher Führerleistung zählen. Und immer wieder werden sich im Kriege Lagen ergeben, wo nur durch rasches selbsttätiges Zufassen der an Ort und Stelle befindlichen Befehlshaber große Erfolge errungen werden können. Diese berechnete, ja notwendige Selbständigkeit ergibt sich besonders dann, wenn der Unterführer ohne Befehl handeln muß, oder in eine Lage gerät, die in seinem Auftrage nicht vorgesehen war. Prinz Friedrich Karl sagt hierzu: ¹⁾

„Daher sind Fälle denkbar, welche die weitere Ausführung eines Befehls oder Auftrags zwecklos oder unmöglich machen. Diese Augenblicke zu erkennen, ist die schwerste Prüfung für die Selbständigkeit des militärischen Urteils . . . Das Maßgebende bei solchen Gelegenheiten kann immer nur sein, ob das Wohl des Ganzen dadurch gefördert wird, und ob der, dem man die Verantwortung schuldet, wenn er selber anwesend wäre, seinen Befehl aufheben würde oder nicht.“

Die Rückkehr zum Napoleonischen System kommt selbstverständlich gar nicht in Frage, denn wir wollen niemals die — nur trostlose Selbstkritik enthaltenden — Worte Napoleons vergessen: „Es bedurfte meiner Gegenwart überall da, wo ich siegen wollte. Das war meine verwundbare Stelle. Kein einziger meiner Generale war befähigt, ein selbständiges großes Kommando zu führen.“ Napoleon konnte militärwissenschaftlich gebildete Männer, wie wir sie heute in sämtlichen oberen Führungsstellen besitzen, überhaupt nicht brauchen. Als Emporkömmling und Despot mußte er aus politischen und familiendynastischen Gründen Männer groß machen, die sich kaum über Mittelmäßigkeit erhoben, andererseits

¹⁾ Foerster „Prinz Friedrich Karl von Preußen“, Stuttgart 1910, I. Bd., S. 115.

mußte er das Hochkommen fähiger Köpfe einschränken, weil sie ihm gefährlich werden konnten. „Er wollte nur gefügte Volltreder seines Willens und hielt diejenigen geflüßentlich fern, die sich einige Unabhängigkeit der Geminnung und Initiative bewahrt hatten.“¹⁾

Es ist aber andererseits kaum zu leugnen, daß bei uns der Begriff der Initiative nicht immer richtig aufgefaßt wird. Mancher Unterführer neigt, um seine „Entschlußkraft“ zu beweisen, von vornherein dazu, etwas anderes zu tun, als die obere Führung will. Das Gehorchen wird ihm von dem Augenblide an schwer, wo er eine abweichende Auffassung der Lage hat, und er setzt sich daher nur zu leicht über den erhaltenen Befehl hinweg. Ja, er glaubt ein ständiges Recht auf derartige sogenannte Initiative zu haben. Seine Handlungsweise liegt nicht selten weit außerhalb jener durch die angeführten Worte des Prinzen Friedrich Karl bezeichneten Grenzen der Selbsttätigkeit. Die so oft zu Unrecht in Anspruch genomme Initiative ist häufig nichts anderes als reine Willkür. Solch mißverstandene Selbständigkeit birgt die Gefahr, daß Absichten der Oberleitung in ihrer Durchführung den Mächten des Zufalls preisgegeben werden. Sie gemahnt an die Schlacht von Adua, wo drei italienische Brigadeführer auch die sogenannte Initiative dem vorzogen, was der Oberbefehlshaber angeordnet hatte, und schließlich einzeln vernichtet wurden.

Die Autorität der obersten Führung bedarf zweifellos der Stärkung. Trägt doch sie auch tatsächlich die Verantwortung. Man könnte bei uns aber manche Erscheinung dahin deuten, als ob der Wille der Unterführer mit jenem der oberen Führung geradezu in Wettstreit treten dürfe, und als ob man vergessen wollte, daß die meisten Schlachten aller Zeiten durch eine zielbewußte obere Führung entschieden wurden.

Wenn wir von der nachteiligen Zerteilung der höheren Befehlsverbände und von jener Friedenserziehung absehen, die häufig das Abweichen vom erteilten Befehle zur Regel macht, so hat der Einfluß des oberen Führerwillens im Vergleiche zum Napoleonischen Zeitalter schon dadurch eine gewisse Einbuße erlitten, daß die Intelligenz und Ausbildung aller Führer ganz wesentlich

¹⁾ Frhr. v. Freitag-Loringhoven „Die Heerführung Napoleons“, Berlin 1910, S. 49.

gehoben wurde. Führungsaufgaben, die vor hundert Jahren nur einen Napoleon, einige seiner Marschälle, wenige seiner Generalstäbler und keine allzu große Zahl seiner Gegner beschäftigten, sind heute zum täglichen Brote vieler Hunderte von Offizieren geworden. So notwendig diese gesteigerten Kenntnisse für unsere modernen Verhältnisse auch sein mögen, so wichtig sie für bewußte maßvolle Initiative der Unterführer sind, so tragen sie doch auch dazu bei, die Einheitlichkeit der oberen und obersten Führung zu beeinträchtigen.

Daß die Oberleitung zufolge ihres ausgebreiteteren Nachrichtendienstes, als die natürliche Zentrale für Agenten- und Spionagemitteilungen, für Zeitungsnachrichten, Gefangenenaussagen usw., vielfach eine viel sicherere Auffassung der Lage haben wird, als der in unmittelbarer Gefechtsberührung befindliche Unterführer, sei nur nebenbei erwähnt. Das lenkbare Luftschiff, diese neueste Errungenschaft auf dem Gebiete des Nachrichtendienstes, weist erst recht auf die Zentralisation der Führung in der Hand der obersten und oberen Kommandostellen hin.

Bei einem Vergleiche der Napoleonischen Organisation der Stäbe mit der heutigen dürfen wir nicht vergessen, daß jene dauernd mobil waren, während die unsrigen Kadrestäbe sind. Aber eben weil wir Kadrestäbe haben, ist ihre straffe Organisation eine geradezu unerläßliche Forderung.

Die im Hauptquartier Napoleons durchgeführte Trennung von aktivem und Bureau dienst war sicherlich eine sehr glückliche Einrichtung; ebenso jene der persönlichen Kabinette Napoleons und Berthiers, denen wir im übrigen — wenn auch in einfacheren Formen — in allen höheren Stäben bis hinab zu den Divisionen begegenen. Die in diesen Kabinetten tätigen Sekretäre brachten es auf ihrem Gebiete zu einer Gewandtheit, zu der eben nur Spezialisten gelangen können, und stellten deshalb ein viel brauchbareres Material dar, als unser aus dem Mannschaftsstande hervorgegangenes Schreiberpersonal, das bei der kurzen Dienstzeit zudem einem raschen Wechsel unterworfen ist.

Die äußere Gliederung des kaiserlichen Hauptquartiers in verschiedene Staffeln ist selbstverständlich auch bei uns

gebräuchlich. In der Praxis sind unsere im Manöver ungeschult zusammentretenden Stäbe aber recht schwerfällig, sowohl auf dem Marsch, als auf dem Gefechtsfeld und im Quartier. Die kurze Manöverperiode läßt eine straffe Organisation nicht zur Wirksamkeit kommen. Wir empfinden deshalb manchmal auch einen gewissen Mangel an geschickter Arbeitsteilung, ohne die einzelne Organe mit Arbeit überbürdet sind, während andere gern mehr zu tun hätten.

Befehlsttechnik. Die bei uns gebräuchliche Befehlsgebung ist im Gegensatz zur Napoleonischen recht unpersönlich geworden.

Der Generalstabschef zeichnet selbst alle Befehle und wendet sich hierzu nicht etwa an die Person des Unterführeres, sondern an die Kommandostelle. Ein schriftlicher Verkehr des obersten Führers mit den Unterführern findet nicht statt. Die Befehlsprache schlägt unter den gegebenen Verhältnissen einen rein sachlichen Ton an; sie muß auf eine persönliche Note mehr oder weniger Verzicht leisten.

Die Moltkesche Direktive ist nicht etwa als eine höhere Form der Befehlsgebung anzusehen, vielmehr eine Anpassung an geänderte Verhältnisse. Moltke wußte sehr wohl, daß er zum Teil recht empfindlichen Persönlichkeiten zu befehlen hatte. Er schuf deshalb eine Befehlsform, die sich einer mehr diplomatischen Ausdrucksweise bediente und die es verstand, sich der Eigenart der verschiedenen Unterführer geschickt anzupassen. Mit dieser Befehlsform überwand Moltke so manche Schwierigkeit, die in seiner persönlichen Stellung begründet lag. Wie schwer die mit dem neuen Befehlsverhältnisse verbundenen Reibungen waren, lehren zur Genüge jene in Moltkes militärische Korrespondenz aufgenommenen Schriftstücke, in denen Steinmeß seine Auflehnung gegen das neue System zum Ausdruck bringt.

Die Direktive allein erwies sich aber im Jahre 1870/71 nicht als ausreichend. Moltke wendet sich vielmehr in einer Reihe persönlicher Schreiben unmittelbar an die Generalstabschefs der Armeen, um seine operative Auffassung zur Geltung zu bringen. In diesen Schreiben an Blumenthal, Stiehle usw. finden wir jene uns heute so geläufig gewordenen Redewendungen wie: „anheimstellen“, „vorschlagen“, „es wäre erwünscht“, „es wird beigefügt,

daß es den Allerhöchsten Interessen entsprechen würde“ usw. — Ausdrücke, nach denen wir in der Korrespondenz Napoleons vergeblich suchen würden.

Die Notwendigkeit derartiger persönlicher Schreiben und dazu die häufige Entsendung älterer Generalstabs- und anderer Offiziere aus dem Großen Hauptquartier zu den Armeen sind aber Beweise dafür, daß auch in der neueren Kriegführung die oberste Heeresleitung ohne persönliche Führungnahme mit den Unterführern nicht auszukommen vermag.

Wenn wir die Befehle betrachten, wie sie in zahlreichen „Anleitungen“ und applikatorischen Beispielen gegeben, aber auch in der Praxis geübt werden, so können wir sie von einem gewissen Schema nicht freisprechen. In ihrer Weiterschweifigkeit und Unpersönlichkeit gemahnen sie nur zu sehr daran, daß sie im tiefsten Frieden am Schreibtische verfaßt wurden. Der Manöverbefehl aber leidet darunter, daß er ein Kompromiß zwischen friedens- und kriegsmäßigen Anordnungen sein muß.

Man rühmt vielfach die gegenwärtige Befehlsgebung und glaubt in ihrer starren, an gewisse Ziffern gebundenen Form etwas Besseres gefunden zu haben, als das Napoleonische Befehlsgebungssystem war. Den Feinden dieses Systems wird darin überhaupt zu viel befohlen, zu viel in Einzelheiten eingegriffen und zu wenig logisch aufgebaut. Man kann diesen Kritikern wohl kaum vorbehaltlos zustimmen und möchte vielmehr annehmen, daß bei uns im allgemeinen zu wenig befohlen und das Wenige in zu neutraler Färbung ausgedrückt wird. Die Wörtchen „muß“ und „ich befehle“, erfreuen sich bei uns keiner großen Beliebtheit. Und doch vertritt sie einer der größten Erzieher des deutschen Heeres: Prinz Friedrich Karl, der darüber in seinen Erinnerungen schreibt:

„Das Wörtchen »muß« und »ich befehle«, zur rechten Zeit von jemand ausgesprochen, der, wie ich, mit den Worten sehr hausväterlich umzugehen pflegt, das zieht gewaltig in unserer gutdisziplinierten Armee. Im Augenblick der Krise tut man den meisten Untergebenen durch Kürze und Bestimmtheit den größten Gefallen, weil die meisten froh sind, wenn man ihnen hierdurch Verantwortung, die sie nur in gewissen Grenzen zu tragen gewohnt sind, abnimmt.¹⁾“

¹⁾ Foerster „Prinz Friedrich Karl von Preußen“, I. Bd., S. 293.

Kartenwesen. Die Karten Napoleons haben für uns heute nur noch ein historisches Interesse. Es ist aber noch gar nicht so lange her, daß der damals bei den unteren Stellen bestehende Kartenmangel überwunden wurde. Noch in der Schlacht von Wörth verfügten bayerische Divisionsstäbe nur über die recht mäßigen Blätter der Übersichtskarte von Südwestdeutschland 1:250 000.

Auch die Napoleonischen Erkundungen dürften bei dem heutigen Standpunkte der Topographie und des Vervielfältigungsverfahrens für mitteleuropäische Verhältnisse überall da entbehrlich sein, wo es sich nicht um Feststellung des augenblicklichen Geländezustandes handelt. Bei dem Streben, unsere Riesenheere auf möglichst vielen Verbindungen gleichzeitig vorwärts zu bringen, wird aber gerade die Erkundung zahlreicher Wege, Brücken usw. z w e i t e r Güte notwendig werden, deren augenblickliche Beschaffenheit aus der Karte nicht zu ersehen ist.

Nachrichtennittel. Die Nachrichtennittel von heute lassen sich mit denen Napoleons nur mehr in Einzelgebieten vergleichen. Die moderne Heereskavallerie ist für den strategischen Aufklärungsdienst theoretisch und praktisch geschult. Bei nur einigermaßen energischer Führung muß sie instande sein, gute Nachrichten über den Feind einzubringen. Napoleon konnte zwar die strategische Aufklärung durch die Heereskavallerie als ein neues Führungselement schaffen; um aber daraus auch eine ergiebige Nachrichtenquelle zu gewinnen, dazu fehlte ihm die Zeit.

Verlagt aber die Heereskavallerie, wie z. B. die russische im ostasiatischen Kriege, oder fehlt sie, wie auf japanischer Seite, dann vermag das Agenten- und Spionagewesen bei geschickter Handhabung auch heutigentags noch eine ausschlaggebende Bedeutung zu gewinnen. Dies haben uns die Japaner wiederum gezeigt. Aber auch da, wo die Heereskavallerie ihre Schuldigkeit tut, wird die Führung auf das geheime Nachrichtenwesen nicht Verzicht leisten können. Mag dieser Dienstzweig sympathisch berühren oder nicht, falsch wäre es jedenfalls, hier Gefühlsmomenten Raum zu gewähren, wie dies z. B. Lewal tut,¹⁾ der, von der Notwendigkeit der Spionage zwar überzeugt ist, jedoch die Phrase

1) „Tactique des Renseignements“, I. Bd., S. 99.

nicht unterdrücken kann: „Le caractère chevaleresque de notre nation se prête malaisément à l'emploi de ce moyen On préfère le combat à visage découvert . . .“ Es ist auch irrig, wenn befürchtet wird, daß heutigentags die Gewinnung von Spionen ungleich schwieriger und die Gefahr ihrer Entlarvung größer geworden sei. Die Menschen sind in bezug auf ihre Schwächen und Leidenschaften im Laufe der Jahrhunderte die gleichen geblieben. Die modernen Nachrichten- und Verkehrsmittel haben auf dem Gebiete des geheimen Nachrichtenwesens sogar geradezu neue Möglichkeiten geschaffen. Auch vor einer Betonung eines „fortgeschritteneren Kulturstandpunktes“ kann nur gewarnt werden. Dem Vertreter eines solchen könnte es sonst heute noch wie den Preußen im Jahre 1806 ergehen, wo Friedrich Wilhelm III. „die Spionage verabscheute“, und deshalb auf diese Nachrichtenquelle Verzicht leistete, während sein Land von Spionen Napoleons überschwemmt war.¹⁾

Eine sehr wichtige und schwierige Frage bildet für die moderne Heerführung die Behandlung der Presse. So wenig wie heutzutage die zur Zeit Napoleons üblich gewesene Mißachtung des Briefgeheimnisses möglich ist, ebensowenig kann die damals beliebte Anebelung der Presse eintreten. Dabei ist aber die Gefahr, daß durch die Zeitungen wichtige Heeresnachrichten zur Kenntnis des Feindes gelangen, in unserem Zeitalter der Technik ungleich größer geworden. Die Telegraphendrähte umspannen die ganze Welt. Die Franzosen erfuhren 1870 durch Veröffentlichung des „preußischen Staatsanzeigers“ die Bildung der Maasarmee und deren gemeinsam mit der 3. Armee geplanten Vormarsch auf Paris. Wir Deutsche erhielten durch Mitteilungen von Pariser Zeitungen auf telegraphischem Umwege über London die ersten Nachrichten vom Marsche Mac Mahons auf Sedan. Während des ostasiatischen Krieges entnahmen japanische Agenten russischen Zeitungen wichtige Notizen von Truppenverschiebungen, über die sich russische Offiziere in Privatbriefen geäußert hatten, und der Telegraph brachte diese Nachrichten schnell nach Tokio. Wenn ein Land nicht wie Japan oder England durch insulare Lage

¹⁾ „Vertraute Briefe“ mitgeteilt in Foucart „Campagne de Prusse“. I. Bd., S. 464.

begünstigt ist, wird die Zensur außerordentlich erschwert. Aber selbst da, wo sorgfältige Überwachung stattfindet, vermögen unauffällig, z. B. im Börsenteile in vereinbarter Bedeutung, abgefaßte Telegramme zu passieren, denen sensationslüsterne Zeitungen und von den Berichten ihrer Söhne mit Stolz erfüllte Mütter den Stoff liefern.

Diese Gefahren können nur abgeschwächt werden, wenn die heimatliche Presse einerseits überwacht und anderseits offiziell informiert, wenn im Volke Verständnis für die Notwendigkeit der Geheimhaltung aller militärischen Nachrichten erweckt und wenn vor allem bei dem im Felde stehenden Heere Vorsicht geübt wird. Schon auf der Kriegsschule sollte der angehende Offizier auf die Gefahren aufmerksam gemacht werden, die im Kriege jede von ihm ausgehende schriftliche Mitteilung enthalten kann.

Sehr erwünscht muß auch eine Beschränkung der Zahl der bei der Feldarmee zugelassenen fremdländischen Offiziere und Zeitungskorrespondenten erscheinen. Im Hauptquartier Napoleons gab es derartige unbeliebte Zuschauer überhaupt nicht, und wir mußten erst von Japan darüber belehrt werden, daß man die Grenzen internationaler Höflichkeit auch heutzutage noch recht eng ziehen kann. Japan hat auf diesem Gebiete geradezu Muster-gültiges geschaffen. Man mag vom Standpunkte der Attachés und Reporter aus die ihnen zuteil gewordene Behandlung unfreundlich finden, man kann die mit Federmesser und Tusche ausgeübte Zensur lächerlich und die Beschränkung der Bewegungsfreiheit lästiger Zuschauer geradezu unwürdig finden, vom japanischen Standpunkte aus war diese Behandlungsweise sehr richtig. Man erreichte schon dadurch seinen Zweck, daß zahlreiche Attachés und Reporter grollend die japanische Armee verließen, wodurch die Gefahr unliebsamer Berichterstattung wesentlich verringert wurde.

Die Art und Weise, wie Napoleon das moralische Element durch Proklamationen und Bulletins zu beeinflussen wußte, kann auch für heutige Verhältnisse nur als nachahmenswert bezeichnet werden. Man braucht hierbei vor Anwendung von Phrasen und Schlagworten nicht zurückzuschrecken. Die Massen verlangen geradezu danach. Wiederum muß hier das Urteil des Prinzen Friedrich Karl angeführt werden, der schon als Komman-

dierender General manchen Korpsbefehl im Proklamationsstile verfaßt und darüber folgende Aufzeichnung hinterlassen hat: ¹⁾

„Solche Korpsbefehle sind wichtig. Sie belehren und beleben den Soldaten, stärken sein Herz und geben den Stoff zu den Gesprächen auf den Marschen und in den Bivouaks. Sie heben ihn und machen ihn tüchtig zum vorliegenden Zweck. Bei Beurteilung von dergleichen Befehlen sollte man nur vor Augen haben, welchen Eindruck sie im Moment auf den Soldaten machen, dem man schmeicheln, den man heben muß, und auf den Feind etwa, nicht auf das Zeitung lesende Publikum. Für dieses sind Bulletins à la française ganz geeignet. Diese brauchen nicht frei von Übertreibungen zu sein. Solche Art, Geschichte zu machen, habe ich nicht genügend ausgeübt.“

Freilich mußte auch der Prinz das Urteil der Menge erfahren, daß seine derartig abgefaßten Befehle zu „bombastisch“ „anmaßend und napoleonisch“ seien. Er ließ sich aber durch solche Urteile Unberufener in seiner Überzeugung nicht irre machen; er fand diese von ihrem Standpunkte aus sogar „wohl erklärlich“.

Die gleichen Mittel, die wir einen Napoleon anwenden sahen, wenn er auf das moralische Element der Massen einwirken wollte, sind übrigens bei unseren innerpolitischen Kämpfen heute mehr denn je an der Tagesordnung. Wir brauchen uns nur die Werbetätigkeit der Parteien anzusehen. Die Erfolge der Sozialdemokratie liegen nicht unwesentlich in psychologisch richtig erkannter Behandlung erregter Menschenmassen begründet.

Die Wirkung aller derartigen Proklamationen, Bulletins, Flugschriften usw. wird aber von dem Augenblicke an ergebnislos bleiben, wo es ihrem Verfasser an Einfluß auf das Empfinden seiner Untergebenen gebricht. Nur eine imponierende Persönlichkeit wird die Gemüter der Massen gewinnen können. Die Mittel, durch die Napoleon Hunderttausende zu begeistern verstand, versagten, als sie ein Kuropatkin zur Anwendung brachte. Seine berücksichtigt gewordene Proklamation erreichte nur das eine, daß er durch sie den Japanern seinen Offensivplan vorzeitig verriet.

Auf dem Gebiete der Telegraphie können Vergleiche mit der Napoleonischen Zeit nicht gezogen werden. Die Telegraphie befand sich in jener Epoche erst im Anfangsstadium der Entwic-

¹⁾ Foerster „Prinz Friedrich Karl“, I. Bd., S. 283/284.

lung und konnte wegen der häufig eintretenden atmosphärischen Störungen noch nicht als ein kriegsbrauchbares Nachrichtenmittel angesehen werden; ein solches wurde sie nach Einführung des elektrischen Betriebes. In welcher einschneidender Weise sich hier die Verhältnisse im Laufe von hundert Jahren verändert haben, wurde in einer vor kurzem erschienenen Studie des Majors Hesse¹⁾ treffend beleuchtet. Besonders augenfällig ist die Unterstützung der Heeresleitung durch die modernen Nachrichtenmittel im Augenblicke des Kriegsausbruchs, in den Tagen der Mobilmachung und in der Periode des Aufmarsches. Auch während des Krieges im eigenen Lande wird die Führung in Telegraph und Telephon eine ihrer stärksten Stützen haben.

Die Zuverlässigkeit dieser Nachrichtenmittel wird aber in Feindesland sofort unsicher. Zu den Störungen des Betriebes, die schon im eigenen Gebiet, auch bei Friedensübungen auftreten und nicht etwa böser Absicht entspringen, z. B. Beeinträchtigung des Betriebes durch Starkstromleitungen, tritt in Feindesland eine Reihe absichtlicher Störungen. Zudem wird sich bei großen Märschen und schlechtem Wetter nicht nur das schwer ersehbare Nachrichtengerät, sondern auch dessen Menschen- und Pferdmaterial derart abnützen, daß mit einem ständigen Verbundensein aller höheren Stäbe wohl nicht mit Sicherheit gerechnet werden kann. Vielleicht gelingt dies noch für die oberste Heeresleitung, die von dem Augenblicke an, wo die Armeen sich auf räumlich getrennten Kriegsschauplätzen befinden, sich weit zurückhalten und an zentraler Stelle da Quartier nehmen muß, wo die Nachrichtenmittel zusammenlaufen. Das Bild, das in jenem viel besprochenen Aufsatze der deutschen Revue²⁾ „der Krieg der Gegenwart“ über den Aufenthalt eines modernen Großen Hauptquartiers entworfen wurde,³⁾ dürfte wahrscheinlich häufig eintreten:

„Der Feldherr befindet sich weiter zurück in einem Hause mit geräumigen Schreibstuben, wo Draht- und Funkentelegraph, Fernsprech- und Signalapparate zur Hand sind, Scharen von Kraftwagen und Motorräubern,

¹⁾ „Der Einfluß der heutigen Verkehrs- und Nachrichtenmittel auf die Kriegführung“, Beiheft zum Militär-Wochenblatt 1910.

²⁾ 34. Jahrgang. Januar 1909. S. 13—24.

³⁾ Ebenda S. 18.

für die weitesten Fahrten gerüstet, der Befehle harren. Dort, auf einem bequemen Stuhle vor einem breiten Tisch hat der moderne Alexander auf einer Karte das gesamte Schlachtfeld vor sich, von dort telephoniert er zündende Worte und dort empfängt er die Meldungen der Armee- und Korpsführer, der Fesselballons und lenkbaren Luftschiffe, welche die ganze Linie entlang die Bewegungen des Feindes beobachten, dessen Stellungen überwachen.“

Anders liegen die Verhältnisse schon für die Armee-Oberkommandos; die Napoleonischen Grundsätze des Führeraufenthalts können für sie noch vielfach Anwendung finden. So häufigen Quartierwechsel, wie ihn seinerzeit Napoleon vornahm, können sich die modernen Armee-Oberkommandos freilich nicht mehr leisten; auch für sie gilt es, Rücksicht auf ihre technische Nachrichtenzentrale zu nehmen. Bislang ist aber der Aktionsraum einer Armee kein so weiter, daß der Armeeführer dauernd an diese Zentrale gefesselt wäre. Er vermag noch durch persönliches Auftreten zu wirken und wird noch selbst das Schlachtfeld betreten können. Die technischen Nachrichtenmittel dürfen ihn daran nicht hindern, sie müssen ihm vielmehr dienen und hierzu so beweglich sein, daß nicht das umgekehrte Verhältnis eintritt und die Führung von den Nachrichtenmitteln ganz abhängig wird. Die Mehrzahl unserer technischen Hilfsmittel ist noch so empfindlich, daß sich der Armeeführer auf ihr tadelloses Arbeiten von dem Augenblicke an, da man in Gefechtsberührung mit dem Feinde getreten ist, nicht unbedingt verlassen kann und darf. Versagte doch in der Schlacht von Liaoyan zwischen dem Großen Hauptquartier und dem Oberkommando der ersten japanischen Armee der Feldtelegraph gerade in jener Stunde, als Kuroki seinen Übergang über den Taitsyho eingeleitet hatte, also im entscheidenden Augenblicke an entscheidender Stelle und zwar für längere Zeit.

Auch auf den Funkentelegraphen wird man nicht allzu sehr rechnen dürfen. Wenn wir von seinen technischen Mängeln und den Störungsmöglichkeiten durch den Feind absehen, so dürfen wir nicht vergessen, daß nach den Erfahrungen neuerer Zeit die Erschütterungen der Luft — hervorgerufen durch die Tätigkeit zahlreicher Feuerwaffen — Anlaß zu Gewitterbildungen und damit zur Ausschaltung des Funkentelegraphen während der Schlacht geben können.

Der alterprobte Melde reiter und der gutberittene Donnanzoffizier werden daher auch noch in der Zukunftschlacht ein reiches Feld der Tätigkeit finden, der Armeeführer wird seine kommandierenden Generale — wenigstens die zunächst befindlichen — noch persönlich auf dem Gefechtsfelde zu sprechen wünschen. Oder soll auch er ganz auf das persönliche Führungselement Verzicht leisten, das von Auge zu Auge geht und eine viel eindringlichere Sprache redet als alles, was dem toten Papier anvertraut oder durch das unpersönliche Telephon befohlen wird? Wenigstens kann man sich schwerlich vorstellen, daß die durch den Induktionsstrom in Schwingung versetzte Membrane „zündende Worte“ wiederzugeben vermag.

Die auf das Gefechtsfeld vorgeeilten höheren Führer müssen freilich heutzutage erst recht sich jene Vorsichtsmaßregeln zu eigen machen, die auch Napoleon einhielt, wenn er sich dem Wirkungsbereich der feindlichen Feuerwaffen näherte. Sie werden weiter ab vom Schuß bleiben müssen; dafür steht ihnen aber heutzutage auch ein Scherenfernrohr zur Verfügung. Nicht wie Graf Keller dürfen sie sich mit ihrer Kommandoflagge inmitten feuernder Batterien aufhalten oder wie General Rementkamp an der Spitze ihrer Aufklärungseskadrons reiten wollen; auch dürfen sie nicht wie Kuropatkin unstät und zwecklos von einem Armeeflügel zum anderen umherirren. Wenn diese Beispiele aus der jüngsten Kriegsgeschichte auch gewiß nicht nachahmungswert erscheinen, so verdienen sie doch immerhin Beachtung, weil sie — wenn auch in falscher Form — dem Verlangen Ausdruck verliehen, selbst zu sehen und sich den Truppen persönlich zu zeigen. Dieses Bedürfnis besteht heute noch in gleicher Weise wie früher. Wir wollen uns aber nicht verhehlen, daß die fortgeschrittene Technik die persönliche Fühlungnahme zwischen Führer und Mannschaft erschwert hat.

Oder soll im modernen Kriege sich alle Führung zu so wesenloser Tätigkeit verurteilen lassen, wie sie uns die Literatur über die Zukunftschlacht gern vorspiegelt? Glaubte man wirklich durch die Technik die Führungspersönlichkeit ganz oder größtenteils entbehren und Armeen gleich Puppen an Drähten ziehen zu können? Auf japanischer Seite nehmen wir im ostasiatischen Kriege schon ein ganz bedenkliches Zurücktreten der

Führer wahr; sicher mag dies manchem als ein Vorbild für die Zukunft erscheinen; doch darf auch anderseits die Kritik des englischen Generals Hamilton Geltung beanspruchen, der beengt durch die Schattenhaftigkeit jener Führung den Ausruf tut: „Erschiene ein Skobelev auf russischer Seite, dann könnten die Japaner erfahren, daß es in der Kriegführung des Westens noch ein Element gibt, mit dem sie bisher nicht zu rechnen hatten.“¹⁾

Verkehrsmittel. Bis vor etwa 10 Jahren konnten die Leistungen Napoleons auf dem Gebiete der Heerstraßen für moderne Führungsverhältnisse nicht viel mehr als historisches Interesse beanspruchen. Das Zeitalter der Eisenbahnen hatte die Landstraßen zu untergeordneter Bedeutung herabgedrückt. Die Frage, ob diese Tatsache für die Heeresleitung einen Fortschritt oder einen Nachteil bedeute, ist verschieden beantwortet worden. Auf einigen Gebieten liegen ja die Vorteile der Eisenbahnen einwandfrei auf der Hand. Rein sachlich betrachtet, hat aber doch die Tatkraft der Heeresführung durch sie und ihre Folgeerscheinungen gelitten. Ein paar durch feindliche Hand zerstörte Tunnel oder Eisenbahnbrücken können die Aufmarschbewegungen der Heere derart beeinträchtigen, daß dadurch eine Abänderung des Operationsplanes notwendig wird. Die Gefahren werden sich steigern, sobald wir für unsere Bahnen als bewegende Kraft statt Dampf Elektrizität anwenden. Denn der elektrische Betrieb bietet die Möglichkeit viel größerer und nachhaltigerer Zerstörungen.

Zu den Folgeerscheinungen der Eisenbahnbeförderung gehört ein Nachlassen der Marschleistungen und im Verein mit der hochentwickelten Heerestechnik und den gesteigerten Ansprüchen auf Lebenshaltung auch das Anschwellen des Trasses. Napoleons stolzes Wort „Wir sind dieselben Menschen, wie die Griechen und Römer, wir vermögen das Gleiche zu leisten, ja wir haben es geleistet“ kann für heutige Verhältnisse nicht mehr als zutreffend bezeichnet werden. Zählt doch ein Armeekorps der Gegenwart drei- bis viermal mehr Fahrzeuge als das Napoleonische des Jahres 1806 und hat es doch unser stark ge-

¹⁾ Hamilton „A staff officers scrap book“, London 1907, II. Bb., S. 17.

stiegener Seerestrog beispielsweise mit sich gebracht, daß wir die Napoleonische Gefechtsmarsch-Form, wonach die Artillerie auf der Straße und die Infanterie beiderseits neben dieser marschierte, gar nicht mehr durchführen könnten, selbst wenn wir hierzu noch die entsprechende Leistungsfähigkeit besäßen! Geradezu unglaublich klingt es uns, wenn wir hören, daß die Infanterie des Korps Soult am 16. Oktober 1806 in dieser Marschform an einem Tage 36 km zurückgelegt hat! Auch die stark vermehrte Zahl der Truppen muß die Energie der Kriegsführung beeinträchtigen. Unsere Verpflegungsstärken übersteigen die aus der Zeit Napoleons bekannten um ein Vier- bis Sechsfaches. Ob sie vorteilhaft sind, steht dahin; nach einem physikalischen Gesetze haftet der größeren Masse auch das größere Trägheitsmoment an; im Wirtschaftsleben betrachtet man das Herabsehen der Qualität zugunsten gesteigerter Quantität stets als eine bedenkliche Maßnahme. Wer aber wollte es wagen, an diese Erscheinung moderner Kriegsführung als erster ändernd die Hand anzulegen?

Wenn die Landstraße für moderne Operationen auch nicht mehr jene Bedeutung gewinnen kann, die sie zur Zeit Napoleons zweifellos gehabt hat, so ist doch heute ihr Wert durch die Entwicklung der Kraftfahrzeuge erneut im Steigen begriffen. Auf kulturarmen Kriegsschauplätzen muß gerade jetzt wegen auch jetzt noch zum Straßenbau geschritten werden. Wir finden sowohl die Russen in der Mandschurei als auch die Franzosen in Marokko mit derartigen Arbeiten beschäftigt.

Der Kraftwagen erscheint als ein ganz besonders starker Gehilfe moderner Seerführung. Den oberen Führern gibt er die Möglichkeit, ihre Nachrichtenzentrale vorübergehend zu verlassen, um mit eigenen Augen sehen und persönlich wirken zu können. Warum sollte heutzutage, wenn wir beispielsweise an die Schlacht von Jena denken, nicht auch ein moderner Armeeführer am Vorabend der Entscheidung nach dem Landgrafenberge voreilen, um persönlich die von der Vorhut gemeldeten feindlichen Lagerfeuer in Augenschein zu nehmen? Warum sollte ein Armeeführer nicht auch einmal die in nächster Nähe befindlichen Korpsführer zu persönlicher Besprechung in das Armeehauptquartier befehlen

können? Hat hier der Kraftwagen nicht geradezu neue Möglichkeiten geschaffen?

Zur Nachrichtenübermittlung zwischen entfernten Kriegsschauplätzen gibt er bereits ein schnelleres und zuverlässigeres Verkehrsmittel ab als unsere langsam fahrenden Militärzüge. Da aber große Geschwindigkeiten nur bei genauer Streckenkenntnis zu erreichen sind, so müssen im Rückengebiet des Heeres und auf den Verbindungslinien getrennt operierender Armeen mit Personal und Material reichlich ausgestattete Kraftwagenrelais eingerichtet und bei diesem Betrieb dieselben Grundsätze in Anwendung kommen, wie sie beim Eisenbahnfahrdienste schon längst befolgt werden (Streckenkundige Lokomotivführer). In welcher Weise der Lastkraftwagen zur Verringerung des Fuhrwesens bei den Armeekorps beitragen könnte, hat Freitag-Doringhoven in seinem Werke „die Heerführung Napoleons“ in überzeugender Weise auseinandergesetzt.¹⁾

Die volle Geschwindigkeitsausnützung der im Dienste der höheren Truppenstäbe befindlichen Personenkraftwagen hängt ganz wesentlich von der mehr oder weniger geschickten Steuerung dieser Fahrzeuge und der Orientierung des Wagenführers ab. Beide Tätigkeiten werden zur Zeit — sehr zum Nachteile des Ganzen — von einer Persönlichkeit ausgeübt und es muß als ein ganz entschiedener Nachteil empfunden werden, daß die Unterbringung eines ausschließlich zur „Führung“ des Kraftwagens berufenen Offiziers auf dem Vordersitze neben dem technischen Wagenleiter nicht möglich ist. In bezug auf die Inneneinrichtung der Personenkraftwagen könnte man von der Ausstattung der Napoleonischen Reifewagen noch viel lernen. Bei den zahlreichen Vorteilen die die Kraftwagen für die moderne Heerführung schon jetzt besitzen und die sich voraussichtlich noch steigern werden, dürfen wir auch für die Nachteile nicht blind sein. — Der Kraftwagen ist kein Freund der Marschkolonne. Er vermag an heißen Tagen bei rücksichtsloser Geschwindigkeitsausnutzung durch große Staubentwicklung und fortgesetzte Beunruhigung der Truppe sogar deren Leistungsfähigkeit herabzusetzen. Ein gleiches gilt bei Regenwetter und aufgeweichten Straßen.

1) Berlin 1910. Seite 35 und 36.

Wasserstraßen. Im Gegensatz zu den Landstraßen haben die Wasserwege für die Heerführung an Bedeutung zugenommen. Der Dampftrieb läßt heutzutage eine noch ausgiebigere Ausnützung dieser Nachschublinien zu, als dies zur Zeit Napoleons der Fall war. Wie schnell aber gerade auf diesem Gebiet die Erfahrungen der Napoleonischen Epoche in Vergessenheit geraten sind, lehrt uns ein Rückblick auf die militärische Benutzung der Wasserstraßen, auf die wir Deutsche im Kriege 1870/71 gänzlich Verzicht leisteten, obwohl uns das umfangreiche Wasserstraßennetz Frankreichs zur Verfügung stand.

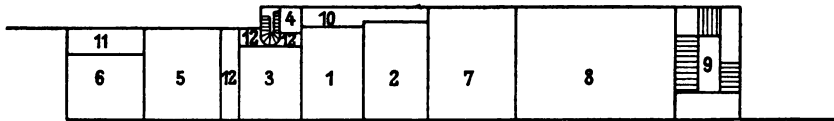
Die moderne Heerführung hat auf verschiedenen Gebieten neue Hilfsmittel erhalten, deren fruchtbringender Gebrauch vornehmlich davon abhängen wird, ob wir sie organisatorisch zu gebrauchen verstehen oder nicht. Ganz besonders gilt dies von den Verkehrs- und Nachrichtenmitteln. Je mehr aber die Technik vorwärtsschreitet, umso mehr müssen wir uns dessen bewußt bleiben, daß die Kraft, die all diese Erfindungen erst verwenden lehrt, der Menscheng Geist ist. Fehlt diesem aber die moralische Tüchtigkeit, so helfen auch die genialsten Erzeugnisse der Technik nichts.

Persönlichkeit und Charakter, sie bleiben auch für den Krieg der Zukunft die Hauptsache; wo diese vorhanden sind, da lassen sich auch die Gefahren und Nachteile, die der modernen Heerestechnik zweifellos anhaften, siegreich überwinden.

Anlagen.

Anlage 1.*)

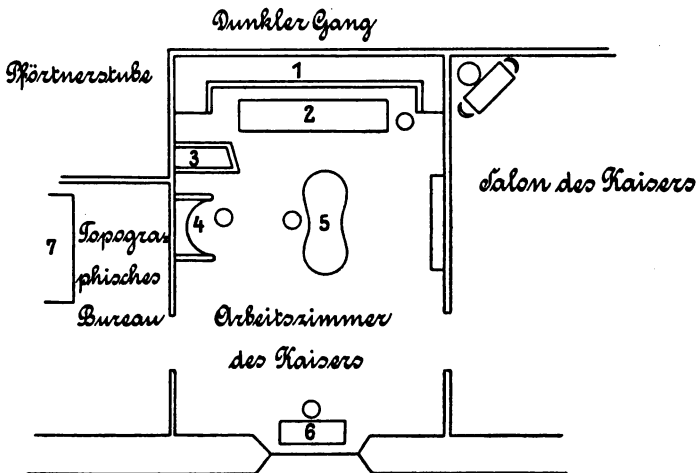
Arbeitsräume des Kaisers in Paris.



- | | |
|---|-------------------|
| 1. Arbeitszimmer des Kaisers, | 7. Dienstsalon, |
| 2. Salon des Kaisers, | 8. Vorzimmer, |
| 3. Topographisches Bureau, | 9. Treppenzimmer, |
| 4. Pförtnerstube, | 10. Dunkler Gang, |
| 5. Archivar (später Schlafzimmer des Kaisers), | 11. Pförtner, |
| 6. Referent für Gesuche (später Anheidezimmer des Kaisers), | 12. Nebenräume. |

Anlage 2.*)

Das Arbeitszimmer Napoleons.



- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 1. Bücherschrank, | 5. Schreibtisch, |
| 2. langer Tisch mit Karten, | 6. Tisch für den 1. Sekretär, |
| 3. kleines Tischchen, | 7. großer Kartentisch. |
| 4. Cheminée, | |

*) Nach Faïn „Mémoires“.

Anlage 3.

Das Große Hauptquartier Napoleons in den Feldzügen 1805, 1806/07 und 1813.

Zusammengestellt nach

Mombert-Colin, „Campagne de 1805“, I. Bd., S. 196 ff.,

Foucart, „Campagne de Prusse“, II. Bd., S. 879 ff.,

Graf Blythum von Eßstädt, „Die Hauptquartiere im Feldzuge 1813“, S. 98 ff.,
Fain, „Mémoires“.

A. Maison des Kaisers:

1805

(nach dem Rheinübergang).

Oberkommando: Seine Majestät der Kaiser und König „Commandant
en personne“.

I. Persönliches Kabinett des Kaisers (cabinet de l'empereur):

Sekretäre:

General Clarke (eigentlicher Kabinettssekretär),

M. Reueval.

Topographisches Bureau:

Ingenieurgeograph Bader d'Albe, zugeteilt 1 Ingenieurgeograph.

II. Adjutanten des Kaisers (aides de camp):

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Oberst Lebrun, | 6. Generalleutnant Caffarelli, |
| 2. Generalmajor Bertrand, | 7. Generalleutnant Lauriston, |
| 3. Generalmajor Lemarois, | 8. Generalleutnant Savary (gleichzeitig
Leiter des geheimen Nachrichtenwesens), |
| 4. Generalmajor Rapp, | 9. Generaloberst Junot. |
| 5. Generalmajor Routon, | |

III. Ordonnanzoffiziere des Kaisers

gab es 1805 noch nicht.

IV. Großoffiziere des Kaisers (officiers généraux près de Sa Majesté):

1. Obersthofmeister Generalleutnant Duroc (Grand Maréchal du Palais),
2. Obersthofstallmeister Generalleutnant Caulaincourt (Grand Écuyer).

V. Sonstige Hof- und Politische Beamte:

1. Generalmajor Gardanne, Direktor der Bagerie usw. (Näheres unbekannt).
Dazu Bagen, Lakaien und sonstiges Unterpersonal, dabei der Leibmameluk Roustan.

1806/07.

Oberkommando: Seine Majestät der Kaiser und König „Commandant en personne“.

I. Persönliches Kabinett des Kaisers (cabinet de l'empereur):

Sekretäre:

1. Sekretär M. Meneval, | 2. Sekretär Baron Fain.

Topographisches Bureau:

Bader d'Albe.

II. Adjutanten des Kaisers (aides de camp):

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Generalmajor Bertrand, | 4. Generalmajor Mouton, |
| 2. Generalleutnant Lemaurois, | 5. Generalleutnant Savary (gleichzeitig
Leiter des geheimen Nachrichtenwesens). |
| 3. Generalleutnant Rapp, | |

III. Ordonnanzoffiziere des Kaisers:

- | | |
|---|--|
| 1. Hauptmann Deponthon, | 8. Oberleutnant Bongard (ab 3. Januar 1807), |
| 2. Hauptmann Lemaître (bis 25. Oktober 1806), | 9. Oberleutnant De Lafschere (ab 9. Febr. 1807), |
| 3. Hauptmann Scherb (bis zum Einzug in Berlin), | 10. Oberleutnant Berthemy |
| 4. Hauptmann Castille, | 11. Hauptmann Maulnoir |
| 5. Hauptmann De Montesquiou, | 12. Hauptmann Barrain |
| 6. Oberleutnant De Lurenne, | 13. Hauptmann Labiffe |
| 7. Hauptmann Falkowski (ab 9. Nov. 1806), | 14. Leutnant de Talhouet (ab 15. April 1807). |

IV. Großoffiziere des Kaisers (officiers généraux près de Sa Majesté) wie 1805.**V. Sonstige Hof- und Politische Beamte:**

1. Generalleutnant Clarke, Kabinettssekretär (seit 1806 mehr Titel als Funktion),
 2. Generalmajor Gardanne, Direktor der Pagerie,
 3. Generalmajor Corbineau, Hoffstallmeister der Kaiserin,
 4. De Canisy, Stallmeister (écuyer),
 5. De Tournon, Kammerherr (chambellan),
 6. De Ségur Hauptmann, zugeteilt dem Obersthofmeister.
- Dazu Wagen, Lakaien und sonstiges Unterpersonal, dabei der Leibmamelud Koustan.

1813

(nach dem Waffenstillstand).

Oberkommando: Seine Majestät der Kaiser und König „Commandant en personne“.

I. Persönliches Kabinett des Kaisers (cabinet de l'empereur):

Sekretäre:

- | | |
|----------------------------|---|
| 1. Sekretär Baron Fain, | Chevalier Brévoist } „premiers commis
du cabinet“. |
| 2. Sekretär Baron Mounier, | |

Topographisches Bureau:
 Oberst Bader d'Albe, Direktor, zugeteilt:
 Hauptmann Duotvier } Ingenieur-
 Hauptmann Lameau } Geographen.

Dolmetscher:
 Chevalier Belorgne d'Obville, Chef der Geheimpolizei,
 polnischer Hauptmann Wasowicz,
 2 sächsische Offiziere.

II. Adjutanten des Kaisers (aldes de camp):

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Oberst Bernard, | 7. Generalleutnant Lebrun, |
| 2. Generalmajor Gueheneuc, | 8. Generalleutnant Corbineau, |
| 3. Generalmajor Flahaut, | 9. Generalleutnant Durosnel, |
| 4. polnischer General Pac, | 10. Generalleutnant Dejean, |
| 5. polnischer General Kossakowski, | 11. Generalleutnant Drouot, |
| 6. Generalleutnant Mouton, | 12. Generalleutnant Narbonne. |

III. Ordnungsoffiziere des Kaisers:

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| 1. Major Gourgaud, | 7. Hauptmann Caraman, |
| 2. Hauptmann Athalin, | 8. Hauptmann Mortemart, |
| 3. Hauptmann Pretet, | 9. Hauptmann Lamezan, |
| 4. Hauptmann Laplace, | 10. Hauptmann Pailhou, |
| 5. Hauptmann Lauriston, | 11. Hauptmann Saint-Marfan, |
| 6. Hauptmann Desaix, | 12. Hauptmann Béranger. |

V. Großoffiziere des Kaisers (officiers généraux près de Sa Majesté):

Nach dem Tode Durocs versieht Caulaincourt beide Funktionen.

V. Sonstige Hof- und Politische Beamte:

1. Maret, Herzog von Bassano, Staatssekretär,
 2. Graf Lurenne, erster Kammerherr und grand-maitre de la garde-robe,
 3. Graf Beausset, préfet du palais,
 4. Baron Canouville, maréchal des logis du palais,
 5. Generalmajor Guyot, Kommandant der Guiden der Chasseur-Garde, Leiter des Estorten-, Relais- und Kurierdienstes,
 6. Oberst Mecquenem, Kommandant der Leibgendarmen (gendarmes d'élite),
 7. Baron Mesgrigny
 8. Baron van Lenneps } Stallmeister,
 9. Baron Montarau }
 10. Baron Ivan, Oberhofarzt des Kaisers,
 11. Vier Hofärzte,
 12. Peyrusse, payeur de la couronne,
 13. zwei fourriers du palais.
- Dazu Pagen, Lakaien und sonstiges Unterpersonal, dabei der Leibmameluk Koustan.

B. Maison des Generalstabschefs:

1805

(nach dem Rheinübergang).

Major général: Berthier, Fürst von Neuchâtel „expédiant les ordres de l'empereur“.

I. Persönliches Kabinett Berthiers (bureaux du major-général):

2 Sekretäre,	} mit Interpersonal.
Hauptmann a. D. Salamon	
M. Gérard	
M. Tabarié	

II. Unmittelbarer Dienst des Generalstabschefs (major général):

1. Generalmajor Andréossi, Oberquartiermeister (chef de l'état-major-général, premier aide-major-général),
2. Drei Generalmajore mit je 6 Adjutanten,
3. Drei Obersten (adjudants-commandants),
4. Oberst Ballongue, „chargé des détails du bureau“,
5. Major Blein, Vorstand des topographischen Bureaus Berthiers und des Nachrichtenwesens,
6. Außerdem:
 - 7 höhere Offiziere,
 - 9 dem Generalstab zugeteilte Hauptleute,
 - 1 Fregattentapitän,
 - 5 polnische Offiziere,
 - 1 inspecteur aux revues,
7. Chappe, Telegraphendirektor,
8. Lauer, Gendarmerieoberst,
9. Ein Führer der großen Bagagen mit Gehilfen.

III. Großer Generalstab der Armee:

1. Generalmajor Andréossi (siehe oben) mit 3 Adjutanten, 4 adjudants-commandants (Obersten), 2 Majoren und 12 Hauptleuten,
2. Generalmajor Mathieu Dumas, deuxième aide-major-général und maréchal des logis mit 3 Adjutanten, 1 adjudant-commandant und 4 Hauptleuten,
3. Generalmajor Sanjon, troisième aide-major-général und directeur du service topographique mit 2 Adjutanten und 9 Ingenieurgeographen.

IV. Offiziere zu besonderer Verwendung (officiers à la suite du quartier général):

Unbekannt.

V. Feldverwaltungsbehörden des Generalstabschefs (administration du petit quartier général)

wurden 1806 zum ersten Male formiert.

1806/07.

Major général: Berthier, Fürst von Neuchâtel „expédiant les ordres de l'empereur“.

I. Persönliches Kabinett Berthiers (bureaux du major-général):

1. Geheimsekretär Le Duc, commissaire de guerre mit 2 Angestellten,
2. Hauptmann a. D. Salamon, Vorstand des „bureau du mouvement“ mit 1 souschef und 4 Angestellten,
3. Dufresne, Vorstand des Abrechnungs- und inneren Verwaltungswesens des Hauptquartiers mit 1 Angestellten.

II. Unmittelbarer Dienst des Generalstabschefs (major général):

1. Generalmajor Andréossy, Oberquartiermeister (chef de l'état-major-général, aide-major-général),
2. Generalmajor Lecamus,
3. Oberst Bailly de Monthion (adjutant-commandant),
4. Oberst Klein (aide-major-général), Vorstand des geheimen Nachrichtenwesens und der Erkundungen,
5. Oberst Bruyères
Major Girardin
Major Colbert
Hauptmann Lagrange
Hauptmann Montholon
Hauptmann L. Périgord } Adjutanten,
6. Oberleutnant Canouville } überzählige
Oberleutnant E. Périgord } Adjutanten
Oberleutnant De Noailles } (aides de camp
Oberleutnant Lebrun } surnuméraires),
7. Major Lejeune } aides de camp
Hauptmann Simonin } adjoints,
Hauptmann Marin }
8. Generalmajor Sanson mit 3 höheren Offizieren und 6 Ingenieurgeographen } Topographisches Bureau des major-général,
9. M. Brun „employé comme ordonnance près le major-général“,
10. Sechs Offiziere der Rheinbundstaaten,
11. Oberst Wolf, Führer der großen Bagagen mit 2 Gehilfen,
12. Oberst Lauer, Kommandeur der Truppen des Hauptquartiers,
13. Generalmajor Ménard, Kommandant des Hauptquartiers mit 2 Gehilfen,
14. 24 Leutnants „officiers d'ordonnance près le major-général“ (Befehlsüberbringer).

III. Großer Generalstab der Armee:

1. Generalmajor Andréossy (siehe oben) mit 4 adjutants commandants, 7 Majoren, 7 Hauptleuten, 6 zugeteilten Oberleutnants und Leutnants, darunter 2 Polen als Dolmetscher (sind alle „chargés des ordres de l'armée“),
2. In den Generalstabsbureaus verwendet:
3 Adjutants-commandants (im Februar 1807: 8), 1 Major, 7 Hauptleute.

IV. Offiziere zu besonderer Verwendung (officiers à la suite du quartier-général):

Namen nicht bekannt.

V. Feldverwaltungsbehörden des Generalstabschefs (administration du petit-quartier-général):

- | | | |
|---|---|--------------------------|
| 1. Dufresne, sous-inspecteur aux revues (siehe auch unter persönl. Kabinett Berthiers), | | 1 Oberchirurg, |
| 2. Dennée, commissaire de guerre, | | 1 Hilfschirurg, |
| 3. Jolnville, adjoint aux commissaires de guerre, | 8. Fuhrwesen: 1 Unterinspektor, | 1 leichter Krankenwagen, |
| 4. Brotverpflegung: 1 Inspektor,
1 Bäderabteilung, | 9. Postwesen: 1 Generalinspektor,
1 Direktor,
2 Gehilfen,
8 Kuriere, | |
| 5. Fleischverpflegung: 1 Inspektor,
1 Metzgerabteilung, | 10. Druderei: 1 Direktor,
2 Übersetzer,
2 Korrektoren,
2 Setzer,
2 Drucker. | 8 Postwagen, 21 Pferde, |
| 6. Furage: 1 Inspektor, 1 Abteilung „journaliers“, | | |
| 7. Lazarettwesen: 1 Ökonom, 1 Abteilung Krankenträger, | | |

1813

(nach dem Waffenstillstand).

Major-général: Berthier, Fürst von Neuchâtel „expédiant les ordres de l'empereur“.

I. Persönliches Kabinett Berthiers (bureaux du major-général):

- | | |
|---|--|
| 1. Geheimsekretär Le Duc, commissaire ordonnateur, | 5. Guillaubert, commissaire de guerre, |
| 2. Hauptmann a. D. Salamon, Vorstand des „bureau du mouvement“, | 6. Latran |
| 3. Dufresne } inspecteurs aux revues, | 7. Lechantre } commissaires de guerre |
| 4. Dennée } | 8. Belle } adjoints. |
| | 9. Klancy |
| | 10. Huguet |

II. Unmittelbarer Dienst des Generalstabschefs (major-général):

- Generalleutnant Graf Bailly de Monthlon, Oberquartiermeister (chef de l'état-major-général),
- Generalmajor Durieu, erster Adjutant,
- Adjutanten, Ordonnanzoffiziere, sechs polnische Offiziere, Offiziere der Rheinbundstaaten,
- Oberst Bonne, Vorstand des topographischen Bureaus mit mehreren Offizieren und Ingenieurgeographen,
- Generalmajor Lagrange, Kommandant des Hauptquartiers,
- Generalmajor Rabet, Kommandant der Gendarmerie,
- Generalmajor Guillemot, Kommandant der Trains des Hauptquartiers,
- Ein Stallmeister,
- Ein Druckerdirektor mit Unterpersonal.

III. Großer Generalstab der Armee:

1. Generalleutnant Graf Bailly de Monthion,
2. mindestens 9 adjutants commandants und eine nicht genau bekannte Zahl von Majoren, Hauptleuten und Subalternoffizieren.

IV. Offiziere zu besonderer Verwendung (officiers à la suite du quartier général):

- | | | |
|---|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Generalleutnant Desol, 2. Generalleutnant Cassagne, 3. Generalleutnant Decouz, 4. Generalleutnant Gomès-Freyre, | | <ol style="list-style-type: none"> 5. Generalmajor Estève, 6. Generalmajor Thomas, 7. Generalmajor Dellard, 8. Generalmajor Latour. |
|---|--|---|

V. Feldverwaltungsbehörden des Generalstabschefs (administration du petit-quartier-général):

- | | | |
|---|--|---------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Einige Beamte 2. Generaltraininspektor 3. Druderei | | } Einzelheiten unbekannt. |
|---|--|---------------------------|

C. Maison des Kommandeurs der Artillerie.

1805

1806/07

1813

Generalmajor Songis, erster Generalinspekteur der Artillerie mit 3 Adjutanten, 1 Chef des Stabes, 1 Souschef und 8 Artillerieoffizieren.

Generalleutnant Songis, erster Generalinspekteur der Artillerie m. 1 Stabschef, 1 Generalinspekteur des Trains, 17 weiteren Offizieren, 37 Unteroffizieren und Kanonieren.

Generalleutnant Sorbier, Oberkommandierender der Artillerie m. 1 Stabschef, 1 Generaldirektor der Parks, 1 Kommandanten des Brändentrains, 1 Generalinspekteur der Trains.
Weitere Einzelheiten unbekannt.

D. Maison des Kommandeurs der Pioniere.

Generalmajor Marescot, erster Generalinspekteur der Pioniere m. 1 Stabschef, 1 Souschef und 6 weiteren Offizieren.

Generalleutnant Chasseloup, Kommandeur der Pioniere mit 1 Stabschef und 6 weiteren Offizieren.

Generalleutnant Baron Rognat, Oberkommandierender der Pioniere mit 1 Stabschef und 1 Generaldirektor der Parks.

E. Maison des Armeeeintendanten.

1805

1806/07

1813

1. M. Petiet, Staatsrat und Generalintendant mit 4 Intendanturbeamten, im unmittelbaren Dienst,
2. Billemancy, Generalinspekteur „aux revues“ mit 3 Beamten,
3. Coste, Generalarzt,
4. Percy, leitender Chirurg,
5. Parmentier, Generalapotheker,
6. Ein Generalzahlmeister,
7. Ein Vorstand der Brotverpflegungsabteilung,
8. Ein Vorstand der Fleischverpflegungsabteilung,
9. Ein Vorstand der Furageabteilung,
10. Ein Vorstand der Beheizungsabteilung,
11. Ein Lazarettdirektor,
12. Ein Generalinspekteur der Lager,
13. Ein Generaldirektor der Briefpost,
14. Ein Generaldirektor der Transportfahrzeuge,
15. Ein Drudereidirektor.

1. Billemancy, Generalinspekteur „aux revues“ und Generalintendant mit 5 Beamten im unmittelbaren Dienst,
2. 14 Kriegskommissäre,
3. Die Brotverpflegungsabteilung mit 9 Beamten, 29 Mann Unterpersonal und 48 Bädern,
4. Die Fleischverpflegungsabteilung mit 9 Beamten und 19 Mann Unterpersonal,
5. Die Lazarett- und Sanitätsabteilung mit 3 leitenden Ärzten (Coste, Percy und Bruloy als „Generalinspektoren“) 4 Ärzten, 10 Apothekern, 10 Gehilfen, 4 Lazarettbeamten mit Unterpersonal, 20 Krankenträgern, 25 Fahrzeugen und 80 Pferden,
6. Fuhrwesen mit 1 Generalinspekteur, dabei 9 Gehilfen (darunter 1 Agent des Generalunternehmers Breidt), 75 Fuhrleuten und 200 Pferden,
7. Bekleidungsabteilung mit 1 Generalinspekteur dabei 5 Hilfskräfte,
8. Kassenwesen mit 1 Generalzahlmeister, dabei 19 Hilfskräfte, 12 Fahrzeuge und 50 Pferde.

1. Graf Daru, Direktor der Armeeverwaltung,
2. Generalmajor Graf Dumas, Generalintendant,
3. Drei höhere Verwaltungsbeamte,
4. Ein Generalinspekteur „aux revues“,
5. Ein Generalinspekteur der Depots und Lazarette (Generalleutnant Sahuc),
6. Gesundheitsdienst mit 3 Generalinspektoren, davon je einer Chefarzt, Chefchirurg und Chefapotheker.

Weitere Einzelheiten unbekannt.

Dienstanzweisung für den Generalwagenmeister.¹⁾

Bamberg, 7. Oktober 1806.

Dem Generalwagenmeister (Oberst Wolff) wird hiermit befohlen, von heute ab größte Ordnung in den Marsch des Großen Hauptquartiers zu bringen. 1 Leutnant und 25 Husaren werden ihm hierfür zur Verfügung gestellt.

Den Befehl für den Abmarsch des Großen Hauptquartiers werde ich dem Generalwagenmeister direkt zukommen lassen, es wird keine Sache sein, die Aufbruchsstunde dem Generalintendanten, den Kommandeuren der Artillerie und der Pioniere, dem Generalzahlmeister, den Feldverwaltungsbehörden und allen denjenigen Persönlichkeiten mitzuteilen, die sich nach Vorschrift dem Großen Hauptquartier anzuschließen haben.

Der Generalwagenmeister bestimmt für jeden Marschtag das Sammeln der Fahrzeuge, begibt sich mit seinen beiden Wagenmeistern persönlich auf den Sammelplatz und gliedert die Fahrzeuge entsprechend ihrer Ankunft nach folgender Marschordnung ein:

- Fahrzeuge des engeren Oberkommandos,
- Fahrzeuge der Kommandeure der Artillerie und der Pioniere,
- Fahrzeuge des Generalintendanten,
- Fahrzeuge der dem Generalstabe zugeteilten Offiziere,
- Fahrzeuge des Generalstabes,
- Fahrzeuge der Kriegskommissare,
- Fahrzeuge des Generalzahlmeisters,
- Fahrzeuge des Postdirektors,
- Fahrzeuge der Verpflegungs- und Sanitätsabteilung,
- Fahrzeuge der Marktender.

Dem Hauptquartiere wird eine kleine Ambulanz und eine kleine Verpflegungskolonnen angegeschlossen, die den Fahrzeugen des engeren Hauptquartiers unmittelbar folgen. Der Kaiser macht den Generalwagenmeister dafür verantwortlich, daß ohne besonderen Ausweis des Generalstabschefs von vorstehender Marschordnung nicht abgewichen wird.

Berthier.

¹⁾ Nach Foucart „Campagne de Prusse“, I. Bd., S. 391.

Dienstsanweisung für den Kommandanten des Hauptquartiers¹⁾ (General Ménard).

Bamberg, 7. Oktober 1806.

General Ménard versteht die Funktionen eines Kommandanten des Hauptquartiers für das gesamte Große Hauptquartier mit Ausnahme alles dessen, was die Garde und die persönliche Umgebung des Kaisers (La Maison) angeht, die beide eine gesonderte Organisation haben.

Sobald General Ménard den Befehl für den Quartierwechsel des Großen Hauptquartiers empfangen hat, eilt er auf seinen eigenen Pferden so schnell als möglich in das neue kaiserliche Hauptquartier voraus, läßt sich dort Quartier geben und eine Abteilung Gendarmerie zuteilen. Er übt die Polizei über alle Militärpersonen des Hauptquartiers aus, verschafft sich sobald als möglich die Quartierliste und ist der Mann („le contro commun“) der über alles, was geht und kommt, Bescheid wissen muß. Er nimmt Notiz von der Ankunft der wichtigeren militärischen Persönlichkeiten, auch jener der Verwaltung, er orientiert sich über Vorhandensein militärischer Badaanstalten, überhaupt über die Ruzquellen des Landes, über vorhandene Lazarette und Magazine. Er läßt vor dem Postamte einen Posten aufstellen, der ohne Erlaubnis des Obersthofballmeisters (dieser für die persönliche Umgebung des Kaisers), ohne meine Erlaubnis (für alle Militärpersonen) und ohne jene des Generalintendanten (für die Angehörigen der Armeeverwaltung) kein Pferd abgeben läßt.

Der Kommandant des Hauptquartiers nimmt bald nach seiner Ankunft die Verbindung mit den Landesbehörden auf und er holt sich nach meiner Ankunft täglich bei mir Befehl. Er hat 2 Adjutanten zu seiner Verfügung.

Er soll auch nicht vergessen, sich nach Ankunft über die Lage beim Feind zu orientieren. Für seine Person reist er mit eigenen Pferden; sein Wagen folgt mit jenen des Hauptquartiers.

Berthier.

¹⁾ Nach Foucart „Campagne de Prusse“, I. Bd., S. 890.

Ergänzung der Dienstanweisung für den Kommandanten des Hauptquartiers.¹⁾

Osternode, 23. März 1807.

Der Kaiser will, daß dem Kommandanten des Hauptquartiers überall da, wo das kaiserliche Hauptquartier und der Generalstab sich an einem Orte aufhalten, unterstellt sind:

Der Ortskommandant,
die Guidenkompanie,
die polnische Kompanie,

das Bataillon der Hessen-Darmstädtischen Truppen.

Es ist Pflicht des Kommandanten des Hauptquartiers alles zu sehen, was sich begibt, die Polizei zu handhaben und für die Sicherheit des Hauptquartiers zu sorgen. Er hat alle Abteilungen zu besichtigen, die das Große Hauptquartier durchziehen und zwar sowohl jene, die auf dem Marsche zur Armee sich befinden, als auch jene, die nach rückwärts zu den Lazaretten marschieren. Befinden sich Abteilungen auf dem Marsche zur Armee, so ist dafür Vorsorge zu treffen, daß sie der Kaiser, wenn er will, besichtigen kann.

Sie haben mir täglich zweimal Bericht zu erstatten und sich mit General Becamus ins Benehmen zu setzen, der mit Überwachung der dienstlichen Angelegenheiten des Stabes im einzelnen beauftragt ist.

Berthier.

¹⁾ Nach Foucart „Campagne de Prusse“, I. Bd., S. 390 Anm. 2.

Dienstanzweisung für die Offiziere des Stabes der Reservekavallerie.¹⁾

Großes Hauptquartier Bamberg, 7. Oktober 1807.

Es versehen täglich 2 Offiziere den Dienst beim Stabe; einer dieser beiden ist stets zum Abreiten bereit, der andere regelt die Einheiten in der Verschiedung der Ordonnanzen, nimmt die einkommenden Depeschen in Empfang und stellt die Empfangsquittungen für diese aus. Wird eine Ordonnanz abgefertigt, so sind zu notieren: Stunde des Abgangs, Name des Mannes, der Ort, wohin die Ordonnanz abgefertigt wurde, und der Name des Offiziers, an den das betreffende Schriftstück adressiert ist. Es ist bei Rückkunft der Ordonnanz die Aushändigung der Empfangsbestätigung zu verlangen. Der mit diesem Dienst betraute Offizier schläft im Geschäftszimmer.

Die Offiziere des Stabes reiten stets mit dem Generalstabschef, um dessen Befehle empfangen zu können. Sobald ins Quartier eingerückt wird, begeben sie sich aufs Geschäftszimmer, um dort Befehle des Generalstabschefs entgegenzunehmen; sie vergessen nicht, ihr Quartier anzugeben und in das auf dem Geschäftszimmer aufliegende Verzeichnis einzutragen.

Täglich 6⁰ morgens finden sie sich auf dem Geschäftszimmer ein, desgleichen zu der für das Abreiten des Stabes angeordneten Stunde.

Der Bureaudienst beginnt nach dem Dienstalter, mit dem Ordonnanzierdienst hat der im Range jüngste anzufangen.

Der Divisionsgeneral
und Chef des Stabes der Ref. Kavallerie
Belliard.

¹⁾ Nach Foucart „Campagne de Prusse“, I. Bd., S. 871.

Anlage 8.

Überblick über die napoleonische Befehlsausgabe in kritischen Tagen der Operationen von 1806 und 1809.

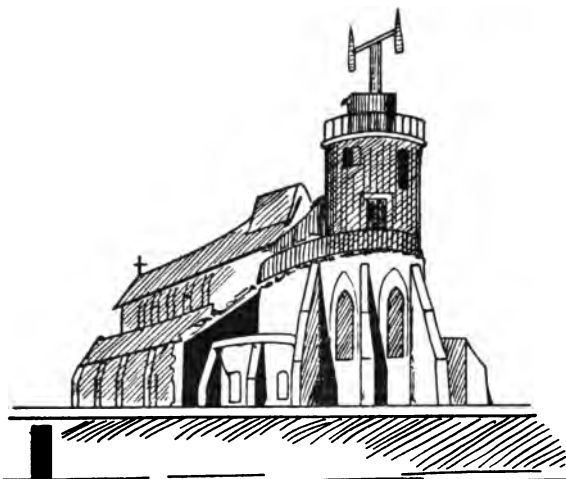
1806:

Operations- tag	Befehle an die Unterführer werden ausgefertigt			
	a) von Napoleon	um	b) von Berthier	um
10. Oktober 1806	an Murat (Nr. 1)	5 ^o Mgs.	an Lannes	6 ^o Mgs.
	" Soult (Nr. 1)	8 ^o "	" Davout (Nr. 1)	6 ^o "
	" Murat (Nr. 2)	5 ^{1/2} R.	" Jérôme (Nr. 1)	8 ^o "
	" Lannes	7 ^o "	" Ney	8 ^o "
	" Soult (Nr. 2)	6 ^o "	" Murat (Nr. 1)	8 ^o "
			" Bernadotte	8 ^o "
			" Lefebvre (Nr. 1)	11 ^o "
			" Hautpoul	11 ^o "
			" Mansouty	11 ^o "
			" Grouchy	11 ^o "
			" Führer des Art. Parks	11 ^o "
			" Führer d. Genieparts	11 ^o "
			" Jérôme (Nr. 2)	11 ^o "
			" Augereau (Nr. 1)	11 ^o "
			" Davout (Nr. 2)	11 ^o "
			" Soult	11 ^o "
			" Augereau (Nr. 2)	7 ^o R.
		" Davout (Nr. 3)	8 ^{1/2} "	
		" Morand	8 ^{1/2} "	
		" Friant	8 ^{1/2} "	
		" Gudin	8 ^{1/2} "	
		" Lefebvre (Nr. 2)	8 ^{1/2} "	
		" Murat (Nr. 2)	8 ^{1/2} "	
11. Okt. 1806	—		an Ney	6 ^o Mgs.
12. Oktober 1806	an Lannes	4 ^o Mgs.	an Ney	Mitter- nacht 11/12
	" Murat	4 ^o "	" Murat	4 ^o Mgs.
			" Bernadotte	4 ^o "
			" Lannes	4 ^{1/2} "
			" Augereau	4 ^{1/2} "
			" Davout	5 ^o "
			" Sahuc	5 ^o "
13. Oktober (Vorabend der Schlacht von Jena)	an Talleyrand	6 ^o Mgs.	an Jérôme	?
	" Lannes	7 ^o "	" Deroo	?
	" Murat (Nr. 1)	7 ^o "	" Ney (Nr. 1)	?
	" Murat (Nr. 2)	9 ^o "	" Murat	?
			" Soult (Nr. 1)	?
			" Soult (Nr. 2)	4 ^{1/2} Mgs.
			" Lefebvre	3 ^o R.
			" Soult (Nr. 2)	3 ^o "
			" Ney (Nr. 2)	? "
			" Davout	3 ^o "
		" Bernadotte	3 ^o "	

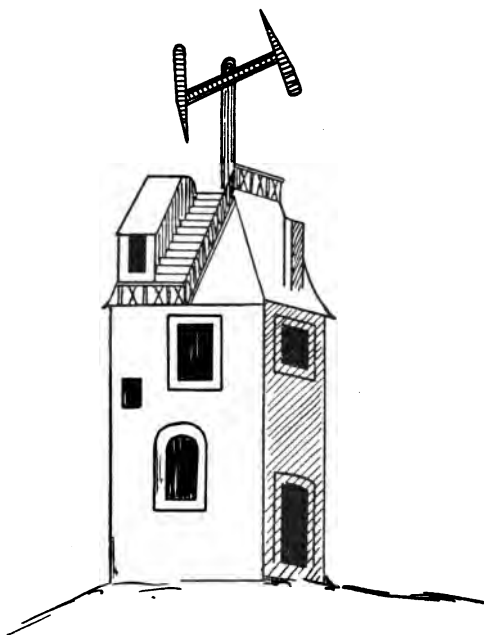
1809

Operations- tag	a) von Napoleon	um	b) von Berthier	um
17. April	an Berthier " Lefebvre (Nr. 1) " Masséna (Nr. 1) " Davout (Nr. 1) " Bertrand " Lefebvre (Nr. 2) " Masséna (Nr. 2) " Davout (Nr. 2)	8 ^o Mgs. 8 ^o " 10 ^o " 10 ^o " 10 ^o " 11 ^o " 1 ^o N. 6 ^o "	an Vandamme (1) " Brede " Davout " Masséna " Vandamme (2)	6 ^o Mgs. Mittags 1 ^o N. 7 ^o " 11 ^{1/2} "
18. April	an Lefebvre " Masséna (Nr. 1) " Davout " Masséna (Nr. 2)	4 ^o Mgs. ? 5 ^o N. ?	—	
19. April	an Masséna " Lefebvre	Mittags "	an Lefebvre (Nr. 1) " Lefebvre (Nr. 2) " Lefebvre (Nr. 3) " Vandamme " Masséna " Bernabotte	3 ^o Mgs. 6 ^o " 1 ^o N. 4 ^o " Mitternacht Mittags
20. April	an Masséna " Vandamme	6 ^{1/2} Mgs. 6 ^{1/2} "	an Masséna (Nr. 1) " Lefebvre " Dubinot " Masséna (Nr. 2) " Davout	3 ^o Mgs. 3 ^o " 5 ^o " 5 ^o " 8 ^o "
21. April	an Davout	5 ^o Mgs.	an Brede " Vandamme(Nr.1) " Lefebvre (Nr. 1) " Lefebvre (Nr. 2) " Tharreau " Davout " Vandamme(Nr.2)	
22. April (Tag von Eggmühl)	an Lannes (Nr. 1) " Davout (Nr. 1) " Lannes (Nr. 2) " Bessières (Nr. 2) " Davout (Nr. 2) " Rouyer	2 ^o Mgs. 2 ^{1/2} " 3 ^o " 3 ^{1/2} " 4 ^o " ?	an St. Sulpice " Vandamme " Masséna	2 ^o Mgs. 2 ^o " 3 ^o "

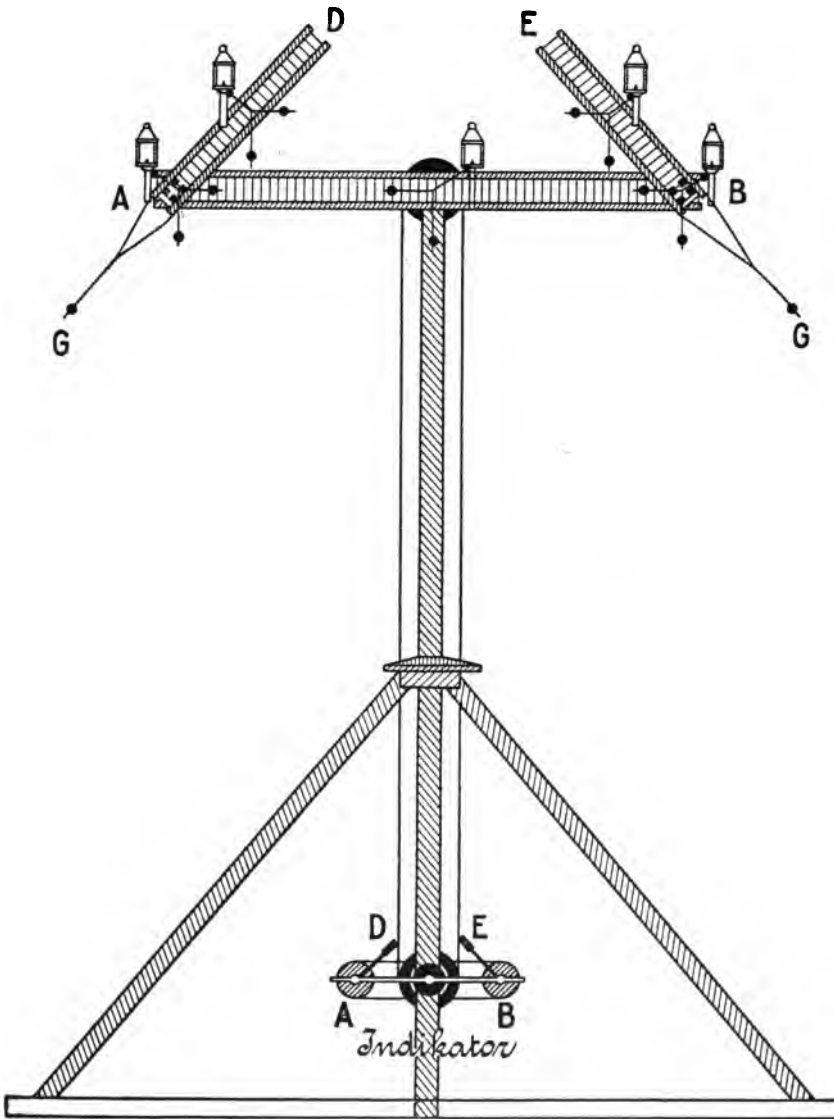
Anlage 9.



Telegraph auf der Kirche Saint Pierre de Montmartre (Paris).



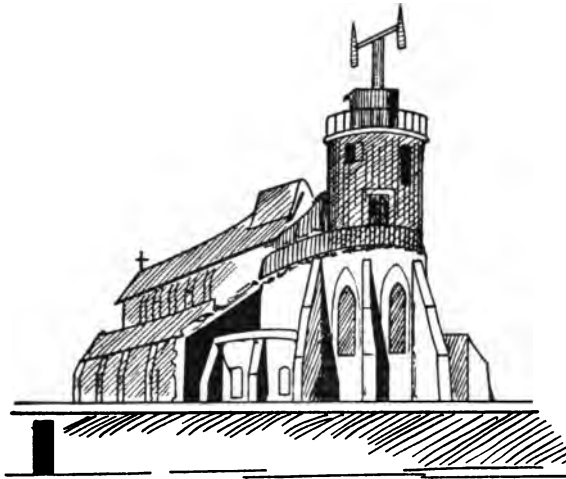
Signalturm, gebaut 1794 vor Condé.



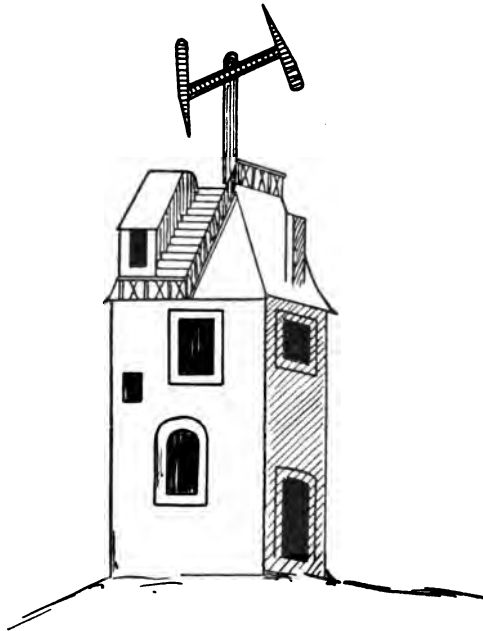
Chappe'scher Telegraphenapparat.

Bemerkung. Die an der Maschine angebrachten Laternen sollten zum Telegraphieren bei Nacht dienen, wurden aber — wohl wegen ihrer mangelhaften Dienstleistung — so gut wie gar nicht verwendet.

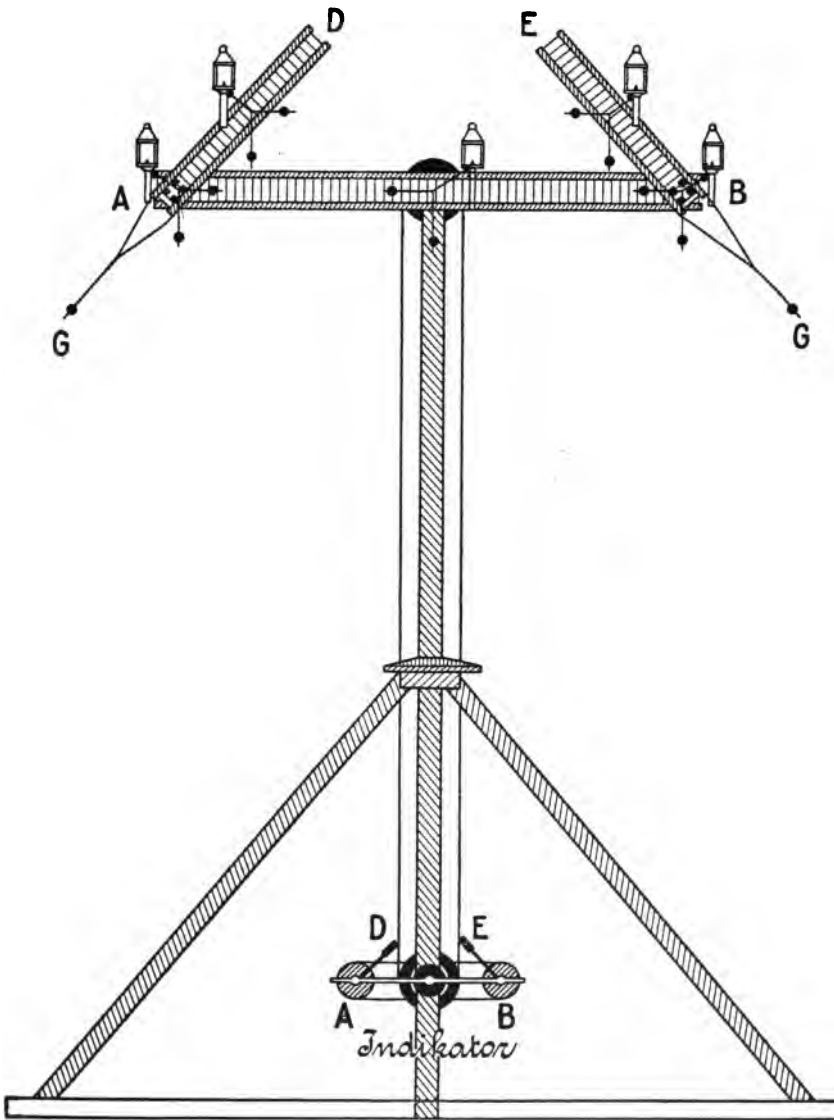
Anlage 9.



Telegraph auf der Kirche Saint Pierre de Montmartre (Paris).



Signalturm, gebaut 1794 vor Condé.



Chappe'scher Telegraphenapparat.

Bemerkung. Die an der Maschine angebrachten Laternen sollten zum Telegraphieren bei Nacht dienen, wurden aber — wohl wegen ihrer mangelhaften Dienstleistung — so gut wie gar nicht verwendet.

Anlage 11.

Vergleich der Marschleistungen der napoleonischen Epoche mit jener der deutschen Einigungskriege.¹⁾

Feldzugsjahr	Operation	Gesamt- marsch- leistung in km	Opera- tionstage	Tages- durch- schnitt in km	Be- merkung
Napoleonische Epoche					
1805	Strasbourg—Ulm	350	19	18	
	Ulm—Wien	500	27	18 ¹ / ₃	
	Wien—Bränn	150	6	25	
1806	vom Main—Jena	140	7	20	Murat Bernabotte Soult
	Jena—Berlin	250	11	22 ¹ / ₃	
	Jena—Lübeck	800	24	34	
	Muerstedt—Lübeck	600	23	26	
1812	Jena—Lübeck	580	24	24	
	Weichsel—Wilna	500	23	22	
	Wilna—Witebsk	370	18	20 ¹ / ₃	
	Witebsk—Smolensk	170	8	21	
	Smolensk—Moskau	440	23	19	
1813	Moskau—Rowno	1200	58	21	
	Gr. Görtschen—Dresden	130	6	21	
	Dresden—Baugen	60	3	20	
	Baugen—Liegnitz	130	6	21	
1815	Leipzig—Hanau	320	12	27	
	Wavre—Paris	360	11	33	Grouchy
Deutsche Einigungskriege 1866 und 1870/71					
1866	Dresden—Königgrätz	190	13	15	1. Armee
	Königgrätz—Marchfeld	250	17	15	1. "
1870/71	Saar—Mars la Tour	100	7	14	2. Armee
	Metz—Orléans	380	19	20	2. "
	Wörth—Toul	180	13	14	3. "
	Toul—Séban	180	10	18	3. "
	Séban—Paris	250	16	16	3. "
	Metz—Séban	130	10	13	4. "

¹⁾ Nach Wald „Taktik“, 2. Aufl., II. Bd.

**Veranschaulichung der zunehmenden Anschwellung
des Heerestrosses.¹⁾**

Armeekorps	Stärke	Zahl der			Auf 1000 Mann treffen Fahrzeuge?
		Pferde	Gesätze	Fahrzeuge	
IV. franz. 1806	30 000	4 500	48	532	17,7
preuß. 1813	46 000	14 000	96	832	18
deutsches 1870	36 000	9 400	84	1400	39
deutsches 1900	45 000	12 000	144	2000	44,4

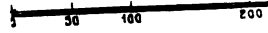
¹⁾ Nach Wald „Lattit“, 2. Aufl., II. Bd.

KAISERREICH FRANZ

UM

1810

M: 1:600000



ERLÄUTERUNG

E. G. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstr. 68—71.

STRASSE I^{er} KLASSE

„ II^{er} „

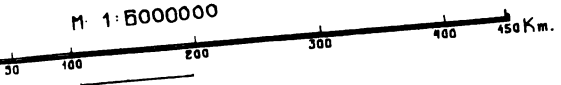
BERGSTRASSEN

REBOUT VOR NAPOLEON

ÖSTERREICH FRANKREICH

UM
1810

M: 1:6000000

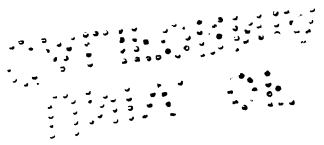


ERLÄUTERUNG:

KLASSE I^{er} KLASSE
 II^{er} " "
 3STRASSEN
 T VOR NAPOLEON

----- OPTISCHES TELEGRAPHENNETZ UNTER NAPOL.
MIT DEM JAHRE DER BETHRIEBSAUFNAHME
 1825
 ----- AUSBAU UNTER LUDWIG XVIII. KARL & LOUIS PHIL.

KANÄLE :



KAISER

30

E. G. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstr. 68—71.

STRASSE I

.. II

BERGSTRASSE

REBAUT VOR MAPPE

KAISERREICH FRANKREICH

UM

1810

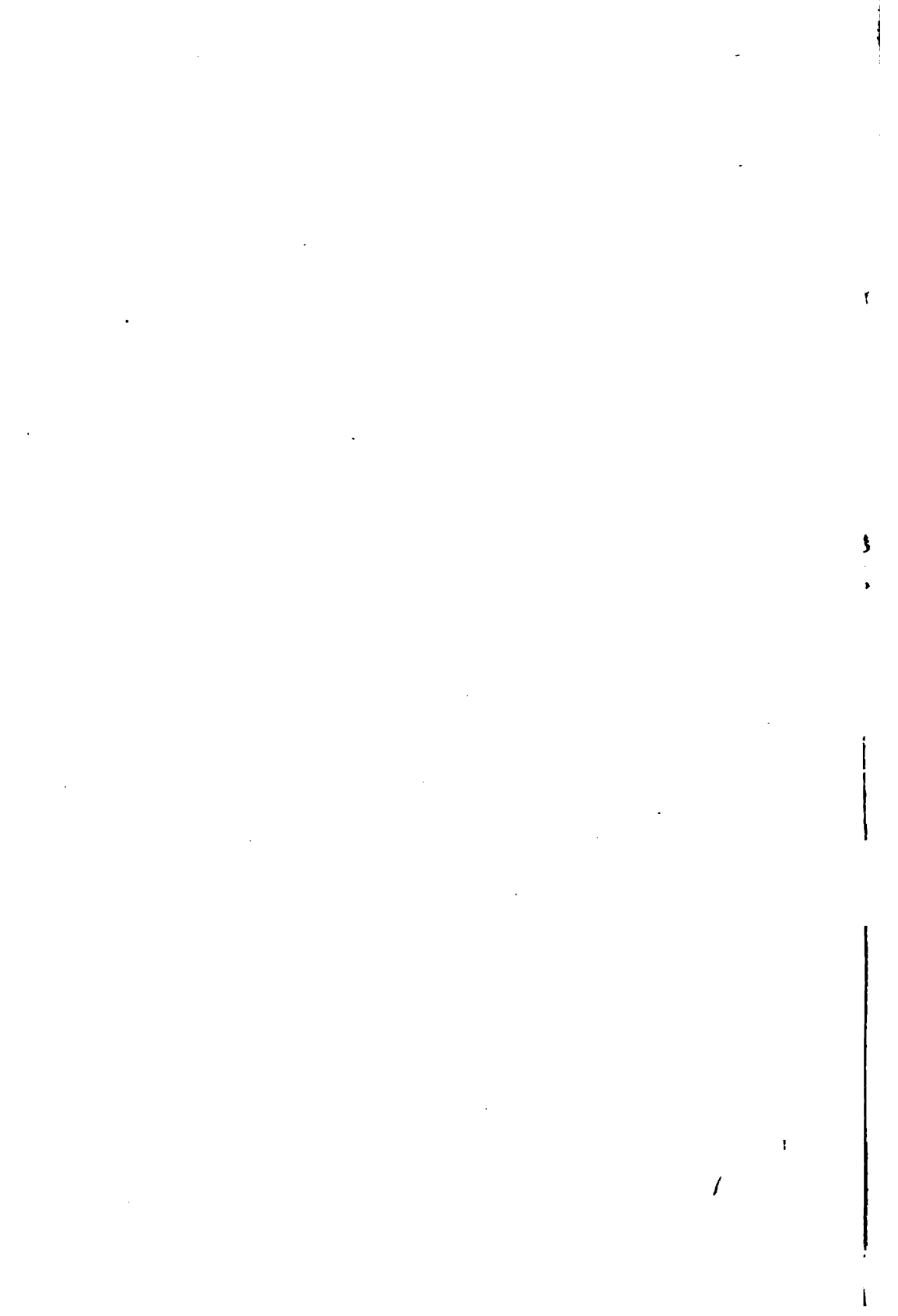
M: 1:5000000



ERLÄUTERUNG:

STRASSE I^{te} KLASSE ----- OPTISCHES TELEGRAPHENNETZ UNTER NAPOL.
 .. II^{te} .. ----- MIT DEM JAHRE 1825 BEI BETRIEBBEREITUNG.
 BERGSTRASSEN ----- AUSBAU UNTER LUDWIG XVIII. KARL JOHANN PHIL.
 KANÄLE :
 GEBAUT VOR NAPOLEON -----

OPTISCHES
 TELEGRAPHENNETZ
 1810-1825



Die Heerführung Napoleons in ihrer Bedeutung für unsere Zeit

Von

Fhrn. v. Freytag-Loringhoven
Oberst

Mit 8 Textskizzen und 52 mehrfarbigen Skizzen

M 14,—, in Leinen gebunden M 16,—,
in Halbfranzband M 17,—

Was der Verfasser mit diesem Buch erstrebt, ist die Erkenntnis dessen, was aus der Vergangenheit für die Gegenwart und die Zukunft zu lernen ist. In dieser überall scharf hervortretenden praktischen Seite des kriegsgeschichtlichen Studiums liegt der besondere Wert dieses wie auch der früheren kriegswissenschaftlichen Veröffentlichungen des Verfassers und ihre Bedeutung für die Armee. Es ist erstaunlich, welche Fülle von Anregung diese Betrachtungen ergeben. Kaum eine Seite der kriegerischen Tätigkeit gibt es, die dabei nicht in einer interessanten Weise beleuchtet würde. **Militär-Wochenblatt.**

Mit seinem neuen Buche hat Oberst v. Freytag der Armee ein bedeutendes Geschenk gemacht. Es bietet für jeden Offizier eine Fülle von Belehrung und vielseitigster Anregung. Der Name des Verfassers allein spricht schon für die Güte des Werkes. **Halle'sche Zeitung.**

Dieses neue Werk des hervorragenden Kriegshistorikers faßt zusammen, was von der Napoleonischen Kriegführung noch heute wertvoll ist. Es leuchtet ein, wie bedeutsam die Kenntnis der Wesenheit der Napoleonischen Feldzüge für jeden Soldaten ist, der sich weiterzubilden bestrebt ist, wenn man erwägt, daß die Prinzipien der Kriegs- und Heeresführung des großen Korps die Grundlagen bildeten, auf die dann später Clausewitz und Moltke weiter aufbauten.

Hamburger Nachrichten.

Verlag der Kgl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW. 68.

Beiträge zur Geschichte der Befreiungskriege

Herausgegeben von Oberst **Friedrich**

Chef der Kriegsgeschichtl. Abt. II des Gr. Generalstabes

Erstes Heft:

Die

Hauptquartiere im Herbstfeldzuge 1813 auf dem deutschen Kriegsschauplatze

Von

Karl Graf Vixthum von Eckstädt

Oberleutnant i. Königl. Sächs. 2. Jäger-Bataillon Nr. 12, tom. 3. Kriegsschule

Preis M 2,50

Einen außerordentlich wertvollen Beitrag zur kriegsgeschichtlichen Literatur bildet dieses Werk, das in einer Reihe militärischer und allgemeingeschichtlicher hochinteressanter Einzelarbeiten zur Veröffentlichung gelangt. Der Herr Verfasser verschafft Klarheit über vieles, das der Vergangenheit angehörte, aber von jetzt ab für die Gegenwart und Zukunft lehrreich wird, denn er ist tief eingedrungen in das kriegsgeschichtliche Studium, und dieses Eindringen in diese Wissenschaft, in der er nicht allein Ereignisse und Einrichtungen, sondern auch die handelnden Persönlichkeiten in die richtige Beleuchtung rückt, legt gleichzeitig von dem kriegsgeschichtlichen Wissen des Herrn Verfassers Zeugnis ab.

Dresdner Journal.

Zweites Heft:

Davout und die Festung Hamburg-Harburg 1813—1814

Von

Carl Hente

Oberleutnant im 1. Nass. Pion. Batl. Nr. 21

(Im Druck) Preis etwa M 5,—

Auch diesem Heft liegen eingehende Quellenstudien zugrunde. Insbesondere hat der Verfasser das in dem Archiv der Freien und Hansestadt Hamburg vorhandene wertvolle Material ausgiebig verwerten können. Das Bild Davouts, das infolge der erschöpfenden Forschungen in diesem Heft entstanden ist, zeigt sich grundverschieden von dem, das uns seine Zeitgenossen überliefert haben.

ohn,

ge

13

ge

ente

hen
ein-
ngl.
en-
r-
he
ein
ten
gs-

al.

rg

inde.
und
ver-
den
eden

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY,
BERKELEY

**THIS BOOK IS DUE ON THE LAST DATE
STAMPED BELOW**

Books not returned on time are subject to a fine of 50c per volume after the third day overdue, increasing to \$1.00 per volume after the sixth day. Books not in demand may be renewed if application is made before expiration of loan period.

FEB 10 1932

YC 75097

559843

DC203

9

G5

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY

Die Führung des Armeekorps im Feldkriege.

Von v. Moser, Oberst und Abteilungschef im Großen Generalstabe.

Mit 1 Karte und 6 Truppenkizzen. M 8,50, gebunden M 10,—.

Der Hauptwert des v. Moserschen Werkes besteht in dem klaren Einblick, den es in die verantwortungsreiche, vielseitige und aufreibende Tätigkeit eines Generalkommandos im Felde gewährt, und in der Anleitung, die es für die Mitarbeit im Stabe einer solchen Behörde erteilt. Wir besaßen bisher kein ähnlich geeignetes Mittel, um uns im Frieden hierüber zu belehren, zumal uns hierfür auch die Kriegsgeschichte nur geringen Anhalt gewährte. Aber über diesen besonderen Zweck hinaus ist das Werk auch ein empfehlenswertes Hilfsmittel zur taktischen und strategischen Fortbildung für jeden Offizier, der es bei ausreichenden Vorkenntnissen oder unter entsprechender Anleitung als Grundlage gewissenhaften Studiums benützt. Gen. d. Inf. v. Blume im Militär-Wochenblatt.

Truppenführung.

Ein Handbuch zum Selbststudium der angewandten Taktik. =

In einer Stufenfolge von Aufgaben für Offiziere aller Waffen von v. Alrod, Oberstleutnant beim Stabe des Füsilier-Regts. von Versdorff. Mit 3 Karten in Steindruck u. 2 Kriegsgliederungen. M 8,—, geb. M 9,—.

Wer das Buch durcharbeitet, sei es zum Selbststudium, zur Vorbereitung für die Kriegsakademie, für Kriegsspiele oder Übungen, wird einen reichen Gewinn davontragen. Es bietet eine Fülle von Anregung und Belehrung.

Oberst Lehr. v. Freitag-Loringhoven im Militär-Wochenblatt.

Die Schlacht der Zukunft.

Von Julius Hoppenstedt, Major und Bataillonskommandeur im Füsilier-Regiment Fürst Karl Anton von Hohenzollern. — Zweite, veränderte und erweiterte Auflage. — 4. bis 6. Tausend. Mit 1 Karte in Steindruck u. 2 Skizzen im Text. M 4,—, geb. M 5,—.

Um die taktischen Ansichten und Gepflogenheiten des deutschen und französischen Heeres zu veranschaulichen, führt der Herr Verfasser uns das Bild einer dreitägigen Phantasieschlacht vor Augen. Hat man einmal zu lesen begonnen, so legt man das Buch nicht so leicht wieder aus der Hand. Die Erfindung ist geistvoll und entspricht durchaus dem Zweck.

Generalleutnant Lihmann in der Tägll. Rundschau.

2983