

### DIE RÜCKKEHR VON ELBA 1815 – VON CANNES NACH GRENOBLE AUF NAPOLEONS SPUREN

#### Fahrt zum Golfe-Juan

Anlass der GMS-Reise war die Rückkehr Napoleons von der Insel Elba vor 200 Jahren. Die Hinfahrt zum Ausgangspunkt der Route Napoléon am ersten Tag unserer Reise bot Gelegenheit, sich anhand der hochinteressanten Ausführungen des Reiseleiters mit dem Stellenwert des Grossen Sankt Bernhard als Alpentransversale sowie den Aufgaben der Festungsbrigade 10 im Raum Saint-Maurice vertraut zu machen. Im Mai 1800 wurde der Pass über den Grossen Sankt Bernhard von Napoleon mit seiner Armée de réserve mit rund 46'000 Mann überquert. Er hatte diese Route gewählt, um möglichst unbemerkt nach Oberitalien zu gelangen und dort den Österreichern in den Rücken zu fallen. Eigentlich wäre die Neuordnung Oberitaliens im Friedensvertrag von Campo Formio von 1792 zwischen Frankreich und Österreich geregelt gewesen, Österreich hatte aber den Kampf um die Rheingrenze und um Italien wiederauf-

genommen, Genua eingeschlossen und war bis Nizza vorgedrungen. Ein Einmarsch über das Gebiet der Var in die Provence war zu befürchten.

Zwei Stationen dieser denkwürdigen Aktion Napoleons hat unsere Reisegruppe besucht, das Hospiz auf dem Grossen Sankt Bernhard und das Fort de Bard. Die Führung im Hospiz durch Pater Voutaz offenbarte interessanteste Dokumente aus der Geschichte des Hospizes – das älteste datiert aus dem 11. Jahrhundert – wunderschöne Webereien und sogar einige Steinplatten vom römischen Jupiter-Tempel, der sich hier befunden hatte.

Im Aostatal stiessen die Franzosen auf den ersten Widerstand. 400 Österreicher verteidigten tapfer und mit nur 20 Kanonen während 10 Tagen das damals kleine Fort de Bard, das aber auf Gebirgspfaden östlich umgangen wurde. Nach der Eroberung liess Napoleon das Fort schleifen. Die heutige imposante

Anlage, durch die wir geführt wurden, wurde 1830 bis 1838 erbaut. Es sind darin Museen und ein Hotel untergebracht.

Weiter führte die Reise nach dem hübschen Städtchen Cuneo, wo wir übernachteten, um am nächsten Tag mit der berühmten Tendabahn nach Ventimiglia zu fahren. Die heutige Bahn kann auf eine lange Planungs- und Bauzeit zurückblicken und wurde 1928 eingeweiht. Im Zweiten Weltkrieg teilweise zerstört, wurde die Strecke am 6. Oktober 1979 wieder eröffnet. In Saint Dalmas de Tende mussten wir einen Gegenzug abwarten, was erlaubte, den monumentalen für Mussolini gebauten ehemaligen Grenzbahnhof und seine nicht weit dahinter liegende Villa zu fotografieren.

Weiter ging es zum Golfe-Juan, wo wir uns bei Postkartenwetter in einem Strandrestaurant unweit der Stelle, an der Napoleon gelandet war, mit einem leckeren Mittagessen stärkten, um dann



Die schweren Kanonenrohre wurden in ausgehöhlten Baumstämmen über den Pass geschleift.



Verlassener Bahnhof von Saint Dalmas de Tende mit Mussolini-Villa im Hintergrund.

die Route Napoléon in Angriff zu nehmen.

### Route Napoléon

Die Umstände waren wenig ermutigend für Napoleon: Noch am selben Tag, an dem er vom englischen Dreimaster «The Undaunted» das erste Mal die Insel Elba erblickte, zog in Paris der korpulente und nachlässig gekleidete König Louis XVIII. mit Perücke und schwarzsamtenen Podagrastiefeln ein und nahm die Tuileries wieder in Besitz. Nach seiner Landung in Elba am 4. Mai 1814 machte Napoleon sein Miniaturreich zu einer Musterinsel. Einen weiteren Zeitvertreib für den nunmehr Fünfundvierzigjährigen gab es nicht. Seine Frau, Marie-Louise, liess nichts von sich hören und dachte nicht daran, ihn mit ihrem Sohn zu besuchen. Besonders beunru-

higend war zudem, dass Talleyrand, der Louis XVIII. auf dem Wiener Kongress vertrat, seinen Kollegen in Wien erklärte, man habe mit der Verbannung von Napoleon nach dem allzu nahen Elba wohl einen Fehler gemacht. Somit drohte ihm die Gefahr einer Verlegung auf eine weiter entfernte Insel, etwa auf die Azoren. Immer häufiger sah man ihn von einer Anhöhe zum Kontinent hinüberblicken, er fragte die wenigen Fremden aus, die ihn besuchten, meist neugierige englische Touristen. Die Berichte seiner Agenten liessen immerhin Hoffnung aufkommen und gaben dem Verbannten neuen Auftrieb: In Frankreich hatte die Stimmung zugunsten Napoleons umgeschlagen. Die Franzosen fürchteten, dass die im Zeichen der Trikolore erlangten sozialen und politischen Gewinne unter Louis XVIII. verlorengehen könnten. Auch stand mehr als die Hälfte des seinerzeitigen Heeres,

rund eine Viertelmillion Soldaten und 12'000 Offiziere, ohne Sold und Brot da.

In dieser Situation reifte bei Napoleon der verwegene Entschluss, nach Frankreich zurückzukehren, den Vertrag, mit dem er am 12. April 1814 auf den Thron von Frankreich und Italien verzichtet hatte, zu brechen und sein Reich zurückzuerobern. Noch einmal sollte sich der Adler, das Symbol seiner Armee, in die Lüfte schwingen, um Napoleon und die Ehre Frankreichs zu retten.

Die «Rückkehr von Elba 1815» bildete das Hauptthema unserer Reise, die uns am zweiten und dritten Tag auf der Route Napoléon vom Golfe-Juan (zwischen Cannes und Antibes) nach Grenoble führte. Die heutige Strasse entspricht weitestgehend der seinerzeitigen Marschroute über 335 Kilometer,



Mittagstisch im Château des Herbeys in Erwartung des Fünf-Gang-Menüs.

die Napoleon über Grasse, Digne, Sisteron und Gap nach Grenoble in einem siebentägigen Gewaltmarsch zurücklegte. Die jeweiligen Stationen sind mit dem kaiserlichen Adler markiert, womit auf den Ausspruch Napoleons «L'aigle nationale vola de clocher en clocher jusqu'aux tours de Notre-Dame» Bezug genommen wird.

Am 26. Februar 1815 gab Napoleon den Befehl zum Aufbruch. Rund 1000 Mann schifften sich ein, darunter Hunderte seiner Getreuen der Kaiserlichen Garde, die ihm von den Siegermächten zur Verteidigung gegen Piraten zugestanden worden waren. Der britische Aufpasser war Tage zuvor zu seiner Geliebten nach Italien gesegelt. Am 1. März um 11 Uhr erreichten seine Schiffe den Golfe-Juan, und um 15 Uhr ging Napoleon von Bord. Die Stelle am heute überbauten Strand ist mit einer kleinen Mosaiktafel gekennzeichnet. Sein Ziel: möglichst schnell in Paris einmarschieren und Louis XVIII. stürzen. Dabei mied er das Rhonetal, wo ihm bei seiner Fahrt nach Elba der

Volkszorn entgegengebrandet war und wo sich royalistische Truppenkontingente befanden. Die kleine Garnison von Antibes wurde umgangen. In Richtung Cannes sandte Napoleon seinen General Cambonne aus mit dem Auftrag, die Logistik zu organisieren. Bei Nachteinbruch setzte sich die Truppe in Richtung Cannes in Bewegung, wo sie um 2 Uhr des 2. März anlangte, um dort kurz zu rasten. Nirgendwo stießen die Männer auf ernsthaften Widerstand. Der Empfang durch die lokalen Notablen, die seinerzeit von Napoleon eingesetzt worden waren, um dann wieder königstreu zu werden, war allerdings vielerorts reserviert. Die Meldung vom Eintreffen Napoleons auf dem Festland, die teilweise mit Meldeläufnern, teilweise mit Lichtsignalen übermittelt wurde, traf erst einige Tage nach der Landung in Paris ein.

Nun folgte der Marsch ins Gebirge, und am Abend des 2. März wurde via Grasse, wo unsere Gruppe einen kurzen Halt machte, Séranon erreicht. Die Marschleistung der Truppe war spekta-

kulär. Man hatte allein an diesem zweiten Tag über 60 Kilometer zurückgelegt und dabei zwei Pässe überquert, so den 1169 Meter hohen Col de Valferrière. Über Digne und Sisteron gelangte die Truppe am 5. März nach Gap und hatte damit bereits 220 Kilometer zurückgelegt. Dort wurde Napoleon von den begeisterten Einwohnern empfangen. Die Trikolore war allorts gehisst und das Banner mit den weißen Lilien der Bourbonen verschwunden.

Auf diesem Weg machte unsere Gruppe am dritten Tag in Sisteron halt, um die Zitadelle zu besichtigen. Diese kontrollierte die in einem Engnis gelegene Brücke über die Durance, und hier hätten die königstreuen Truppen den Flug des Adlers beenden können, wären sie vor Ort gewesen und nicht vom lokalen Kommandanten in Digne abgezogen worden. Auch ein Sprengbefehl des Bürgermeisters von Sisteron wurde nicht ausgeführt. Als Napoleon gegen Mittag des 5. März bei der Brücke eintraf, rief er seinen Soldaten zu: «Soldats, nous sommes à Paris!» Dieselbe



So etwa dürften sich die Zitadelle und die Brücke von Sisteron dem Vorausdetachment Cambronne und den nachfolgenden Truppen Napoleons dargestellt haben – im März allerdings ohne Schnee.

Brücke zog im Zweiten Weltkrieg erneut militärische Aktionen auf sich. Ein missratenes Bombardement durch die Alliierten aus 1000 Meter Höhe und der anschließende Notabwurf von Bomben über der Stadt am 15. August 1944 führten zu schweren Zerstörungen in der Altstadt. Gegen 300 Bewohner starben, die Brücke blieb unversehrt. Ein weiterer Angriff erfolgte zwei Tage später und führte zur teilweisen Zerstörung der Brücke. Am 19. August wurde Sisteron durch die Task Force Butler befreit.

Was jetzt folgte, rechtfertigte die Teilnahme an dieser Reise schon für sich allein: das Mittagessen in dem mitten in einem Park gelegenen Château des Herbeys. Das Essen, der Wein, der Service und die Ambiance waren einfach sensationell.

Am Nachmittag kam das Thema «Rückkehr von Elba» auf der «Prairie de la Rencontre» zum Abschluss. Als sich die Kunde von der Landung Napoleons verbreitet hatte, waren die königlichen Truppen alarmiert, stellten sich Napoleon aber erst vor Grenoble, westlich der Ortschaft Laffrey, in den Weg. An der Spitze seiner Garde ritt Napoleon auf seine Gegner zu. Der Offizier der Königlichen erteilte Schiessbefehl. Nichts passierte. Nun war Napoleon an der Reihe. Er stieg von seinem Pferd, öffnete seinen Waffenrock und rief den Royalisten zu: «Soldaten! Ich bin euer Kaiser. Ihr kennt mich. Wenn einer

unter euch ist, der seinen Kaiser töten will, hier stehe ich.» «Vive l'Empereur» brüllten darauf die Soldaten des royalistischen Bataillons. Am Abend zog Napoleon kampfflos in Grenoble ein, nachdem das zur Verteidigung vorgesehene royalistische Regiment auf die Seite Napoleons gekippt war. Es war der 7. März, und Napoleon stieg im Hotel «Les Trois Dauphins» ab, das er schon von früher kannte. Am 20. März sollte er in Paris einziehen. Der Adler war gelandet.

Nach einer Besichtigung des Musée de la Revolution Française in Vizille trafen wir gegen Abend des dritten Tages in Grenoble ein.

## Grenoble

Es erstaunt angesichts der geographischen Lage nicht, dass Grenoble schon unter den Römern ein befestigter Ort war, Gratianopolis hiess es damals. Die ersten Bauten auf dem Hügel der heutigen Bastille entstanden im Jahr 1591. Im 19. Jahrhundert plante General François Haxo die heute über der Stadt gelegenen und 1847 fertiggestellten Werke La Bastille und Fort Rabot. Weitere Werke wurden ringförmig um Grenoble angelegt, und es entstand ein eigentliches Festungssystem. Gut sichtbar ist in nordöstlicher Richtung das Fort du Saint Eynard. Für Details zu Geschichte und Bewaffnung der Forts sei auf [www.fortiffere.fr](http://www.fortiffere.fr) verwiesen.

Der imposante Festungskomplex der Bastille wurde uns von einer charmannten Führerin erklärt, die uns auch das Tor zum eigentlichen Hauptkomplex, dem Cavalier du Donjon, öffnete. Dies ist ein Kasemattwerk, dessen Geschütze in Richtung Nord und damit in Richtung des Feindes Savoyen hätten wirken können. In Schussrichtung schliessen sich wie üblich der Frontgraben und das Glacis an. Im Festungsbau einmalig sind die «Grottes du Mandrin». Aus diesen Felskavernen konnte ein auf das Glacis durchgebrochener Feind auch von hinten bekämpft werden. Eine Spezialität von Haxo sind die schon von der Stadt her sichtbaren grossen bogenförmigen Öffnungen des Cavalier du Donjon. Damit sollte ein permanenter Luftzug zur Abführung von Rauch und Gasen der damaligen Schwarzpulvermunition erreicht werden.

Das neue und wegen seiner reichen Sammlung an militärischen Gegenständen und Dokumenten höchst interessante Musée des Chasseurs Alpins im Gebäudekomplex der Bastille hat insofern einen direkten Bezug zum Raum Grenoble, als sich ein paar Kilometer südlich von Grenoble, in Varcès, das Kommando der 27e Brigade d'Infanterie de Montagne befindet.

Nach dem Mittagessen bestiegen wir wieder das etwas abenteuerlich anmutende Gondelbähnchen, das uns zurück nach Grenoble brachte.

Schon die hervorragende Reisedokumentation liess hohe Erwartungen aufkommen, die von der Reise in jeder Beziehung erfüllt wurden. Für die souveräne und anschauliche Vermittlung des Stoffes sei dem Reiseleiter und -planer bestens gedankt. Das alles noch bei gutem Wetter und im Rahmen einer angenehmen Reisegruppe – was will man mehr?

Jürg Schucan