



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Müller, Willi: Napoleons Plan einer Invasion Englands 1803-1805

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Napoleons Plan einer Invasion Englands 1803–1805

Von Professor Dr. Willi Müller



Nach dem Frieden von Luneville, der den zweiten Koalitionskrieg 1801 beendete, stand nur noch England in „splendid isolation“ gegen die französische Republik im Felde, und als William Pitt zugunsten Addingtons von der Leitung der Geschäfte zurückgetreten war, einigte auch dieses sich 1802 im Vertrage von Amiens mit dem Ersten Konsul. Der Tempel des Janus war damit geschlossen, aber der neu begründete Zustand schuf nur eine kurze Ruhepause in dem Kampfe der Völker.

Bei allen Schiffahrt treibenden Nationen herrschte seit langem heftiger Groll gegen das übermütige England, das seine Überlegenheit zur See rücksichtslos ausbeutete. Mit Admiral Howards Siege über die spanische Armada war der Grund zu dieser Superiorität gelegt worden, und kühne Piraten wie Drake und Frobisher, die, weitschauend, in dem Wasser das Element erkannten, auf das ihres Vaterlandes Größe gegründet werden könnte, hatten als Pioniere britischer Machtentfaltung gewirkt. Infolge der Navigationsakte riß England dann den größten Teil des Welthandels an sich, es ward die Gebieterin der Meere, legalisierte im Kriegsfall den Seeraub und legte den Begriff der Konterbande nach Willkür aus. Mit Recht klagte daher Schiller im „Antritt des neuen Jahrhunderts“:

„Seine Handelsflotten streckt der Brite
Gierig wie Polyphenarme aus,
Und das Reich der freien Amphitrite
Will er schließen wie sein eignes Haus.“

Dem gegenüber ging auch Bonaparte in der Ausbreitung seiner Macht strupellos vor, und seine Übergriffe wurden von dem eifersüchtigen Mitbewerber um die Weltherrschaft bald als unerträgliche Anmaßungen empfunden; immer deutlicher stellte sich heraus, daß zwischen Frankreich und England so wenig ein gutes Einvernehmen herrschen könne wie einst zwischen Rom und Karthago, und im Mai 1803 erfolgte eine neue Kriegserklärung Britanniens an die Republik jenseit des Kanals.

Sie weckte in dem unternehmungslustigen Venter des französischen Staates den Gedanken einer Invasion des Inselreiches. Der Verlauf der Geschichte

zeigte, daß die Ausführung eines solchen Planes keineswegs zu den Unmöglichkeiten gehöre. Wie einst Julius Cäsars Legionäre den Briten die Überlegenheit römischer Kriegskunst vor Augen geführt hatten, so machten sich später die Angelsachsen, als Hilfsvölker gerufen, zu Herren des Landes, und wenn die Dänen, die nach ihnen den Schrecken ihres Namens auf der ganzen Insel verbreiteten, ihre Herrschaft den stammverwandten Normannen zu hinterlassen vermochten, so wiesen diese selbst ihre Erbberechtigung 1066 bei Battle-Abhey mit dem Schwerte in der Hand so intensiv nach, daß Herzog Wilhelm der Eroberer sich bereits am Weihnachtsfeste desselben Jahres in Westminster zum König krönen lassen konnte. Freilich, die britischen Kelten der cäsarianischen Tage und die späteren Bewohner Englands bis ins zweite Jahrtausend nach Christi Geburt hinein, waren noch nicht das an stolzer Kraft den kontinentalen Nachbarn völlig ebenbürtige Volk, das Napoleon den Fehdehandschuh hinwarf; gegen dieses neuzeitliche Britenreich, das sich im Vereine mit dem schützenden Elemente seiner Feinde sehr wohl zu erwehren wußte, tollkühn vorzugehen, warnte dringlich genug die Umschrift der bekannten Denkmünze: „*Afflavit Deus, et dissipati sunt.*“

Aber der Consul der stärksten Festlandsmacht traute sich die Kraft zu, sein *Ceterum censeo* in die Tat umzusetzen; nur das war die Frage, wie man es fertig bringen würde, den trennenden Graben zu nehmen. Ein Linienschiff faßte für ein paar Tage 600 bis 700 Mann, eine Fregatte vielleicht die Hälfte. Man hätte also neben den 40 Linienschiffen, über die man an Ort und Stelle verfügte, noch etwa 200 Fregatten nötig gehabt, um eine Armee von nur 100 000 Mann überzusetzen; eine Anzahl Fahrzeuge, die zu stellen völlig unmöglich war, ganz abgesehen davon, daß sich an der ganzen Küste von Ostende bis Le Havre nicht ein einziger Hafen fand, der imstande gewesen wäre, sie aufzunehmen. Man dachte unter diesen Umständen zunächst an schwimmende Batterien, wie sie 1781 bei der Belagerung Gibraltars verwendet worden waren, kam davon aber bald zurück und versiel darauf, flache Boote zu bauen, die der französischen Häfen wegen nur einen geringen Tiefgang haben durften und das Stranden zur Ebbezeit vertragen konnten; solcher Fahrzeuge wurden von Juli 1803 an drei Arten hergestellt. Es waren erstens große, solide konstruierte „Kanonschaluppen“ (*chaloüpes cannoniöres*, scherzhaft auch „*coquilles de noix*“ genannt); diese trugen je vier Geschütze groben Kalibers, zwei vorn und zwei hinten, waren aufgetakelt wie Briggs, das heißt mit zwei Masten versehen, wurden bedient durch vierundzwanzig Matrosen und konnten eine Kompanie Infanterie (100 Mann) mit allem Zubehör fassen. Die Fahrzeuge der zweiten Art, die man „Kanonenboote“ (*bateaux cannoniers*) nannte, waren weniger stark bewaffnet und weniger handlich; sie beförderten außer einer Kompanie Infanterie auch Feldartillerie. Von den zwei Kanonen, mit denen man sie versah, war die eine ein Feldgeschütz, das auf einer Lafette ruhte. Beigegebene Artilleriemunition wie zwei in einem Stalle untergebrachte

Pferde ermöglichten, es sofort nach der Landung auf feindlichem Gebiete in Tätigkeit zu bringen. Die Bedienung jedes dieser Boote erforderte nur sechs Matrosen; weitere Munition und der Rest der Bespannung mußte auf Transportschiffen folgen. Die dritte Art Fahrzeuge, leichter und mobiler, mit nur zwei Fuß Tiefgang, bestand aus großen, schmalen, sechzig Fuß langen Rähnen oder „Kriegsbooten“ (péniches); sie hatten sechzig Ruder, leichtes Segelwerk und fuhren ziemlich schnell. Diese trugen etwa sechzig Soldaten, die auch als Ruderer ausgebildet waren, und nur zwei oder drei Seeleute; Angriffe abzuwehren, stand eine kleine Haubitze zur Verfügung. Da insgesamt mehr als 150 000 Mann, daneben 400 Geschütze und 10 000 Pferde übergesetzt werden sollten, berechnete man die Kriegsflotte auf rund 1200 und die Zahl der Transportschiffe auf etwa 1000 Boote. Das ganze Geschwader umfaßte also ungefähr 2200 Fahrzeuge. Man mußte in die Zeiten des Keres zurückgehen, um Ähnliches zu finden.

In den Seehäfen allein konnte dieser enorme Bedarf nicht hergestellt werden, da es dort an hinreichenden Werften wie an Holz und Arbeitskräften mangelte; daher bedeckten sich die Ufer der größeren französischen Flüsse mit improvisierten Anlagen für Schiffsbau. Tausende von Arbeitern holzten die nahen Wälder ab, überall wurde gezimmert und gehämmert (in Paris allein lagen gegen hundert Kanonenschaluppen auf Stapel), und nach verhältnismäßig kurzer Zeit fuhren die flachen Boote ohne Schwierigkeit die Flüsse abwärts dem Meere zu. Für die Transportflotte, die den Kriegsfahrzeugen Lebensmittel, Waffen, Pferde, einen Belagerungsparc und manches andere nachführen sollte, wurden auch Fischerkähne, die man am Meeresufer zu Genüge bekommen konnte, angekauft. Manche Departements wie auch die größeren Städte stellten der Regierung nach Maßgabe ihrer Mittel Flachboote zur Verfügung; ja es griff eine allgemeine Begeisterung Platz, und die in Paris zirkulierenden Subscriptionslisten bedeckten sich bald mit einer Menge Unterschriften. Dazu wurden ganz Frankreichs Gießereien stark in Anspruch genommen durch die Herstellung von Schiffskanonen; das Departement Cote d'or allein lieferte hundert in Creusot gefertigte derartige Geschütze. Mit Hilfe der Binnenschifffahrt wurde dann Mehl zur Herstellung von Zwieback beschafft, ferner Reis, Hafer, Pökelfleisch, Wein und Brantwein, aus Holland auch große Mengen Käse. Und nun kam, September 1803, der Augenblick, wo alle diese Schiffe, die weit zerstreut in den Flußmündungen lagen und durch die Engländer scharf beobachtet wurden, in Boulogne und einigen kleinen Nachbarhäfen konzentriert werden mußten. Die Aufgabe schien nicht leicht zu lösen, aber Napoleon wußte Rat. Er befahl, dicht am Ufer hinzufahren und die Boote auf den Strand laufen zu lassen, falls sie von englischen Kreuzern bedrängt würden; allzusehr durften diese der Sandbänke wegen sich dem Gestade nicht nähern, und die Boote machte das nächste Hochwasser wieder flott. Dazu verteilte er über die ganze Küste hin Kavallerieabteilungen, denen leichte Artillerie beigegeben wurde; zur

Ebbezeit konnte diese sogar im Wattenmeere operieren und gewährte im Verein mit zahlreichen Strandbatterien den französischen Schiffen genügenden Schutz.

Vor allen Dingen bedurfte der Erste Konsul zu einer Invasion Britanniens natürlich aber eines Heeres, das an Zahl und Organisation nichts zu wünschen übrig ließ, und so wurde die „Armee von England“, wie er sie nannte, versammelt; bei Boulogne lagen bald 100000 Mann zur Einschiffung bereit, kleinere Abteilungen in der Nachbarschaft. Die Soldaten kampierten in Baracken, die aus den Resten niedergelegter Wälder hergestellt waren, und die Pferde brachte man in Bretterställen unter. Das ganze Lager, von langen Straßen durchzogen und in Quartiere eingeteilt, glich einer Kriegerstadt. Seit dem Herbst 1803 übte man die Leute im Besteigen und Verlassen der Schiffe, das auf Signale erfolgte; die Pferde aber, die ein die untere Leibpartie umfassendes Geschirr trugen, brachte man mit Hilfe von Segelstangen, welche als Krane verwendet wurden, in die Boote. Seit Oktober segelte das ganze Geschwader, wie Thiers es in seiner *Histoire du Consulat et de l'Empire* anschaulich schildert, fleißig zu jeder Tageszeit aus dem Hafen hinaus und übte am nahen Meeresgestade das Ausschiffen. Soldaten wie Matrosen, die im besten Einvernehmen lebten, machten diese Übungen ganz gern, und um sie bei dem beschwerlichen Dienste in guter Laune zu erhalten, wurde ihnen höherer Lohn als gewöhnlich gezahlt.

Als Zeitpunkt der Überfahrt faßte Napoleon zunächst das Ende des Herbstes 1803 ins Auge, dann den Anfang und später die Mitte des folgenden Winters; aber immer neue Vorkehrungen schienen erforderlich und nötigten den Termin hinauszuschieben. Dazu begann der Konsul nach den bisher gemachten Erfahrungen doch allmählich zu zweifeln, ob er in seinen flachen, ganz auf sich selbst gestellten Booten das richtige Beförderungsmittel für eine Invasionsarmee geschaffen habe. Es fehlte ihnen, wie sich mehr und mehr herausstellte, das Allerwesentlichste: Beweglichkeit und Kampffähigkeit. Infolge davon wurde der bisherige Plan, der dem Haupte der französischen Republik den nicht sonderlich schmeichelhaften Beinamen eines „Don Quixote de la Manche“ eingetragen hatte, endgültig aufgegeben und ein anderer an seine Stelle gesetzt. Napoleons sachmännische Berater verlangten nunmehr die Unterstützung der Flachboote durch eine starke, aus Kriegsschiffen bestehende Begleitflotte. Bei der Verteilung der französischen Marine über alle Meere und ihrer dadurch erschwerten Konzentration mußte dann aber die Ausführung des Projektes noch weiter hinausgeschoben werden; dazu kam die Inanspruchnahme Bonapartes durch die Änderung der Verfassung, die aus dem Konsul einen Kaiser machte. Alles das drängte die Unternehmung gegen England längere Zeit in den Hintergrund. Raum aber hatte Napoleon die Hände frei, als er sie mit dem alten Eifer und frischer Begeisterung wieder in Angriff nahm. In dieser Zeit soll der Amerikaner Fulton ihm sein neu erfundenes Dampfboot zum Transporte der französischen Soldaten angeboten haben, aber abgewiesen worden sein, da die auf der Seine

gemachten Versuche den Anforderungen, die man an das Beförderungsmittel stellte, nicht entsprochen hatten. „Der Herkules des neunzehnten Jahrhunderts“ — der Dampf — lag eben noch in der Wiege. Auch ein von demselben Erfinder konstruiertes Unterseeboot mit Torpedoladung erwies sich als unzulänglich für den Kampf gegen englische Schiffe, die der angreifenden Flotte etwa den Weg verlegen könnten. Ein wenig später erwog man, Truppen durch riesige Luftballons, von Gay-Lussac verbesserte Montgolfieren, hinüberschaffen zu lassen. Doch auch dieser Plan wurde bald wieder aufgegeben.

So kam der Hochsommer 1804 mit seinen kurzen, hellen Nächten heran, in denen eine heimliche Überfahrt, wie sie der Winter begünstigte, nicht gut denkbar war; man mußte auf Kampf und Abwehr gefaßt sein, und dazu eben bedurfte man einer Kriegsslotte. Auf Grund solcher Erwägungen bestimmte ein das Datum des 2. Juli tragender Plan Napoleons, der in Toulon kommandierende Admiral Latouche-Treville solle das ihn beobachtende feindliche Geschwader zu durchbrechen suchen und mit seinen zehn Linien Schiffen und vier Fregatten in See stechen, ein in Cadix liegendes französisches Kriegsschiff an sich ziehen, die in Rochefort von Collingwood blockierten fünf Linien Schiffe und vier Fregatten befreien und dann dem Kanale zustreben, um die in den dortigen Häfen liegende Flottille nach England zu geleiten — von den vielen, stets wechselnden Projekten vielleicht das verständigste. Da traf den Kaiser ein harter Schlag. Mitte August rief der Tod Latouche-Treville ab, den kühnsten und vielleicht bedeutendsten der damaligen französischen Seeoffiziere. Der bald ernannte Nachfolger, Villeneuve, mußte sich erst einleben, konnte vor Oktober nicht aussegeln und vor November nicht im Kanal sein. So ruhten einstweilen notgedrungen die Vorbereitungen zu dem Übergange nach England, nicht aber der rastlose Geist des Kaisers, der einen neuen Plan entwarf. Demzufolge sollten drei Expeditionen nach verschiedenen Richtungen hin auslaufen und in der Verwirrung, die diese voraussichtlich britische Kolonien bedrohenden Maßnahmen, wie man meinte, in den leitenden Londoner Kreisen hervorrufen dürften, französische Truppen nach Irland geworfen werden, wo dann ein Aufstand gegen die englische Herrschaft mit Sicherheit zu erwarten war. Diesem Zwecke zu dienen, wurde die unter Ganteaume stehende Flotte von Brest bestimmt, die sich allerdings erst dem sie blockierenden Cornwallis entziehen mußte. Sie sollte 18000 Mann auf die eine französische Invasion sehnsüchtig erwartende Insel hinüberführen und dann zurückkehren, um das Boulogner Geschwader bei seiner Fahrt über die Meerenge zu eskortieren. Aber auch auf die Realisierung dieses Septemberplanes mußte verzichtet werden, weil es Ganteaume nicht glückte, sich den Händen des ihn belagernden Feindes zu entwinden. Für den Rest des Jahres 1804 nahmen dann andere Ereignisse, zumal die Vorbereitungen zur Krönungsfeier, den Kaiser so sehr in Anspruch, daß er von der englischen Unternehmung abgelenkt wurde; doch fiel in diese Zeit ein ihm hoch willkommenes Ereignis. Spanien hatte sich zur Zahlung

von Hilfsgeldern an Frankreich verpflichtet, daher griffen englische Schiffe am 5. Oktober eine spanische Silberflotte, die aus Amerika kam, an; ein Fahrzeug flog in die Luft, drei andere wurden nach England gebracht. Infolge dieses Vorganges erklärte die Madrider Regierung den Briten den Krieg und schloß mit Frankreich einen Vertrag, nach dem sich ihre Flotte unter Admiral Gravina bei Fortfall der früher festgesetzten Subsidienzahlungen der französischen anschloß.

Doch war der Kaiser trotz dieser Verstärkung seiner Kriegsmacht infolge der Aufgabe oder des Scheiterns aller englischen Projekte in keiner beneidenswerten Lage. Nach den gewaltigen sich nun schon über einen Zeitraum von anderthalb Jahren hinziehenden Rüstungen verlangte die Eitelkeit der Franzosen nach einer Tat. Wo aber fand sich die Gelegenheit dazu? Es gab nur einen Ausweg aus der Klemme: einen Kontinentalkrieg. Und da schien das Glück seinem Günstling allerdings weiter entgegenkommen zu wollen als bei seiner maritimen Unternehmung; ja — wunderbares Spiel des Schicksals! — aus der mißlichen Lage am Kanal half ihm gerade sein bitterster Hasser heraus. Im Mai 1804 lehrte, nachdem der schwache Addington verzichtet hatte, durch die drohende Gefahr der Invasion gerufen, William Pitt in das Ministerium zurück, und sofort begannen nun Unterhandlungen mit den Festlandsstaaten und Versuche, eine neue Vereinigung gegen Napoleon zustande zu bringen, die das Schwergewicht seiner Macht von dem Inselreiche ablenken sollte. Und dem energischen und gewandten Vertreter der britischen Interessen blieb die Gegenliebe nicht versagt. Die Mahnungen Pitts fanden zunächst in Petersburg und bald auch in Wien Gehör: die dritte Koalition begann Tatsache zu werden. Nun hatte England den Festlandskrieg in Aussicht, der ihm seine drückendste Sorge abnehmen sollte, und konnte der Genialität seines großen Staatsmannes mit den Worten seines großen Dichters huldigen:

„Die Klugheit will ich segnen,

Wenn Frankreichs sich und Oesterreichs Schuß begegnen!“

„Britischer Haß und britisches Gold“ waren, wie Napoleon später bei Ausbruch des Krieges seinem Heere zurief, Stifter des Bundes der Kontinentalstaaten geworden. England konnte also mit dem Verlauf der Dinge zufrieden sein, nicht minder aber Napoleon; denn erwies sich der Eintritt in die Welt auf der andern Seite des Kanals auch 1805 als unausführbar, durfte er sicher sein, auf dem Festlande Erfolge zu erzielen: seine Boulogner Armee war allen Eventualitäten gewachsen.

Zunächst freilich dachte er immer noch, vor dem Ausbruch des Kampfes auf dem Kontinente mit dem Inselstaate fertig zu werden; sobald dann die britischen Hilfs Gelder ausblieben, meinte er wohl nicht mit Unrecht, würden die Bündnisse sich von selbst auflösen. Er faßte das Landungsprojekt im Jahre 1805 also wieder fest ins Auge, erkannte aber immer deutlicher, daß er nicht imstande sein werde, den Kanal zu passieren, bevor seine Kriegsschiffe

ihm den Übergang frei gemacht hätten. So wurde denn beschlossen zu versuchen, ob man nicht infolge einer geschickten, durch die französische Flotte auszuführenden Täuschung auf kurze Zeit die Herrschaft über die Meerenge zu gewinnen vermöchte; eine Verkettung glücklicher Umstände konnte den Plan gelingen lassen. Dieser lief im einzelnen darauf hinaus, den Hauptteil der britischen Geschwader durch einen Scheinangriff auf außereuropäische Besitzungen Englands aus der Nähe des Mutterlandes wegzulocken, dann schnell eine starke französische Flotte im Kanal zu sammeln und, durch diese gedeckt, die Flachboote mit den Landungstruppen an Bord hinüberzuführen. Am 2. März gab der Kaiser die bezüglichen Befehle. Ihnen zufolge sollte der, wie oben bemerkt, in Brest kommandierende Ganteaume sich beim ersten Äquinoktialsturme, der die Engländer die gefährliche Kanalküste zu meiden zwingen würde, der feindlichen Blockade entwinden, nach Ferrol segeln, die vor dem Hafen liegenden englischen Schiffe vertreiben und, verstärkt durch alle dort stationierten französischen und spanischen Fahrzeuge, nach Westindien segeln. Gleichzeitig wurde das Boulogner Geschwader unter Villeneuve beordert, nach Cadix aufzubrechen, die daselbst ankernden Schiffe an sich zu ziehen und dann ebenfalls seinen Kurs nach dem Antillenmeere zu nehmen. Von dort sollte dann die gesamte Streitmacht so schnell wie möglich nach Boulogne zurückkehren, um die Überfahrt der Landungsflotille zu decken. Man hoffte, der Admiral Nelson würde mit einem bedeutenden Teile der britischen Schiffe der verbündeten Flotte folgen, diese sich ihm aber in dem Labyrinth des westindischen Inselmeeres entziehen und vor ihm nach Europa heimkehren können.

Die Ausführung des etwas komplizierten Operationsplanes ließ sich anfangs günstig an: es glückte Villeneuve, die Wachsamkeit Nelsons, der bei Barcelona kreuzte, zu täuschen, am 30. März aus Toulon zu entkommen, sich in Cadix mit Gravina zu vereinigen und das gesamte Geschwader nach Martinique zu führen, der Stätte, wo er mit Ganteaume zusammentreffen sollte. Doch am 4. Juni bekam er die Nachricht, daß dieser nicht habe auslaufen können; das Äquinoktium war — seit Menschengedenken zum ersten Male — ohne die üblichen, die ganze Natur revolutionierenden Erscheinungen vorübergegangen. Nelson aber hatte mittlerweile erkannt, wohin die Fahrt Villeneuves gegangen war, und ebenfalls die Antillen aufgesucht, infolge dessen trat der Franzose am 10. Juni die Heimreise an. Er gedachte, den Vorsprung an Zeit, der ihm blieb, dazu zu verwenden, Ferrol, Rochefort und Brest zu deblockieren und sich mit den in diesen Häfen stationierten Geschwadern zu vereinigen; dann vermochte er, mit der enormen Zahl von 56 Schiffen im Kanal aufzutreten. Blieb die Heimkehr Villeneuves verborgen, konnte der Plan in der Tat glücken, denn England hatte im Augenblick schwerlich eine Seemacht zur Stelle, die stark genug war, der französisch-spanischen Flotte mit Erfolg zu begegnen. Aber Nelson, der bald von dem Verschwinden seines Feindes hörte und dessen Absicht, Napoleon die Überfahrt nach England zu ermöglichen, ahnte, schickte seiner nun ebenfalls die europäischen

Gewässer auffuchenden Streitmacht eine schnellsegelnde Brigg voraus, um die englische Admiralität zu warnen. Man vermutete in London sehr richtig, daß die Fahrt Villeneuve's auf Ferrol gehe, und fand Zeit, ihm fünfzehn unter Admiral Calder stehende Linienschiffe entgegenzuwerfen, denen er sich plötzlich gegenüber sah, als sein Geschwader am 22. Juli bei Kap Finisterre in die Nähe der spanischen Küste gelangte. Es kam hier zu einer Schlacht, die unentschieden blieb. Vielleicht hätte der französische Admiral nun immer noch den alten Plan ausführen und die ihn sehnsüchtig erwartende Landungsarmee konvoyieren können; aber er mußte natürlich, da seine ursprüngliche Absicht augenscheinlich vom Gegner erraten war, gewärtig sein, bei einer Fahrt nach Norden eine stärkere feindliche Streitmacht, eventuell Nelson und Calder vereint, sich gegenüber zu finden, und mit einer solchen bei der zweifellosen Überlegenheit der gegnerischen Schiffe und Mannschaften den Kampf aufzunehmen, war in der That ein sehr gewagtes Beginnen. So verzichtete er darauf, nach dem Kanal zu segeln, und begab sich Mitte August in den wohlbefestigten Hafen von Cadix.

Napoleon, dessen Vorbereitungen soweit gediehen waren, daß er sicher glaubte, die Überfahrt im August unternehmen zu können, erfuhr am 20. Juli in Paris aus englischen Zeitungen, Villeneuve sei auf der Heimkehr von Amerika begriffen, und begab sich, das Herz von Hoffnung geschwellt — und um so mehr, als er Nelson noch in Westindien wähnte — Anfang August nach Boulogne; jeden Augenblick, meinte er, würden seine Schiffe vor dem Hafen erscheinen. Man kann sich die Unruhe vorstellen, mit der der Hoffnungs-freudige wartete, was die nächste Zukunft bringen würde; von einem erhöhten Punkte des Gestades schaute er ab und zu nach der britischen Küste hinüber, wie einst Moses' Auge vom Berge Nebo aus das Land seines Sehns nach suchte, das er nie betreten sollte, und täglich schritt er die Klippen ab oder ritt ruhelos den Strand entlang, den Blick, der die Armada erspähen sollte, gespannt auf das Meer gerichtet. Aber die Segel Villeneuve's wollten sich nicht am Horizonte zeigen. Nach drei Wochen vergeblichen Harrens erkannte der Kaiser schweren Herzens, daß er auf seine Flotte nicht mehr rechnen dürfe; nun mußte die antifranzösische Koalition nicht an der Themse, sondern an der Donau gesprengt werden. Über Villeneuve aber goß Napoleon die volle Schale seines Zornes aus und legte ihm das Scheitern des ganzen Planes, eines der bedeutendsten seines Lebens, zur Last. Doch ist es ihm damit schwerlich Ernst gewesen; war er von der Berechtigung seiner Vorwürfe wirklich überzeugt — warum setzte er den unfähigen Admiral nicht ab? Dessen Rückzug lieferte dem Kaiser, der die Schwierigkeit der Expedition gegen England mit jedem Jahre deutlicher erkannte, vielmehr einen höchst willkommenen Vorwand, davon abzustehen, ohne daß er selbst sich in den Augen der Welt blamierte, für die Villeneuve der Sündenbock blieb. Man kann kaum zweifeln: der kontinentale Feldzug, in dem der Kriegsfürst bei seiner eigenen Genialität und der Beschaffen-

heit seines Heeres keinen Mißerfolg zu fürchten hatte, erschien ihm als ein erwünschter Ausweg, sich von dem verfehlten Unternehmen loszumachen; er war der zweite Pfeil, den der Verschlagene im Köcher trug.

Es bleibt noch die viel erörterte Frage zu beantworten: hat Napoleon im Ernst den Übergang nach England geplant, oder wollte er seine Feinde nur in steter Angst vor einer Invasion halten? Für beide Auffassungen lassen sich in seinen eigenen Äußerungen Stützen finden, und die Ansichten wohlunterrichteter Zeitgenossen des großen Mannes gingen darüber so gut auseinander, wie heute noch die Meinungen kompetenter Beurteiler. Aber sollten alle die gewaltigen Vorkehrungen wirklich nur ein Gaukelspiel und der ganze mächtige Apparat nichts als ein Popanz zur Irritation englischer Narren gewesen sein? Sollte der Kaiser die enormen Kosten, die die Seerüstung verursachte — sie beliefen sich auf viele Millionen — bewußtermaßen für nichts und wieder nichts aufgewendet und das ganze Lager von Boulogne von vornherein nur errichtet haben, um eine festländische Operation zu maskieren? Ist es denkbar, daß die umfangreichen Aktenstücke, die wir in dem mit wahren Bienenfleiß zusammengetragenen, dickleibige Bände umfassenden Werke Desbrieres (*Projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*) gesammelt finden, nur eines Phantasmas wegen geschrieben und die unausgesehenen Änderungen und vermeintlichen Verbesserungen des Landungsplanes vorgenommen sein allein einer Spiegelfechterei zuliebe? Nein, das Projekt war sicherlich keine Finte; es handelt sich vielmehr um ein sehr ernsthaft ins Auge gefaßtes und jahrelang mit wahrer Leidenschaft verfolgtes Beginnen; äußerte der hartnäckige Imperator doch, als er seinen Plan aufgeben mußte, Talleyrand gegenüber: „Habe ich den Kontinent zur Ruhe gebracht, werde ich an den Ozean zurückkehren, um aufs neue an dem Frieden zur See zu arbeiten!“

Und auch die Engländer haben die Drohung des ruhmgekrönten, an der Spitze von anderthalbmal hunderttausend Mann stehenden Feldherrn ernst genug genommen; das beweisen ihre Vorkehrungen zur Abwehr. 20 000 Seeleute und Fischer hielten die Küstenwacht hinter der vorgeschobenen Linie der Briggs, Korvetten und Fregatten, die von der Schelde bis zur Somme, Schiff bei Schiff, Ausschau hielten und sich sogar nachts durch Signale verständigten. Aber obgleich die Briten mit Recht in erster Linie Wind und Wellen für die Schutzgötter ihrer Heimat ansahen und sich, wie einst die Bürger Athens auf die „hölzernen Mauern“ verließen — zur Sicherheit wurden doch auch im Innern wohlwogene Vorbereitungen getroffen; es standen, die Franzosen zu empfangen, 100 000 Mann Reguläre bereit, dazu 80 000 Milizen und angeblich 400 000 Freiwillige — diese freilich ohne genügende Ausbildung und unter mittelmäßigen Offizieren. Die britische Nation, gewohnt, Kriege zwar mit eigenem Golde, aber mit fremdem Blute zu führen, sah sich nun plötzlich gezwungen, selbst die Waffen zu ergreifen. Doch man improvisiert keine Soldaten und noch weniger Männer, die sie zu führen verstehen.

Endlich muß man fragen: konnte der Plan einer Invasion Englands überhaupt gelingen? Und da darf man allerdings von vornherein zugestehen: das ganze Projekt hatte etwas Phantastisches; es war ein Abenteuer, freilich ein gigantisches, etwa wie später der Zug nach Rußland. Aber damit ist nicht gesagt, daß es geradezu als Schimäre anzusehen sei; im Gegenteil, es ließ sich so gewiß verwirklichen, wie es sorgfältig vorbereitet war; nur etwas mehr Glück mußte der Kaiser haben. Ohne Zweifel konnte der neue Pharao in den Fluten versinken, ehe er Britannien erreichte; war er aber einmal gelandet, wer wollte ihm widerstehen? Die englische Armee war bei der Länge der von ihr zu schützenden Küste arg zersplittert und auch wohl den Truppen nicht gleichwertig, die bald bei Austerlitz und bei Jena die tüchtigsten Heere Europas zu Boden warfen.

„Ringsum den Erdball steckst du in Brand, um zu plündern im Wirrwarr,
Ähnlich dem gierigen Hai streichst du dahin durch die See“,

so schildert der bekannte schwedische Dichter Esaias Tegner die maritime Tätigkeit Englands, aber er prophezeit auch:

„Doch an dem Strande einmal steigt dir der Mächer empor“,

und es fehlte nicht viel, so übernahm Napoleon diese Rolle eines Exekutivbeamten der seefahrenden Menschheit. Denkbar ist ja allerdings, daß Nelson nach des Kaisers Übergang möglichst viele englische Schiffe sammelte, sich mit diesen in den Kanal legte und so die Franzosen von ihrer Heimat abschnitt; dann wäre Napoleon in dem von ihm eroberten Inselreiche gewissermaßen gefangen gewesen. Aber einer siegreichen Armee gegenüber, die auf britischem Boden stand, würden die Engländer auch dann wahrscheinlich zum Frieden geneigt gewesen sein.

Doch das wogenumgürtete Land, das sie bedrohten, haben die französischen Krieger nie gesehen; Nelsons Sieg bei Trafalgar, kaum hoch genug zu bewerten, befreite es definitiv von der Besorgnis vor napoleonischen Landungsplänen: der Dreizeck blieb den Briten, und der Union Jack beherrschte nach wie vor fraglos die Meere.

