

Pieter Dourlein:

«Auf dem Flughafen in England wartete ein viermotoriger Halifax-Bomber auf uns. Von vielen guten Wünschen begleitet, bestiegen wir das Flugzeug. Die Maschine flog sehr niedrig, um nach Möglichkeit nicht von den feindlichen Radargeräten entdeckt zu werden. Nach einer Stunde Flugzeit hatten wir die holländische Küste unter uns. Um 0.15 Uhr befanden wir uns über dem Absprungegebiet. Über der Stadt Harderwijk wurde ein Dutzend Käfige mit Brieftauben abgeworfen, was zur Tarnung des wirklichen Flugzweckes geschah. Über der Sandfläche von Veluwe, die Stadt Apeldoorn zur Rechten, begann das Flugzeug zu kreisen, und wir machten uns fertig zum Absprung. Im Hinunterschweben sah ich das Blitzen des Lichtes – das vereinbarte Signal des Empfangskomitees.

Ich landete etwa einen Kilometer südlich davon in einem Baum, kletterte nach unten und schlug mich in die Büsche, den Finger am Abzughahn der Pistole, und wartete ab. Ich hörte Leute herankommen, und dann hörte ich jemand meinen Codenamen ‚Paul‘ rufen. Aufatmend trat ich auf die Leute zu. Ihr Willkommen war herzlich und ihre Art jovial. Meine beiden mit mir abgesprungenen Kollegen waren schon bei ihnen, der Führer des Empfangskomitees erklärte uns, dass wir zwei Stunden warten müssten, bevor wir nach Ermelo fahren würden. Sie gaben uns englische Zigaretten und einen Schluck Whisky aus Feldflaschen.

Es war ungefähr vier Uhr morgens, als uns das Signal zum Aufbruch gegeben wurde. Wir teilten uns in kleine Gruppen – jeder von uns dreien war begleitet von zwei Leuten des Empfangskomitees. Die Gruppen gingen etwa 100 m voneinander entfernt. Nach 5 Minuten warfen sich plötzlich meine beiden Kompagnons auf mich,



Pieter Dourlein

*General der Luftwaffe
Friedrich Christiansen
bei der Inspektion der Befestigungen an der niederländischen Küste*



nahmen mir die Hände auf den Rücken, und ich hörte das Klicken von Handschellen. Der Angriff war so schnell gekommen, dass ich keinen Widerstand leisten konnte. Ich dachte, sie seien verrückt geworden. ‚Lassen Sie doch den Unsinn‘, sagte ich, aber einer der beiden Leute stiess mir einen Revolver in den Rücken, eine Pfeife schrillte, und eine Anzahl von Leuten kam aus den Büschen hervor und umstellte uns. Einer von ihnen erklärte mir in perfektem Holländisch: ‚Sie sind gefangen, mein Freund, haha, Gefangener der deutschen Gegenspionage, und wir haben Ihre ganze Organisation in der Hand. Der Krieg ist vorbei für Sie – wenn Sie tun, was wir Ihnen befehlen, ist alles in Ordnung und Sie werden am Leben bleiben.‘

Man fesselte mich dann noch fester und transportierte mich auf einer Bahre zu einem Rot-Kreuz-Wagen. Nach ein paar Stunden kamen wir im Priesterseminar von Haaren an, das die Gestapo in ein Gefängnis umgewandelt hatte.

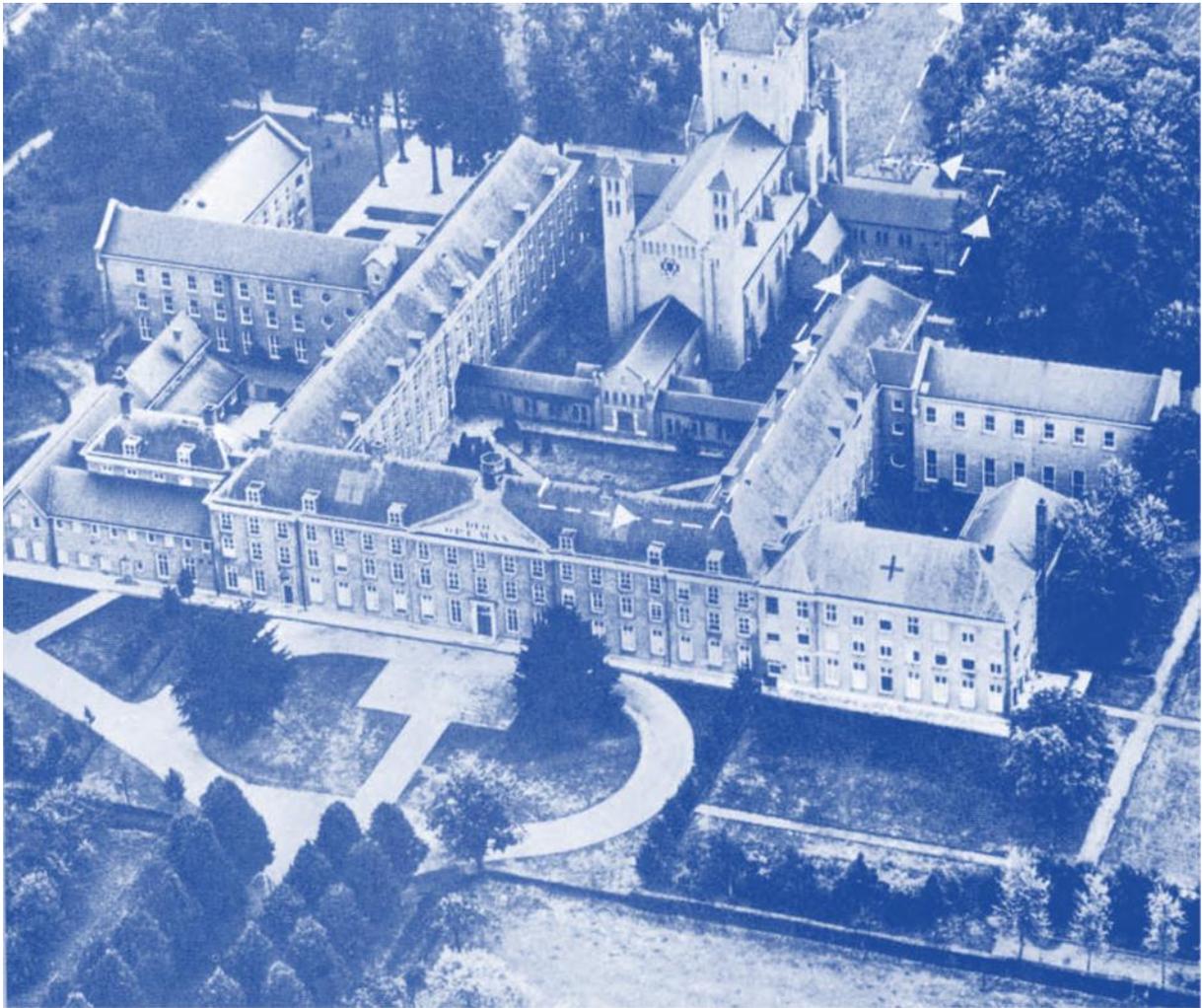
Ich überlegte immer wieder, wo der Fehler in unserer Organisation stecken könnte, durch den wir alle in die Hände der Deutschen gefallen waren. Nach einigen Tagen schon war es mir gelungen, mit meinen Zellen-Nachbarn in Kontakt zu kommen, indem ich Morsezeichen auf eines der Heizungsrohre klopfte.

Ich glaubte nicht, dass die Deutschen uns wie Kriegsgefangene – und nicht wie Spione – behandeln würden. Sie würden uns nur solange am Leben lassen, wie es für sie nützlich war – solange, wie sie dachten, dass noch nützliche Informationen aus uns herauszuholen seien. Davon war ich überzeugt. Jeden Morgen, wenn ich aufwachte und es an der Zellentür klopfte, war mein erster Gedanke: das Erschiessungskommando!

Mitte Juni wurden wir in eine andere Zelle verlegt, in der wir zu dritt waren. Ich nahm in gewohnter Art und Weise sofort Kontakt auf zu den Nachbarzellen. Eine meiner ersten Fragen war die, ob jemand interessiert sei, einen Fluchtversuch zu machen. *Johan Ubbink* aus der Nachbarzelle war der Einzige, der sofort zustimmte. Um anzufangen mit irgendetwas, bohrten wir ein kleines Loch in die Wand unter dem Waschbecken, damit wir uns direkt verständigen konnten.

Nach einem Monat hatten wir einen Fluchtplan zusammengestellt, und dann kamen die Vorbereitungen. Auch von dieser Zelle aus ging das Fenster zum Innenhof. Die Luke über der Tur war deshalb der einzige Fluchtweg. Sie hatte den gewöhnlichen drehbaren Rahmen, der sich nach innen öffnete. Auf der Korridorseite waren eiserne Stäbe angebracht. Ich er-





innerte mich, dass einer unserer Ausbilder in England uns gesagt hatte, viele Gefängnisstäbe seien weit genug voneinander entfernt, dass ein Mann zwischen ihnen hindurchkommen könne. Ich nahm einen Faden aus meiner Matratze und mass den Abstand zwischen den Gitterstäben. Dann zog ich mein Bettlaken herunter und liess soviel Zwischenraum zwischen Erde und Bett, wie ich ausgemessen hatte, und begann zu üben. Es war nicht einfach – aber wenn ich meine Oberkleidung auszog, kam ich hindurch. Um uns vom zweiten Stockwerk auf den Boden hinablassen zu können, brauchten wir ein 12 m langes Band. Mit dem Rasiermesser, das wir zweimal pro Woche bekamen, schnitt ich Streifen von der Matratzenunterseite, die ich in Seemannsknoten zusammenflocht. Ubbink fertigte auch ein solches Seil an, damit wir es um den Gitterstab schlingen und es nach dem Herablassen wegziehen konnten, um die Verfolger nicht sofort auf unsere Spur zu locken. Ubbink war für mich vollkommen fremd, wir kannten uns nur der Stimme nach, da die Gefangenen verschiedener Zellen niemals zusammengebracht wurden. Wir kamen überein, dass der beste Moment zu fliehen der war, wenn das Abendessen ausgeteilt wurde und wenn die Wache mit dem Essenkarren, der einen furchtbaren Lärm machte, unterwegs war, und zwar gerade dann, wenn sie sich damit im anderen Flügel des hufeisenförmigen Korridors befand. Es war Vorschrift, dass zur Verhinderung der Flucht jeden Abend die Oberbekleidung auf einen Stuhl im Korridor hinausgelegt werden musste. Wir hofften dadurch, dass unsere

Das Priesterseminar von Haaren, in dem die SOE-Agenten gefangengehalten werden (Einzeichnung: Fluchtweg von Dourlein und Ubbink)



*Lieutenant z. S.
Pieter Dourlein, 1965*

zwei verbleibenden Kollegen ihre Kleidung anders auf den Stühlen verteilen würden, die Wachen zu täuschen.

Da wir wussten, dass samstags und sonntags weniger Wachen als üblich zugeteilt waren, wählten wir für die Flucht die Nacht des Sonntags, 29. August 1943.

An jenem Sonntagmorgen wachte ich sehr früh auf. Der ganze Tag verging quälend langsam. Abends um 6 Uhr war es allmählich soweit. Ich sah, dass meine beiden Zellenkameraden weit nervöser waren als ich selbst. Van der Boor bat mich mit Tränen in den Augen: ‚Um Gottes Willen, Pieter, geh’ nicht, sie werden Dich nur erschiessen.‘ Ich schüttelte die Hände meiner Freunde – unfähig, ein Wort zu sagen. Ich fühlte, es war ein Abschied für immer.

Unsere Zellentür wurde geöffnet, das Essen wurde hereingegeben, die Türen schlossen sich wieder. Ich zog meine Oberkleidung aus, und sobald ich den Essenwagen um die Ecke rollen hörte, gab ich das Signal. Ein Klopfen an die Wand: Jetzt!

Ich kletterte auf das Bett, drehte die Nägel heraus, öffnete das Fenster und schaute hinaus. Alles klar! Nicht weit entfernt sah ich einen blonden Kopf, der aus dem Fenster kam – mein zukünftiger Kompagnon überprüfte ebenfalls die Lage. So schnell wie möglich quetschten wir uns durch die Gitterstäbe, einige Augenblicke später standen wir im Korridor. Die Oberkleidung und das Band wurde uns hinausgereicht, und das Fenster schloss sich wieder. Ubbink hatte genauso schnell gearbeitet. Zusammen rasten wir zu einer leeren Zelle an der Ecke des Korridors, die, wie wir wussten, nie verschlossen war. In der Zelle sahen wir uns zum ersten Mal an und klopfen uns ermutigend auf die Schulter. Die Korridorwache kam an der Tür vorbei. Auf Socken schlichen wir hinter ihr her bis zur Toilette, wo wir bis zur Dunkelheit warten wollten, um dann vom Toilettenfenster aus herauszukommen. Es klappte. Zweimal im Verlauf von sechs Stunden, die wir dort warteten, wurde an unserer Tür gerüttelt. Jedesmal sagte einer von uns, wie vereinbart: ‚Besetzt!‘

Wir warteten, bis der regelmässige Strahl des Suchscheinwerfers am Fenster vorbeigestrichen war, legten unseren Strick hinaus und befestigten unsere Oberkleidung daran. Dann quetschten wir uns selbst zwischen den Stäben durch. Mehr als zwölf Meter tief unter uns lag die Erde. Ich liess mich als erster hinab. Kurz darauf kam Ubbink heruntergerutscht, und wir zogen das Seil nach. Kaum eine volle Sekunde später kam wieder das Suchlicht an der Wand entlang.

Gebückt schlichen wir zu der nahegelegenen Kapelle, wo wir ausserhalb der Sichtweite der Wachen waren. Wir versteckten das Seil und zogen uns dann schnell an. Wir waren ausserhalb des Gefängnisses. Jetzt war noch die Stacheldrahtumzäunung zu überwinden, die auf dem Parkrasen ca. 50 m vom Gefängnis entfernt angebracht war. Wir waren noch etwa 5 m vom Draht entfernt, als wir Schritte von genagelten Stiefeln näherkommen hörten. Eine Wache kam heran. Der Mann bemerkte uns nicht und setzte ruhig seine Runde fort. Nach kurzem Warten krochen wir auf den Stacheldraht zu. Ubbink sprang zuerst hinüber, dann ich ihm nach. Noch ein Wassergraben – und wir waren frei! Ausser uns vor Freude, fielen wir uns in die Arme. Aber wir waren uns bewusst, dass das Ende noch nicht in Sicht war.»

Die im Gefängnis zurückgebliebenen Kameraden werden später in das KZ Mauthausen überführt und dort im Herbst 1944 erschossen. Nur fünf von ihnen überleben den Krieg. Dourlein und Ubbink erreichen am 1. Februar 1944 England und klären ihre Vorgesetzten auf.

Die Operation «Plan Holland» ist beendet.

Die deutsche Abwehr, die ihren Part des «Plan Holland» fast zwei Jahre lang gespielt hat, war dabei wohl immer in der Hoffnung, dass es ihr gelingen würde, Einblick in die Absichten der Alliierten zu bekommen. Doch einiges deutet darauf hin, dass «Plan Holland» ein grossangelegtes britisches Täuschungsmanöver gewesen ist. Eines von vielen, die die Deutschen in dem Glauben bestärken sollten, dass an der flandrischen Küste zwischen Calais und den Niederlanden eine alliierte Invasion unmittelbar bevorstehe.

Die Wahrheit ist in den Akten der SOE verschlossen gewesen, die kurz nach Kriegsende vernichtet worden sein sollen.

*Die Suche
nach Dourlein und Ubbink
erstreckt sich
über mehrere Monate*



Schlachtschiff «Tirpitz» wird gejagt

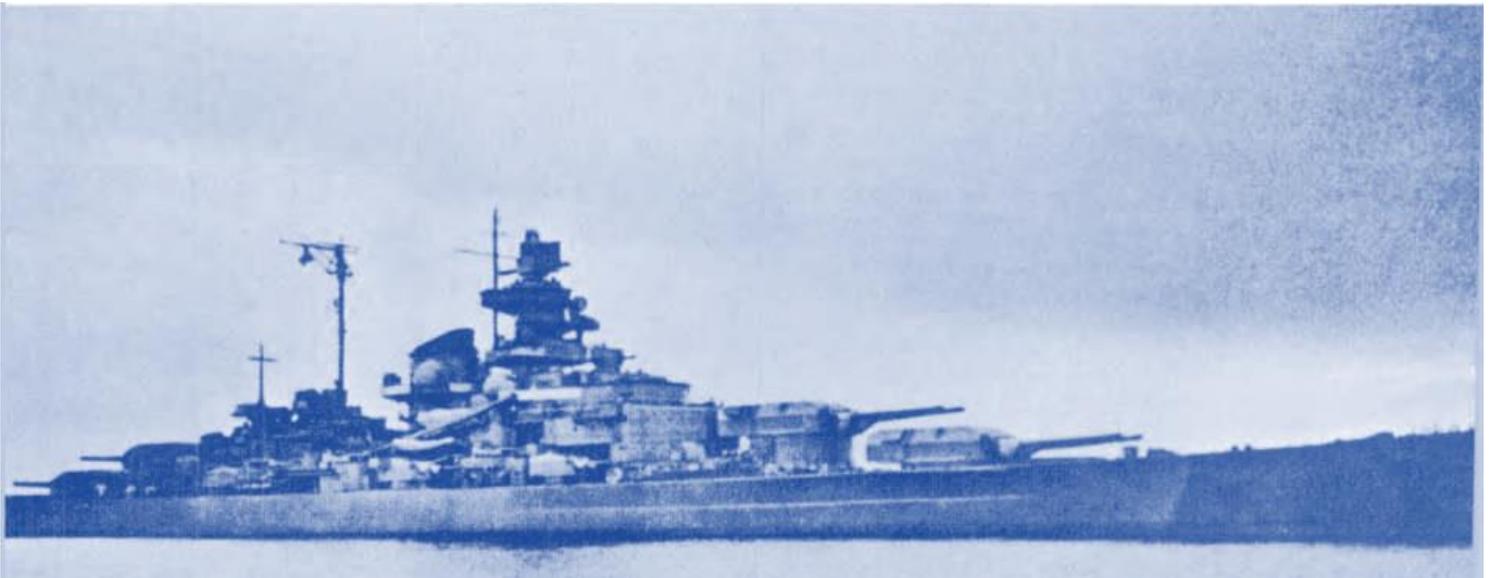
Das Schlachtschiff «Tirpitz» war der Stolz der Kriegsmarine: 251 m lang, 36 m breit, 4 Doppeltürme mit Kanonen vom Kaliber 38 cm, mehrere Dutzend Geschütze kleineren Kalibers, 6 Flugzeuge Typ Arado 196, 30,8 Knoten Geschwindigkeit, über 10'000 km Aktionsradius – ohne erneute Versorgung.

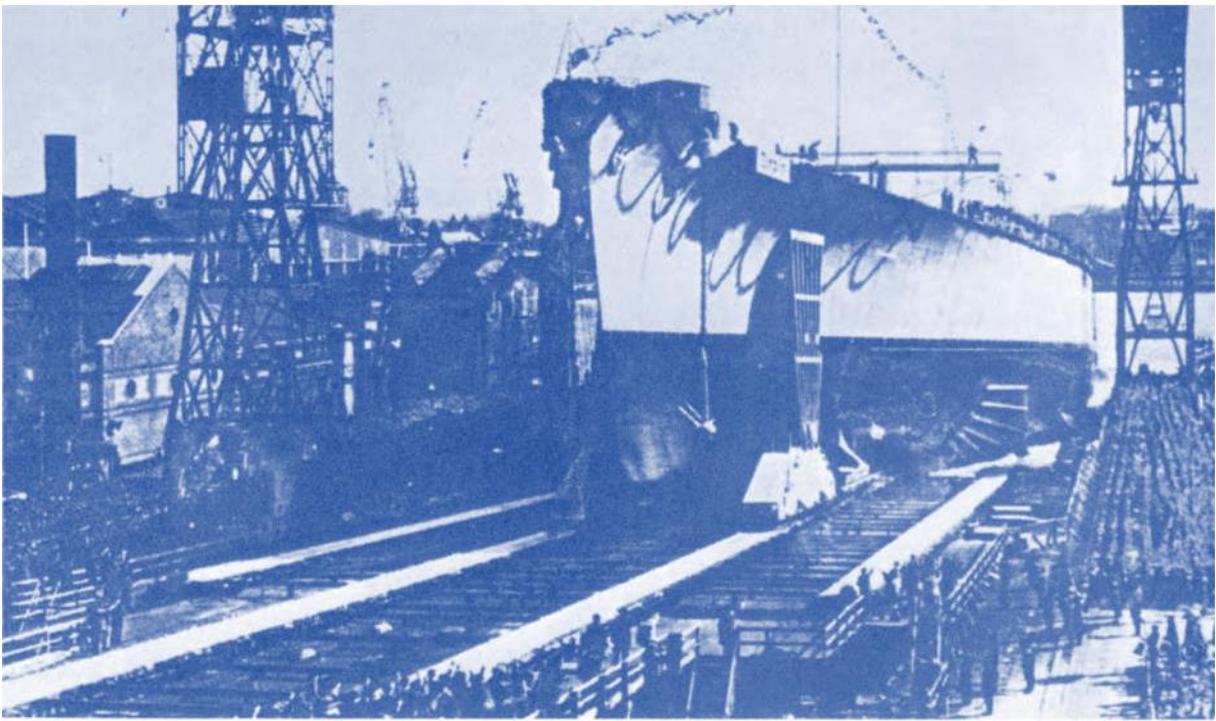
2340 Mann Besatzung, von der 1240 Mann bei der Bombardierung der «Tirpitz» umkamen. Mit der Erklärung, dass die Vernichtung des Schlachtschiffes «Tirpitz» die Seekriegslage völlig verändern würde, leitet das britische Kriegskabinett am 25. März 1942 die zweijährige Jagd auf das grösste Schlachtschiff ein, das während des Zweiten Weltkrieges in europäischen Gewässern operierte.

Wilhelmshaven, 1. April 1939. 80'000 Menschen haben sich auf dem Wertgelände der deutschen Kriegsmarine versammelt, um den Stapellauf des Schlachtschiffes «Tirpitz» mitzuerleben.

Die Grösse dieses Schiffes – die «Tirpitz» ist das Schwesterschiff der «Bismarck» – wird offiziell mit 35'000 tons bekanntgegeben. Mit dieser Tonnage entspricht das Schiff dem internationalen Flottenabkommen, das das Höchstdeplacement für Schlachtschiffe auf 35'000 tons festlegt. Erst nach dem Krieg wird bekannt, dass die «Tirpitz» in Wahrheit 43'000 tons und voll beladen eine Wasserverdrängung von nahezu 53'000 tons hatte. Am 25. Februar 1941 wird sie in Dienst gestellt. Und von diesem Tage an wird jede ihrer Bewegungen vom britischen Nachrichten- und Aufklärungsdienst sorgfältig beobachtet.

Das Schlachtschiff «Tirpitz»





Schon ihr Bau in der Wilhelmshavener Werft war von der britischen Luftaufklärung verfolgt worden, und noch während die «Tirpitz» in der Ostsee ihre Probefahrten machte, hatten die Engländer auf Grund von Luftaufnahmen ihre Geschwindigkeit berechnet. Das Ergebnis dieser Berechnungen – 27 bis 31 Knoten bei voller Fahrt – war ziemlich exakt und für ein Schiff dieser Grösse sehr erstaunlich. Die Erfahrungen im Kampf gegen die «Bismarck» haben gezeigt, dass ein solches Schiff starke Abwehrkräfte bindet, wo immer es auftaucht.

Die britische Admiralität ist sich darüber im klaren, dass ein direkter Angriff gegen die «Tirpitz» mit schweren Opfern bezahlt werden muss, wobei noch die Frage offensteht, ob der Riese mit seiner Sinksicherheit und hohen Geschwindigkeit von zahlenmässig überlegenen Kräften überhaupt niedergekämpft werden kann.

Die «Tirpitz» liegt seit langem im Trondheim-Fjord, wo sie, neben den übrigen deutschen Seestreitkräften, eine ständige Gefahr für die nach Murmansk laufenden alliierten Geleitzüge bildet.

In Erwartung britischer Angriffe haben die Deutschen das Schiff an seinem Liegeplatz vorzüglich tarnen lassen.

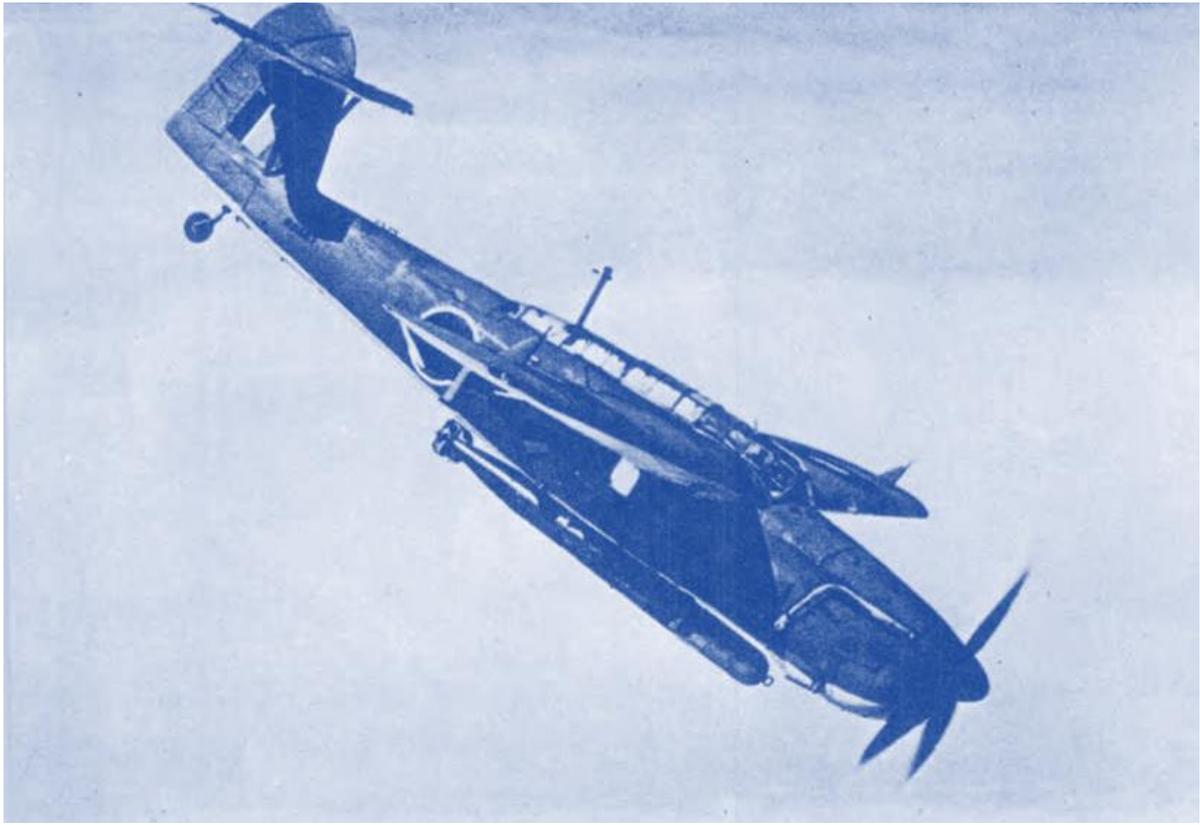
Doch wird die «Tirpitz» selbst in dieser Tarnung entdeckt und beinahe wöchentlich einmal von britischen Aufklärern fotografiert. Die Maschinen fliegen so niedrig, dass ihnen nicht einmal das um das Schiff herum ausgelegte Torpedonetz verborgen

‘leibt; eine doppelte Netzsperre, die auch Torpedos aus der Luft abfangen soll. Km 28. und 29. April 1942 greifen britische Bomber das Schiff an. Statt wie bisher Fliegerbomben, werden dieses Mal in Rollminen umgebaute Wasserbomben abge-

*Wilhelmshaven, 1.4.1939.
Stapellauf der «Tirpitz»*

*Englische Luftaufnahme
der «Tirpitz»
während ihrer Probefahrten*





werfen. Sie sind für diesen Zweck speziell konstruiert worden. Die Rollminen werden auf den steil abfallenden Berghang, an den sich die «Tirpitz» anschmiegt, abgeworfen. Der Hang ist fast kahl, und man hofft, dass die Minen hinunterrollen und direkt unter dem Schiff zur Explosion kommen werden.

Doch Bomben- und Rollminenangriffe haben wenig Erfolg. Die «Tirpitz» wird repariert, sie bleibt weiterhin seetüchtig und damit gefährlich.

Inzwischen hat sich für die Engländer eine neue, vielversprechende Angriffsmöglichkeit ergeben. Nach den italienischen Erfolgen mit Torpedoreitern ist man auf Weisung Churchills seit Januar 1942 mit der Entwicklung von 2-Mann-Torpedos nach italienischem Muster beschäftigt.

Zu jedem Torpedo gehören drei Männer: zwei Taucher, die auf ihm reiten und ein Ankleider, der ihnen in die Taucheranzüge hilft und die Sauerstoffbehälter aufschnallt.

Die 2-Mann-Torpedos haben die Abmessungen eines normalen Torpedos und einen abnehmbaren Kopf, der 300 kg Sprengstoff enthält. Mit Sprengladung beträgt ihr Gewicht fast 2 Tonnen. Angetrieben werden sie durch Batterien, die für 6 Stunden Fahrt bei 4 km pro Stunde, mithin für eine Strecke von 24 km, ausreichen.

Die Ausbildung von Reitern für diese Torpedos läuft seit März 1942, und schon im Sommer wird im Norden Schottlands die Annäherung an Schiffe in Angriffssübungen trainiert.

Man hofft, der «Tirpitz» mit dieser neuen Waffe beikommen zu können. Natürlich können zwei Torpedos mit insgesamt 600 kg Sprengstoff dem Riesen nicht sehr gefährlich werden – es sei denn, dass es sich um Torpedos handelt, die von Menschenhand an ihren Bestimmungsort gebracht werden, wie in diesem Fall. Die Sprengladungen sollen unter den verwundbarsten Stellen des Schiffes angebracht werden: den Turbinen und der Ruderanlage. Eine Reparatur dieser Einrichtungen kann nicht in Norwegen durchgeführt werden und garantiert somit einige Zeit der Ruhe für die alliierten Geleitzüge.

Der norwegische Kutter «Arthur» mit seinem Kapitän *Leif Larsen* soll zwei Torpedos und je zwei Torpedoreiter mit ihren Helfern an Bord nehmen. Die Torpedos werden zuerst, unter Planen und Netzen getarnt, auf dem Deck des Kutters transportiert und ein paar Stunden, bevor die deutschen Kontrollen am Eingang des Trondheim-Fjordes passiert werden müssen, unter der Wasserlinie am Rumpf des Schiffes befestigt. 12 km vor dem Ziel sollen die Männer mit den Torpedos dann starten.

Bilder Seite 298:

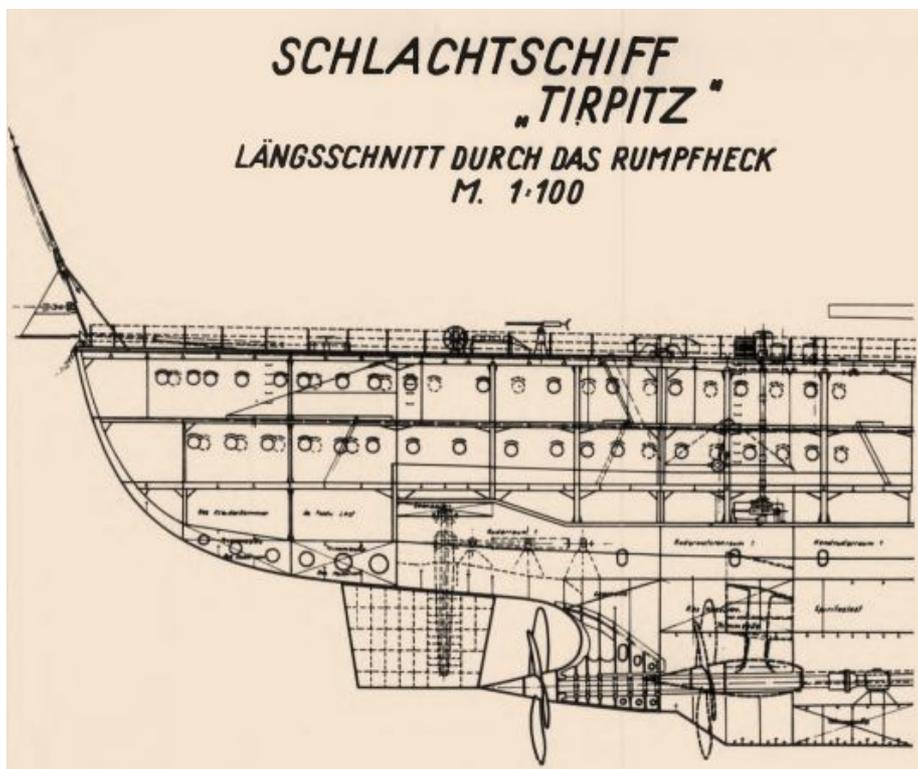
Oben:
Englisches Torpedo-Flugzeug
vom Typ Barracuda

Unten:
Der norwegische Kutter
«Arthur»



Die englischen Torpedoreiter





Fast alles verläuft planmässig. Doch scheuern sich bei dem schweren Seegang im Fjord die Stahltrossen, an denen die Torpedos hängen, durch. Schon in Sichtweite der «Tirpitz», reissen die Trossen, und die zwei Torpedos sinken. Der Kutter wird laut Befehl versenkt, die Besatzung flieht über Schweden zurück nach England.

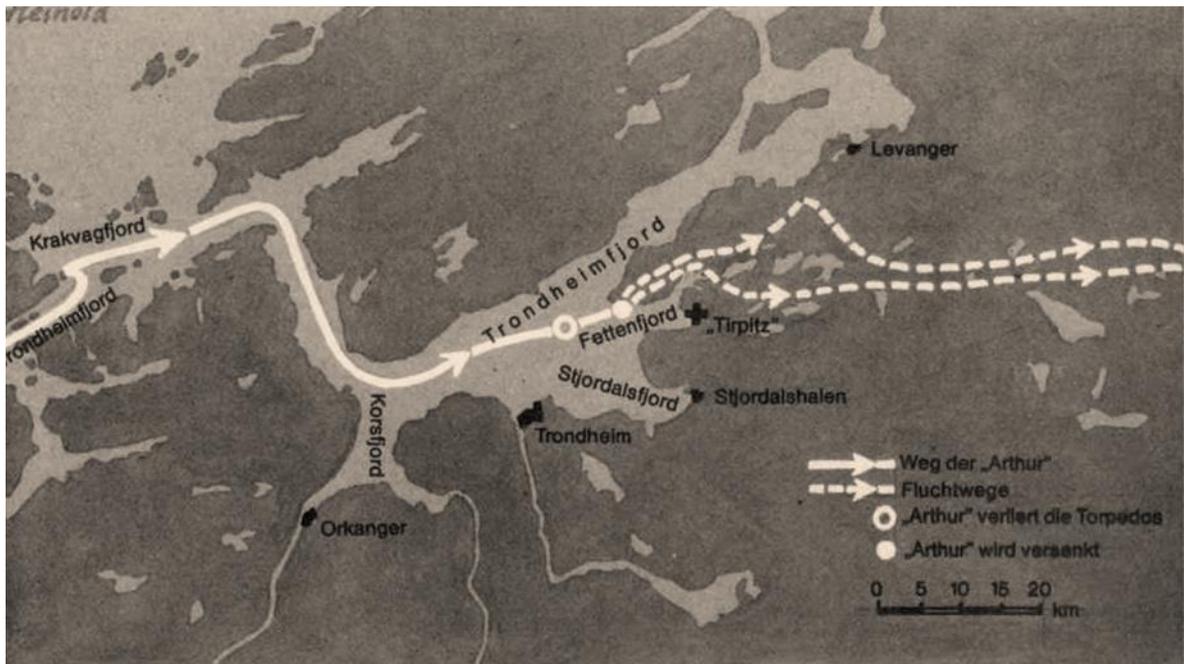
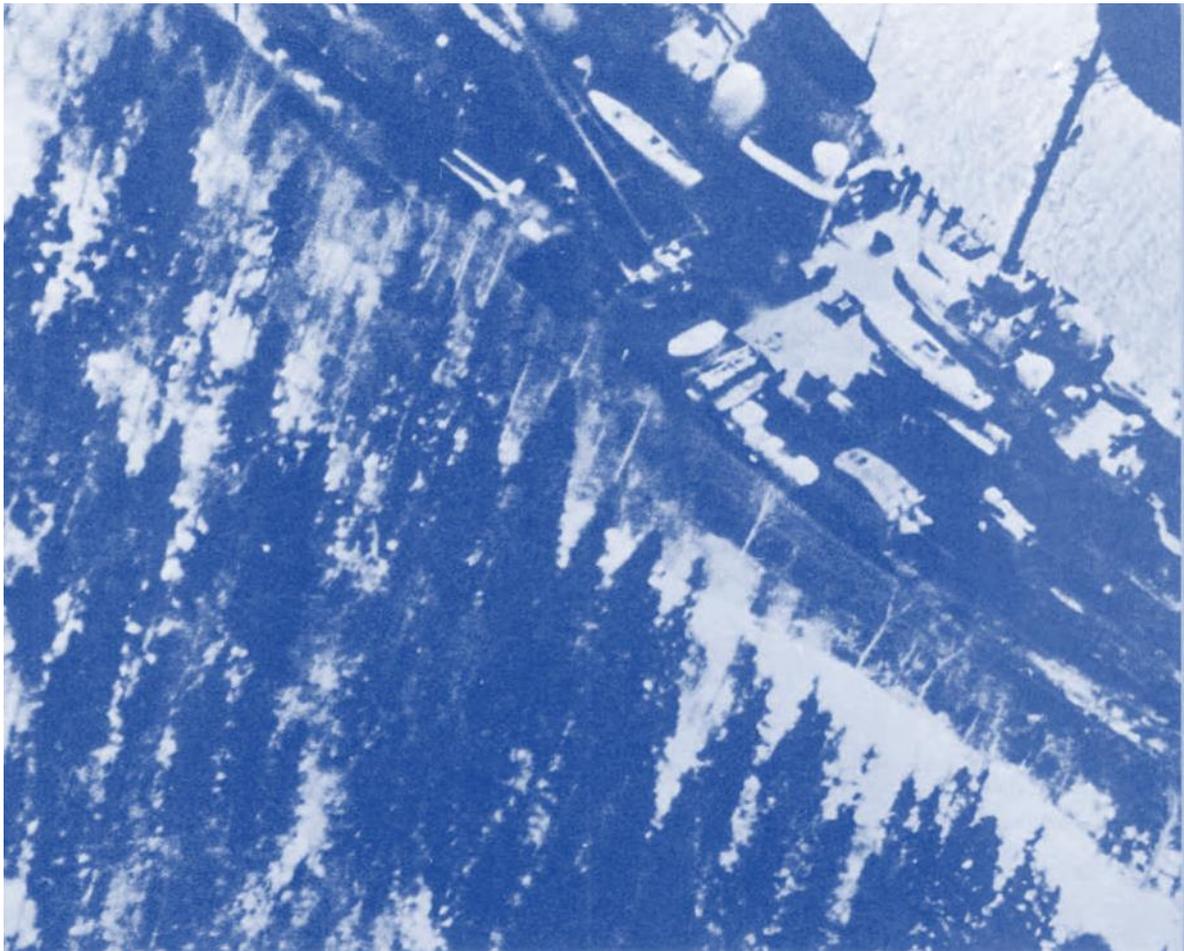
Gegen Ende 1942 wird die «Tirpitz» dann in den Alta-Fjord verlegt. Wieder werden rundum die feinmaschigen Torpedonetze ausgelegt und die übrigen Sicherungsmassnahmen getroffen, um das Schiff gegen Luftangriffe oder sonstige Überfälle zu schützen.

Von ihren 2'400 Mann Besatzung wird die «Tirpitz» inzwischen die «Ferieninsel» oder «Kaserne» genannt – auf Befehl Hitlers, der nach dem Untergang der «Bismarck» äusserste Zurückhaltung im Einsatz ihres Schwesterschiffes fordert, liegt sie zeitweise über Monate hinweg an ihrem Platz.

In einigen Fällen genügt auch ihre blosse Anwesenheit oder ein nur kurzes Auslaufen aus dem Fjord, um Geleitzüge aus Furcht vor einem Gefecht mit diesem Schiff zu versprengen.

Die britische Admiralität gibt den Kampf gegen die «Tirpitz» jedoch nicht auf. Eine neue Waffe ist seit 1942 in der Entwicklung – das Mini-U-Boot oder X-Boot. Insgesamt 8 dieser X-Boote sind bis Anfang 1943 fertiggestellt, und in Nordschottland läuft die Ausbildung der Besatzungen an. Die Mini-U-Boote laufen ca. 5 Knoten über und etwas mehr als die Hälfte dieser Geschwindigkeit unter Wasser. Sie sind dazu bestimmt, in feindlichen Häfen gegen grosse Schiffe vorzugehen.

Jeweils 4 Mann sind an Bord eines Bootes untergebracht – auf engstem Raum, wo es keine Möglichkeit gibt zu stehen –, sogar aufrecht sitzen ist ein Problem. Diese Enge im Innern der Boote ist wohl auch mitbestimmend für die lange Zeit der Ausbildung. In Mini-Ausführung sind hier alle zu einem normalen U-Boot gehörenden Anlagen untergebracht.

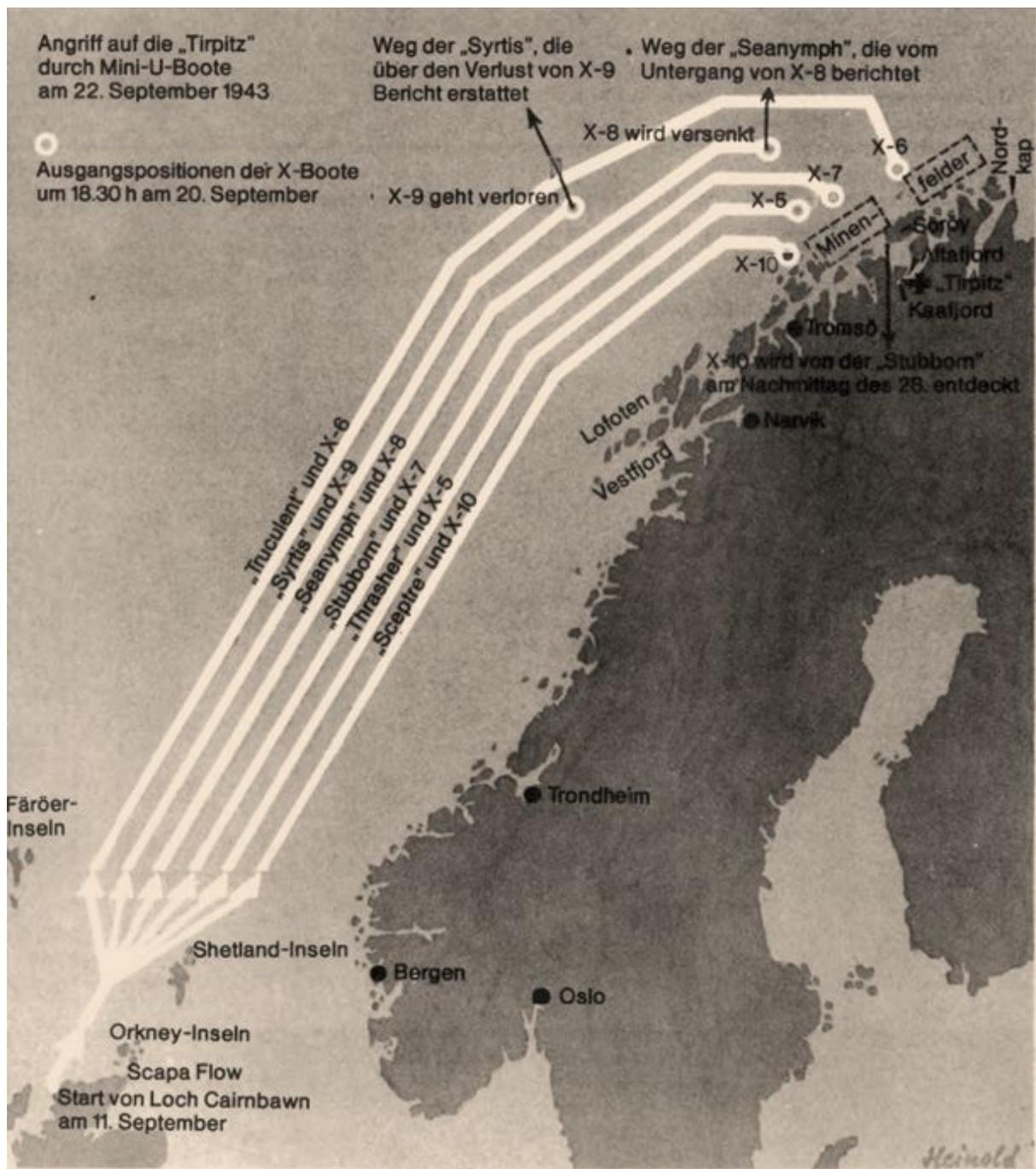




Englisches Kleinst-U-Boot



*Englische Luftaufnahme der
«Tirpitz» im Alta-Fjord*



Captain B. C. *Godfrey Place*, für seinen erfolgreichen Angriff gegen die «Tirpitz» mit dem Victoria-Cross, der höchsten englischen Auszeichnung, dekoriert, bekam 24jährig den Oberbefehl über das X-Boot Nr. 7. Er erinnert sich:

« . . . dass diese Boote von reichlich einfacher Konstruktion waren – ein aus drei zusammengeschweissten Teilen bestehender Rumpf. Ihre Angriffsmethode bestand darin, zwei grosse Minen – wir nannten sie Seitenladungen –, die zu beiden Seiten an den Bolzen hingen, unter das Ziel zu bringen. Dort setzte man den Zeitzünder in Tätigkeit, und dann löste

man die zwei Stifte oben am Boot, damit die Minen herunterfallen konnten auf den Grund unter das Ziel.

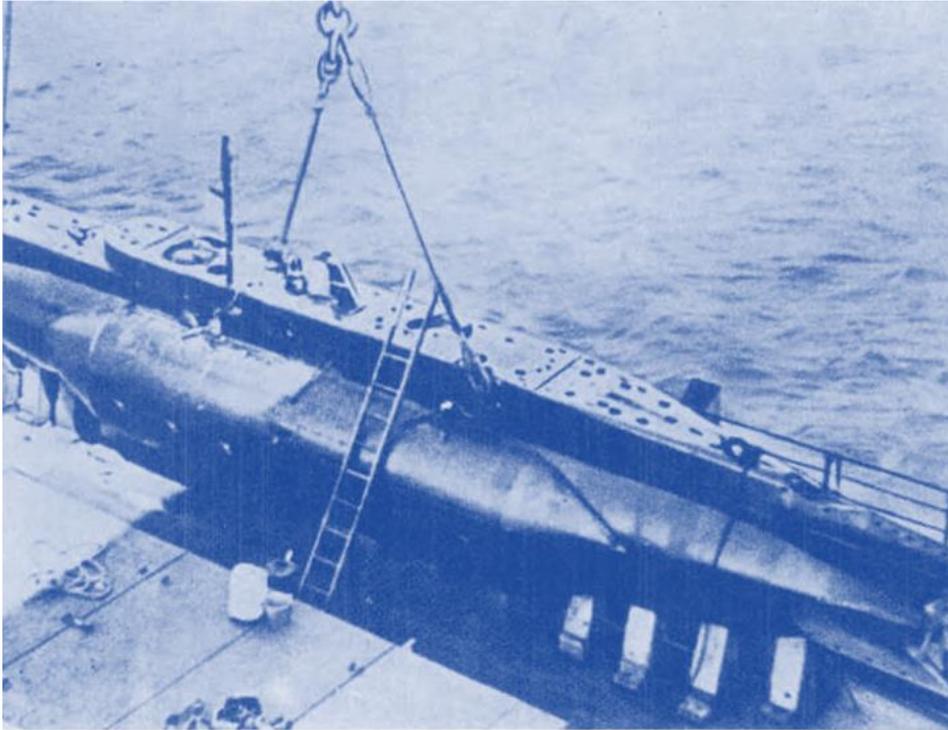
Während der Vorbereitung auf den Angriff wurden wir an einem Modell geschult, das den Liegeplatz der ‚Tirpitz‘ im Alta-Fjord genau zeigte, ebenso die doppelte Netzsperre, die das Schiff umgab.

Ein Modell der ‚Tirpitz‘ belehrte uns darüber, wo wir unsere Minen unter dem Schiff abzulegen hatten.

Um zum Angriff zu kommen, mussten wir bis unter das anzugreifende Schiff fahren – und wir waren natürlich nicht in der Lage, diese Entfernung aus eigener Kraft zurückzulegen. Wir sollten deshalb von grossen U-Booten herangeschleppt werden. Dies ist ziemlich einfach zu bewältigen, wenn beide Boote die Tauch- und Auftauchzeiten aufeinander abstimmen.»



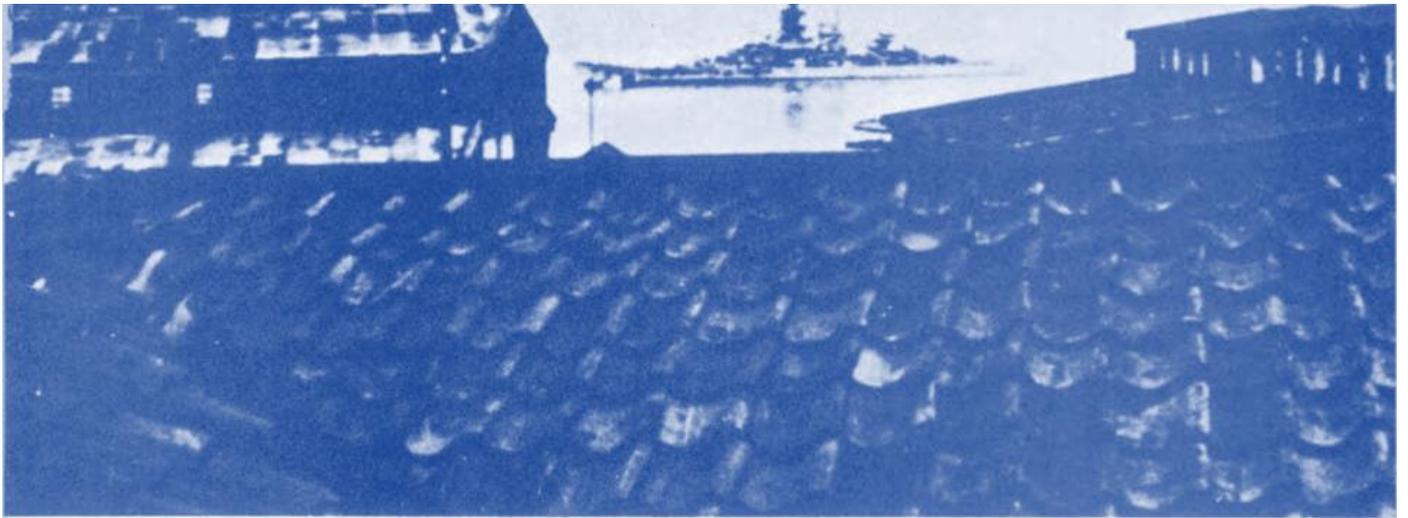
*Captain
B.C.G. Place, V. C., 1967*



*X-7
von Captain B. C. G. Place
mit seiner Seitenladung kurz
vor dem Start*



*Modell des Alta-Fjordes
mit der «Tirpitz» an ihrem
Liegeplatz*



Ursprünglich sollten die sechs endgültig ausgewählten X-Boote schon im Frühjahr 1943 auf die im Alta-Fjord liegende «Tirpitz» angesetzt werden. Da jedoch die Spezialausbildung der Besatzungen noch nicht abgeschlossen ist, muss die Aktion auf den Herbst verschoben werden – wegen der Mitternachtssonne ist ein Angriff im Sommer zu riskant.

Die Admiralität entscheidet sich für den 11. September als Tag des Starts. Die Minen werden an den X-Booten festgemacht, die Boote selbst an die U-Boote gekoppelt.

Erst am 10. September – es sind noch ganze 24 Stunden bis zu einer endgültigen Entscheidung – wird der Admiralität gemeldet, dass ausser der «Tirpitz» auch noch die «Scharnhorst» im Alta-Fjord liegt.

Diese Meldung bestätigt den Funkspruch eines norwegischen Widerstandskämpfers: «,Tirpitz', ‚Scharnhorst' – Kaa-Fjord. ‚Lützow' abwesend.» Diesen Funkspruch hatte man von *Torstein Raaby* erhalten, der vom Turm der Kirche über dem Alta-Fjord aus die Bewegungen der deutschen Schiffe im Fjord beobachtete und des Öfteren fotografierte. Von hier oben aus geht täglich ein Funkspruch nach London. Torstein Raaby ist knapp fünf Jahre später, 1947, durch die Pazifik-Überquerung mit dem Floss «Kon-Tiki», zusammen mit Thor Heyerdal, bekanntgeworden.

Die für die Sicherheit der «Tirpitz» getroffenen Massnahmen scheinen den Deutschen ausreichend: 4 Batterien leichte Flak auf den Höhen um den Kaa-Fjord, ausserdem Bordflak und Nebelgeräte auf dem Schiff selbst – die Küste und die umliegenden Sunde sind vermint. Neben dem Stjernesund, der durch ein Wachboot gesichert ist, gibt es noch zwei weitere Zugänge, die durch Minen und Netze für feindliche Schiffe unpassierbar sind. Auf den Inseln Loppa und Arøy stehen zudem Küstenbatterien, und Torpedorohre mit Wacht- und Horchposten vervollständigen die vorgeschobenen Abwehrlanlagen im Stjernesund. Näher bei der «Tirpitz», an der Stelle, wo der Alta-Fjord sich durch vorspringende Felsen vom Kaa-Fjord trennt, befindet sich eine einreihige, 300 m lange Netzsperrre, die nachts geschlossen ist und deren Riegel morgens geöffnet werden.

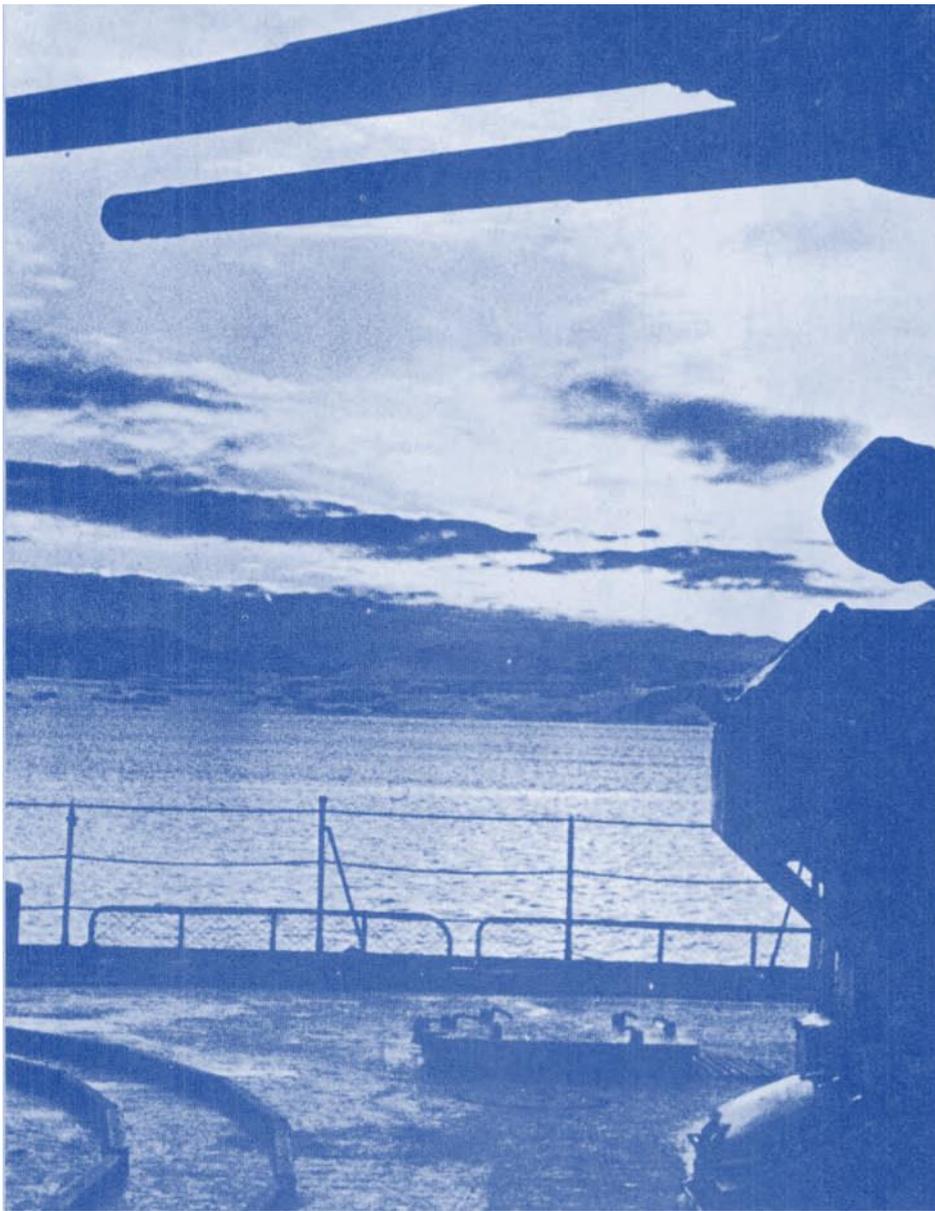
Die zweite und letzte Sperrre vor der «Tirpitz», der sogenannte Netzkasten, besteht aus zwei Reihen an Schwimmbojen aufgehängter Torpedoschutznetze, die bis zu 15 m unter die

Eine der Aufnahmen von Torstein Raaby



Torstein Raaby

*Netzkasten der «Tirpitz» im
Alta-Fjord*



Die «Tirpitz» im Alta-Fjora

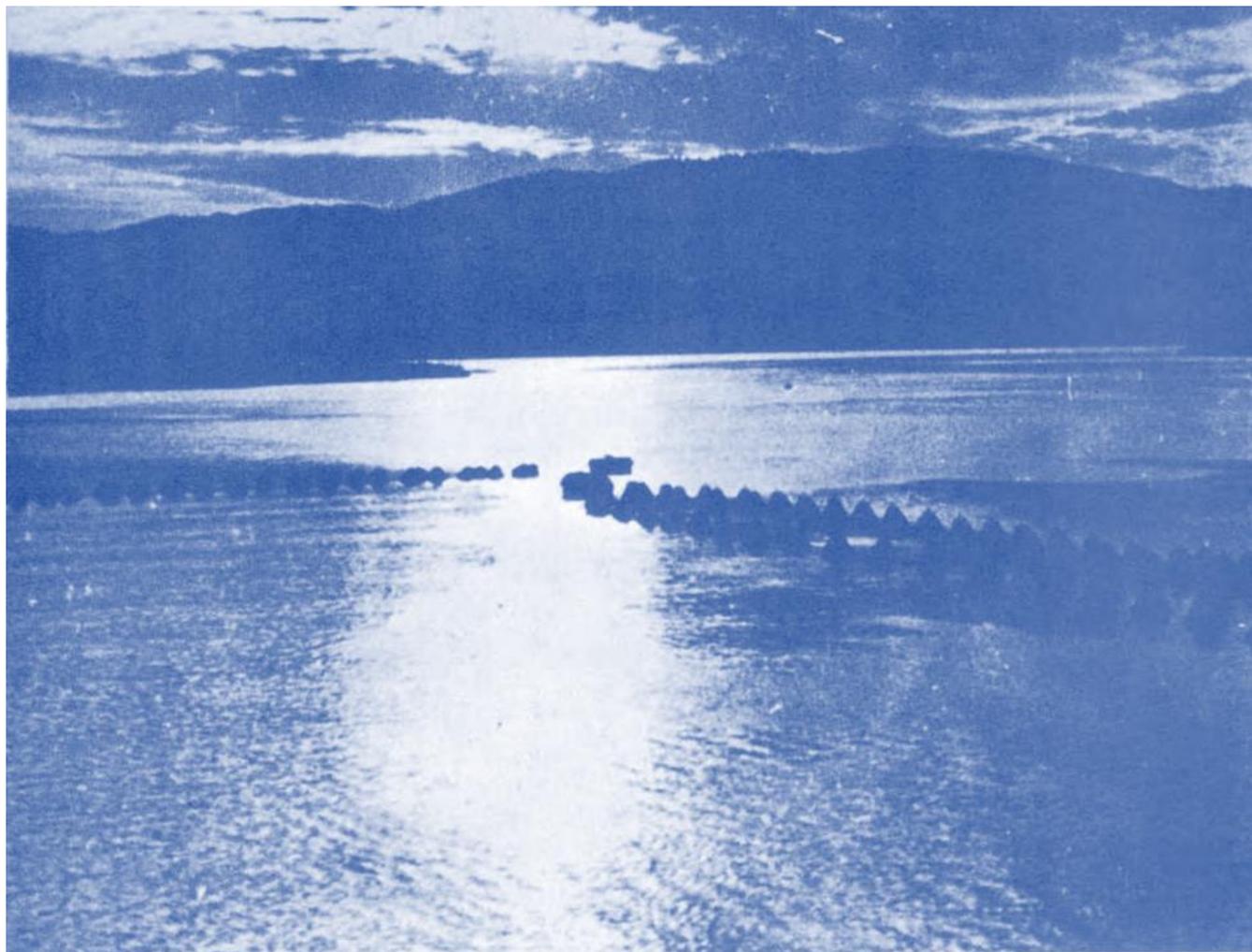
Wasseroberfläche reichen. Die Lücke des Netzkastens liegt unmittelbar unter Land in flachem Wasser und ist für U-Boote schwer passierbar.

An Bord der «Tirpitz» werden strenge Sicherungsmassnahmen eingehalten. Eine starke Flugzeugabwehrwache und zahlreiche Ausguckposten haben den Luftraum, die Wasseroberfläche und auch die Küste zu beobachten. Die Besatzung wird immer wieder auf mögliche Sabotageversuche hingewiesen.

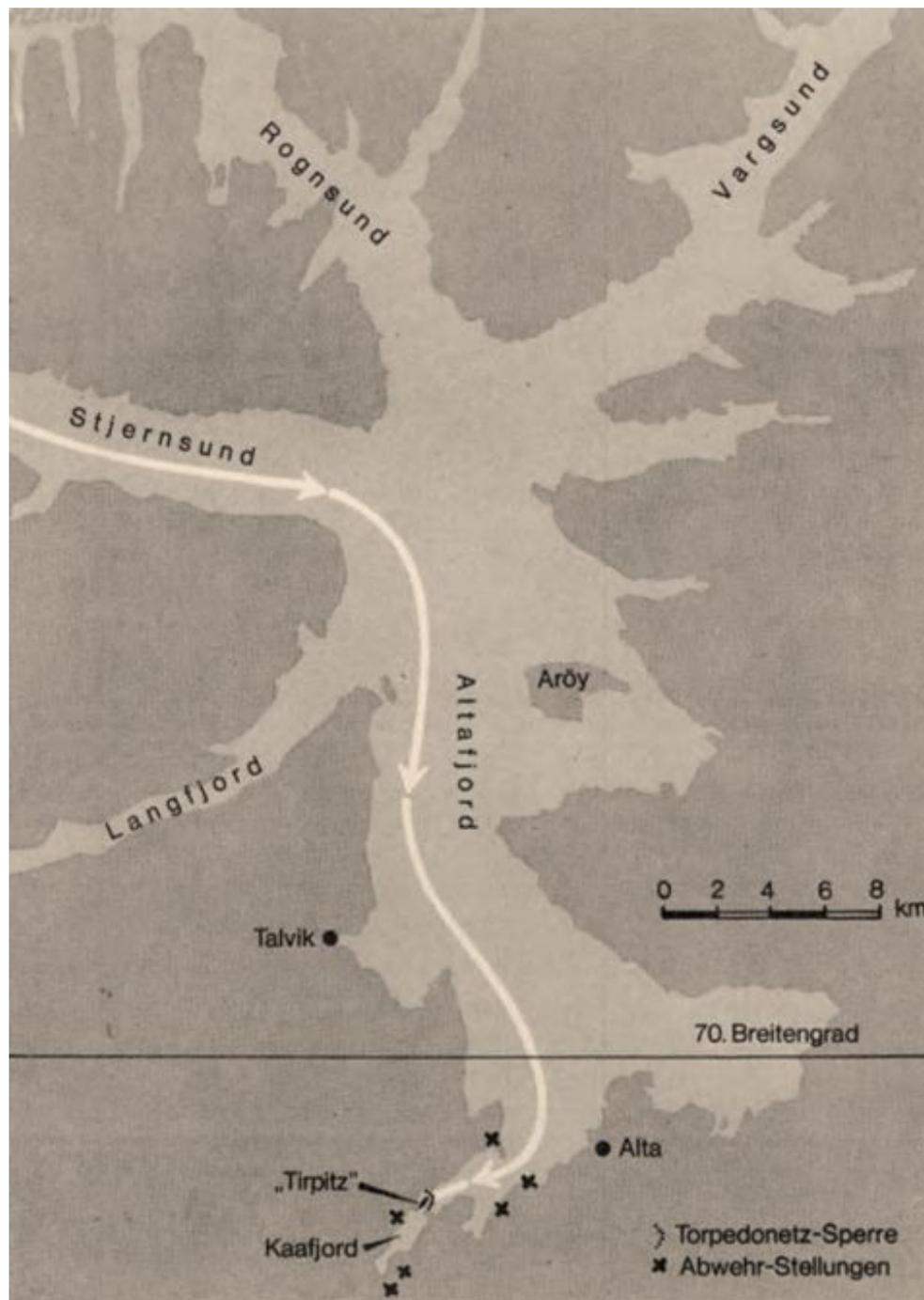
Loch Cairnbawn, Nordschottland, 11. September 1943, 16 Uhr. Bei heftigem Wind und rauher See macht das erste U-Boot die Leinen los. Fünf U-Boote mit je einem Mini-U-Boot verlassen nach ihm den Hafen.

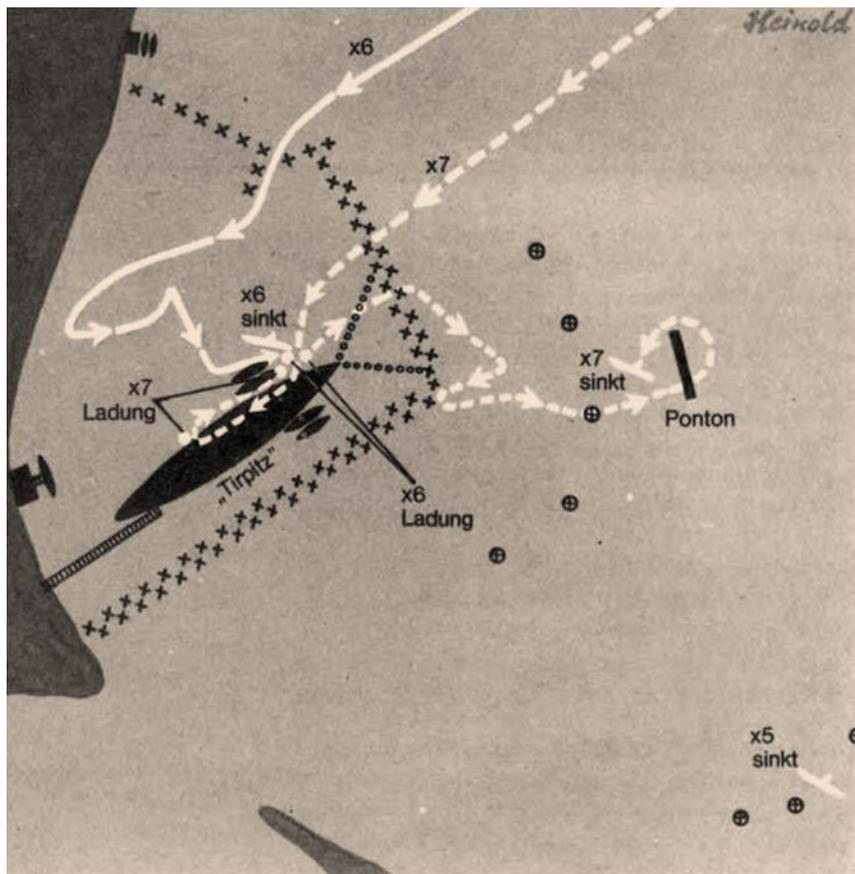
Während die grossen U-Boote über Wasser laufen, müssen die X-Boote während des Tages unter Wasser geschleppt werden, um vor der deutschen Luftaufklärung verborgen zu bleiben. Auf den X-Booten befinden sich Ersatzmannschaften, die für den eigentlichen Angriff von den speziell ausgebildeten Besatzungen abgelöst werden sollen. Die mit der Überfahrt verbundenen Strapazen – an Schlaf ist nicht zu denken, und die Nahrung besteht aus Konzentraten – machen eine Ablösung nötig.

*Deutscher Sicherungsposten
im Raum Alta-Fjord*



Kurz vor Erreichen der norwegischen Küstengewässer geht X-9 verloren. Man stellt fest, dass die Schleppleine gerissen ist und findet später einen Ölfleck auf der See. X-9 wird nie gefunden. Auch bei X-8 reißt die Schleppverbindung; das Boot wird aber wiedergefunden und nach Übernahme der Besatzung durch sein Mutterschiff, die «Seanymph», versenkt. Am Abend des 20. September 1943, nach 9tägiger Überfahrt, ist alles bereit, die X-Boote zum Angriff auszusenden. Zwischen 18.30 Uhr und 20 Uhr wechseln die Mannschaften ihre Plätze. Die Mini-U-Boote X-5, X-6, X-7 und X-10 werden von den grossen U-Booten auf den Weg geschickt. Es ist geplant, dass die X-Boote nach dem Angriff zu ihren Mutterschiffen zurückkehren sollen. Während sich die Mannschaften der X-Boote in Sichtweite der norwegischen Küste auf ihre Aufgabe vorbereiten, ziehen sich die grossen U-Boote auf die offene See in die verabredeten Warteräume zurück.





Captain B.C.G. Place:

«Etwa um 21.15 Uhr, nachdem ich das Boot noch einmal durchgeprüft hatte, mussten wir einem Minenfeld ausweichen. Dieses erste deutsche Minenfeld bildete eine Sperre quer durch den Stjersund, aber viel mehr wussten wir nicht darüber – wegen des geringen Tiefgangs unserer Boote hatten wir auch kaum etwas zu befürchten, solange wir aufgetaucht blieben. Die Nacht war vollkommen still, und gegen Osten kamen die Berge in Sicht. Da der Mond die Schneeflächen erhellte, sah ich den Eingang des Stjersundes und nahe an Land, im Nordosten, die Lichter eines kleinen Schiffes. Weiter landeinwärts brannten einige grössere Leuchtfeuer, auf dem Wasser selbst war es dunkel.

Bei Tagesanbruch tauchte ich und blieb den ganzen Tag unter Wasser. Ich lenkte das getauchte Boot vom Kommandostand aus, vor mir hatte ich die Karte. Wir mussten nach Süden fahren, den Bergen entgegen, die immer näher zusammenrückten und einen Trichter bildeten, an dessen engster Stelle, hinter Netzen verborgen, die ‚Tirpitz‘ lag. Die Netze waren auf der Karte zwar eingezeichnet, ich wusste aber, dass die Deutschen auch Sperren errichtet hatten, die uns nicht bekannt waren. Ich versuchte, nicht an diese Gefahren zu denken.

Nach Einbruch der Dunkelheit am 21. September tauchten wir dann wieder auf. Ich wartete eine ganze Weile auf die beiden anderen Boote, damit wir alle gemeinsam zum Angriff starten könnten, den wir für 6.30 Uhr am anderen Morgen vorgesehen hatten. Während der Nacht stellte ich dann die beiden Zünduhrwerke auf eine Verzögerung von 6 Stunden ein. Ich zog mich um, damit ich für den Angriff bequem und warm gekleidet war.

Immer wieder versuchte ich, eines der anderen Boote zu Gesicht zu bekommen. Nichts. Also musste ich allein angreifen. Dann kam die erste U-Boot-Sperre, die irgendwo ja eine

Lücke haben musste, da die deutschen Patrouillenboote und die kleineren Schiffe dauernd passieren mussten. Ich sah die Sperre – zufällig kamen wir genau vor der Lücke hoch – und der Sperrriegel war weit offen. Wir fuhren durch. Im trüben Licht sah ich steuerbord das deutsche Vorpostenboot. Wir tauchten blitzschnell. Das Boot fuhr nun auf 23 m Tiefe, und plötzlich hatte ich die Gewissheit, dass es in ein Netz geraten war. Wir kamen nicht mehr vom Fleck, das Netz hielt. Die Minuten vergingen. Wenn die anderen Boote, die ich schon längst an der ‚Tirpitz‘ vermutete, ihre Minen explodieren lassen würden, wäre es um uns geschehen gewesen. So plötzlich, wie wir festgesessen waren, kamen wir dann auf einmal wieder frei. Wir stiegen beinahe senkrecht nach oben. Ich blickte gespannt durch das Periskop. Direkt vor mir, keine zwanzig Meter entfernt, lag wie ein Berg die ‚Tirpitz‘ – zwischen uns war kein Netz mehr.

Wir tauchten wieder, und in etwa 3 m Tiefe rammten wir die ‚Tirpitz‘ an Bachbord, ungefähr unter dem Turm B. X-7 glitt langsam unter den Kiel, wo wir unsere Steuerbordladung im Schatten des Schiffes abwarfen. Wir fuhren langsam zurück, und die Backbordladung wurde ca. 45 bis 60 m vom Heck entfernt abgeworfen, ungefähr unter dem Turm C.

Nach dem Abwurf der Ladungen wollten wir auf 30 m Tiefe gehen, um den Punkt wiederzufinden, an dem wir in den Netzkasten der ‚Tirpitz‘ eingedrungen waren – aber schon in 18 m Tiefe hingen wir wieder im Netz fest. Unsere Minen waren auf eine Stunde eingestellt – und nach 8 Uhr konnten jederzeit auch Minen von anderen Booten losgehen; es wurde höchste Zeit, dass wir aus dem Netzkasten herauskamen.

Wir versuchten, wieder an die Oberfläche zu kommen, damit wir dann soviel Abstand wie möglich zwischen uns und die zu erwartenden Explosionen bringen konnten. Kurz darauf erfolgte eine furchtbare Explosion. Die Erschütterung schleuderte uns aus dem Netz, und als wir auftauchten, sahen wir zu unserer Enttäuschung, dass die ‚Tirpitz‘ noch über Wasser schwamm. Im gleichen Augenblick schossen die Deutschen mit leichter Artillerie und schweren Maschinengewehren auf uns. Der Rumpf wurde getroffen und durchlöchert.

Wir tauchten wieder und fuhren unter Wasser weiter. Durch die Löcher im Rumpf strömte Wasser ein. Es blieb uns jetzt keine andere Wahl mehr – wir mussten das Boot aufgeben. Wie sollten wir aussteigen? Ich als Kommandant musste die Gefahr als erster auf mich nehmen. Ich zog meinen weissen Pullover aus. Oben angekommen, hämmerten wieder die Kugeln auf das Boot. Ich zwängte mich aus dem Luk, den weissen Pullover zum Zeichen des Ergebens in der Hand. Zu meiner Rechten sah ich einen langen Ponton und schwamm auf ihn zu. Als ich dort ankam und mich umdrehte, war X-7 verschwunden.»

Neben Captain Place kann sich aus dem Boot X-7 nur noch ein Mann retten. Ausser X-7 gelingt es nur dem Boot X-6 unter dem Befehl des Schotten *Donald Cameron*, sich durch die vielen Netzsperren hindurch zu manövrieren und seine Ladungen unter der «Tirpitz» anzubringen. Cameron, der in unmittelbarer Nähe der «Tirpitz» auf taucht, wird mit seiner Besatzung gefangengenommen; das Boot sinkt.

Das Boot X-10 muss seine Fahrt zum Angriffsplatz wegen eines nicht zu behebenden Motorschadens unterbrechen und trifft sein Mutterschiff, auf das die Besatzung umsteigt. Dann wird es auf Befehl aus London zerstört, da schwerste Stürme gemeldet sind.

Das Boot X-5 gelangt zwar bis in den Kaa-Fjord – es wird aber, etwa 500 m von der «Tirpitz» entfernt, von den Schnellfeuerkanonen versenkt. Kein Mitglied seiner Besatzung überlebt den Untergang.

Das Bordbuch der «Tirpitz» hat die Ereignisse dieses Morgens so festgehalten:



*Captain
Donald Cameron, V.C.*

Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondstand usw.	Berichtswort
<p>9.</p> <p>5 s 0 eiten 930 unge- 1</p> <p>0 s 5</p> <p>20</p> <p>20</p> <p>25 ls 32</p>	<p>Kaafjord.</p> <p>W 3-5, 8/10 bedeckt, gute Sicht, Barometer 987, mb + 4,6⁰.</p>	<p>Sperrlücke offen für Boots- und Schlepper- verkehr. Horchstelle war bis 0700 Uhr be- setzt.</p> <p>Eingeschränkte Flakriegswache auf Station (Vorsicht bei Tage im Hafen entsprechend Befehl auf Sabotageausguck auf dem Wasser und an Land).</p> <p>Durch einen U.Offs.Eb.querab innerhalb des Netzkastens, etwa 20 m von Land, kurzfristig u'bootsähnlichen, schwarzen, länglichen Körper gesichtet. Mit geringer Verzögerung (etwa 5 Minuten) wegen An- nahme, daß gesichteter Gegenstand ein Schweinsfisch war, Meldung an I.O. und Flakeinsatzleiter.</p> <p>Etwa 60 bis 80 m Eb.querab durch mehrere Soldaten kurzfristig auftauchendes Klein- U'Boot erkannt. Am Fallreep liegendes K'boot mit 1 Offizier besetzt und mit Handgranaten ausgerüstet zur Bekämpfung abgelegt.</p> <p>"Schotten dicht!" befohlen. Flakriegs- wache ist aufgezogen.</p> <p>U'Boot nochmals etwa 50 m von der Bord- wand mit Kurs auf Turm A gesichtet. K'boot wirft Handgranaten. Einsatz der Flawaffen behindert, da U'Boot zu dicht und Wasserfahrzeug und Schlepper längs- seit.</p> <p>U'boot taucht etwa 30 m Eb.querab des Vorstevens auf. - Das Boot hat ein etwa 12 m langes, 1 m breites und 50 cm über dem Druckkörper erhöhtes Deck, auf dem als Hauptarmaturen ein Scherrohr, ein Süll mit Turmluk und eine Glaskuppel nach Art der Glaskuppel eines Flugzeuges bzw. eines breiten Artillerieschrohres zu erkennen sind. Nach vorn und achtern scheint der Druckkörper um etwa 2 m über die Deckslänge hinauszuragen. Geschätzte Größe 30 - 50 t. -</p> <p>Das Boot ist stark vorlastig. Sofort nach dem Auftauchen wird das Turmluk geöffnet. 4 Mann Besatzung steigen aus, ergeben sich und werden vom K'boot übernommen, während dieses gleichzeitig das U'Boot in Schlepp nimmt. Da jedoch offensicht- lich die Bodenventile geöffnet sind, ist das U'Boot nicht zu halten und sinkt nach 20 m Abschleppen etwa 50 m querab vom Vorsteven.</p>

«22.9., Kaa-Fjord, Sperrücke offen für Boots- und Schlepperverkehr. Horchstelle war bis 7.00 Uhr besetzt. Eingeschränkte Flakkriegswache auf Station. Vorsicht bei Tag, im Hafen entsprechend Befehl auf Sabotage-Ausguck auf dem Wasser und an Land. Durch einen Unteroffizier backbord querab innerhalb des Netzkastens, etwa 20 m von Land, kurzfristig U-Boot-ähnlichen, schwarzen länglichen Körper gesichtet. Mit geringer Verzögerung, etwa 5 Minuten, wegen Annahme, dass gesichteter Gegenstand ein Schweinsfisch war, Meldung an 1. Offizier und Flakeinsatzleiter.»

An diese Meldung erinnert sich Konteradmiral *Hans Meyer*, seinerzeit Kapitän der «Tirpitz»:

«Wir lagen am 22. September 1943 mit unserem Schlachtschiff in unserem Netzkasten in Nord-Norwegen. Ich sass morgens beim Frühstück, da erschien urplötzlich der 1. Offizier bei mir mit der Meldung, dass soeben ein Gegenstand, aussehend wie ein kleines U-Boot, im Netzkasten gesichtet worden wäre. Er selbst glaube zwar nicht daran. Es wäre so oft falscher Alarm gegeben worden, das wäre diesmal sicher auch wieder der Fall. Ich konnte zwar auch nicht recht daran glauben, wir einigten uns aber doch sofort dahin, auf alle Fälle Alarm zu machen. Der 1. Offizier verschwand, und wenige Sekunden darauf ertönte die Alarnglocke durch das Schiff. Es dauerte gar nicht lange – ich zog mir meinen Mantel an – da war der 1. Offizier wieder in meiner Kajüte und meldete, dass das U-Boot durch kleine Sprengladungen zum Auftauchen gezwungen worden wäre und dass 4 Engländer aufgefischt wären. Sie würden an Bord gebracht.

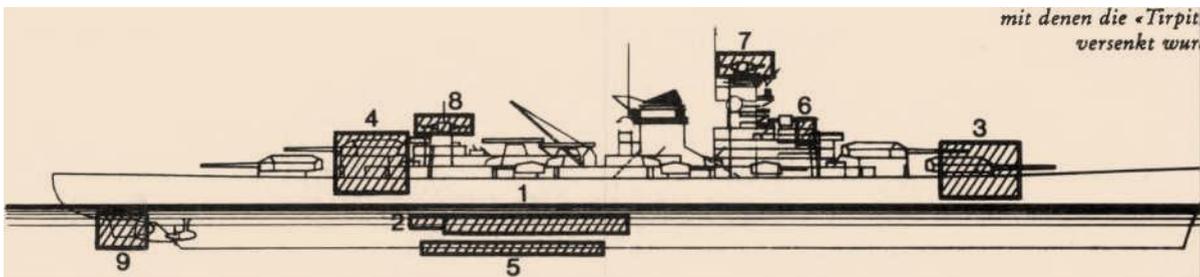
Die Besatzung stürzte nach dem Alarm auf die Gefechtsstationen, ich selbst auf die Brücke und überlegte mir schon unterwegs, was ist jetzt zu machen. Ich musste mit Haftminen rechnen oder auch mit Grundminen. Torpedos waren mir unwahrscheinlich, denn auf die kurze Entfernung war kaum mit Torpedos zu rechnen. Das einzige, was ich machen konnte, war, das Schiff von seinem Liegeplatz so schnell wie möglich wegzubringen. Wir hatten nicht Dampf auf, da blieb mir nur die Ankerkette. Das Schiff lag vor zwei Ankern. Es wurde nun der eine Anker gehievt, und es gelang



Konteradmiral a. D.
Hans Meyer, 1967

*Die Piloten
des 617. Bombengeschwa-
ders («Dambusters Squadron
am Modell des Liegeplatzes
der «Tirpitz.
im Tromsø-Fjord*

*Eine der «Tallboy
(«grosse Kerle»)
von Prof. Barnes Wal
konstruierter
5-Tonnen-Bombe
mit denen die «Tirpitz
versenkt wur*



Die «Tirpitz» nach dem Angriff der X-Boote am 22. September 1943

1 Alle drei Turbinen sind in den Lagern so stark angerüttelt, dass Neuvermessung und -ausrichtung notwendig ist.

Ferner sind einige Leckagen in der Bordwand zu beseitigen. Die Reparatur wird in beiden Fällen mit Hilfe von sog. Caissons – luftleere Eisenkästen, die der Bordwand angepasst sind – durchgeführt.

2 E-Werk 2: Beide Dieselgeneratoren angerüttelt; Reparatur durch Überholen der Fundamentierung und Lagerung.

3 4 38-cm-Türme Anton (3) und Cäsar (4) angerüttelt, beim Schwenken schwergängig, Überholen der Kugellagerung notwendig.

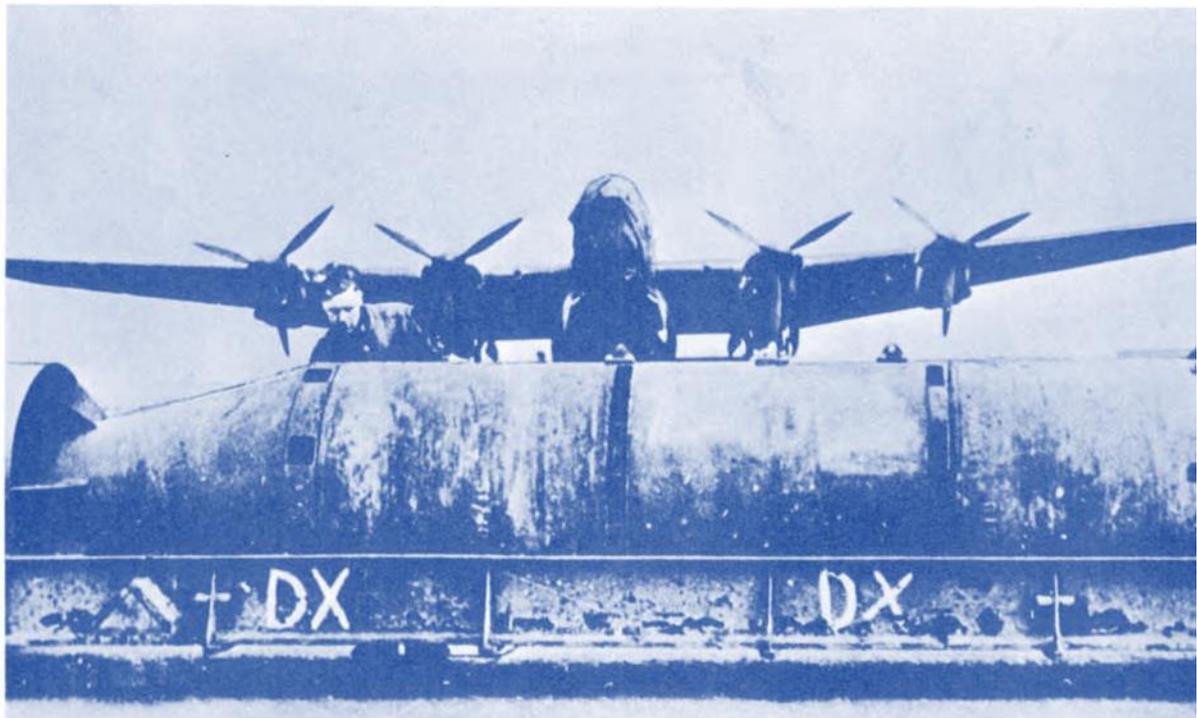
5 Einige Bodenspanen im Bereich der Hauptmaschine angeknickt. Reparatur durch Verstärken dieser Spanen und Anschweissen von Laschen.

6 Artillerie-Leiteinrichtung: Zielsäulen des vorderen Artillerie-Leitstandes durch Erschütterung beschädigt. Ersatz aus der Heimat.

7 ,8 Entfernungsmessgeräte: 2 Geräte durch Erschütterung beschädigt. Ersatz aus der Heimat.

9 Zu reparieren war auch das Ruder, das leicht beschädigt war.

(Nach Konteradmiral a. D. Hans Meyer, Kapitän der «Tirpitz»)



nach wenigen Minuten, das Schiff ungefähr dreissig bis vierzig Meter beiseite zu bringen. Achtern, also hinterschiffs wurde dasselbe versucht, das gelang aber nicht sofort, weil die schweren Festmacher so schnell gar nicht loszubringen waren. Das Schiff blieb also hinten liegen. Nun dauerte es im Ganzen vielleicht etwa 20 Minuten nach der Alarmmeldung, da gab es plötzlich eine Riesendetonation, backbord voraus war eine hohe Wassersäule, und ich dachte: gottseidank, hier ist die Mine hochgegangen, das Schiff hat offenbar keinen Schaden bekommen. Es kam aber dann sehr schnell die Schadensmeldung, und mir wurde klar, dass hinten unter dem Schiff eine zweite Mine hochgegangen war. Das Schiff hatte leider erhebliche Schäden. Die Turbinen wurden in den Lagern angelüftet, auch die achtern schweren Türme wurden angelüftet, es war unbedingt eine Reparatur notwendig. Die wurde dann dort oben in Norwegen durchgeführt. Wir hatten auch einige Schäden am Ruder. Die Reparatur verzögerte sich, und das Schiff war erst Anfang März 1944, also nach etwas über 5 Monaten, wieder gefechtsbereit. Dann allerdings in dem ursprünglichen, einwandfreien Zustand. Und es erreichte auch seine alte Geschwindigkeit von über 30 Seemeilen wieder.»

Die «Tirpitz» wird von nun an in der Nähe von Tromsø verborgen gehalten. Man hofft, die Engländer würden das Interesse an ihr allmählich verlieren. Tatsächlich ist sich die britische Admiralität über den Zustand des Schiffes lange im unklaren. Die «Tirpitz» ist beschädigt, vielleicht sogar schwer beschädigt – doch sie ist nicht gesunken, sondern sogar noch manövrierfähig.

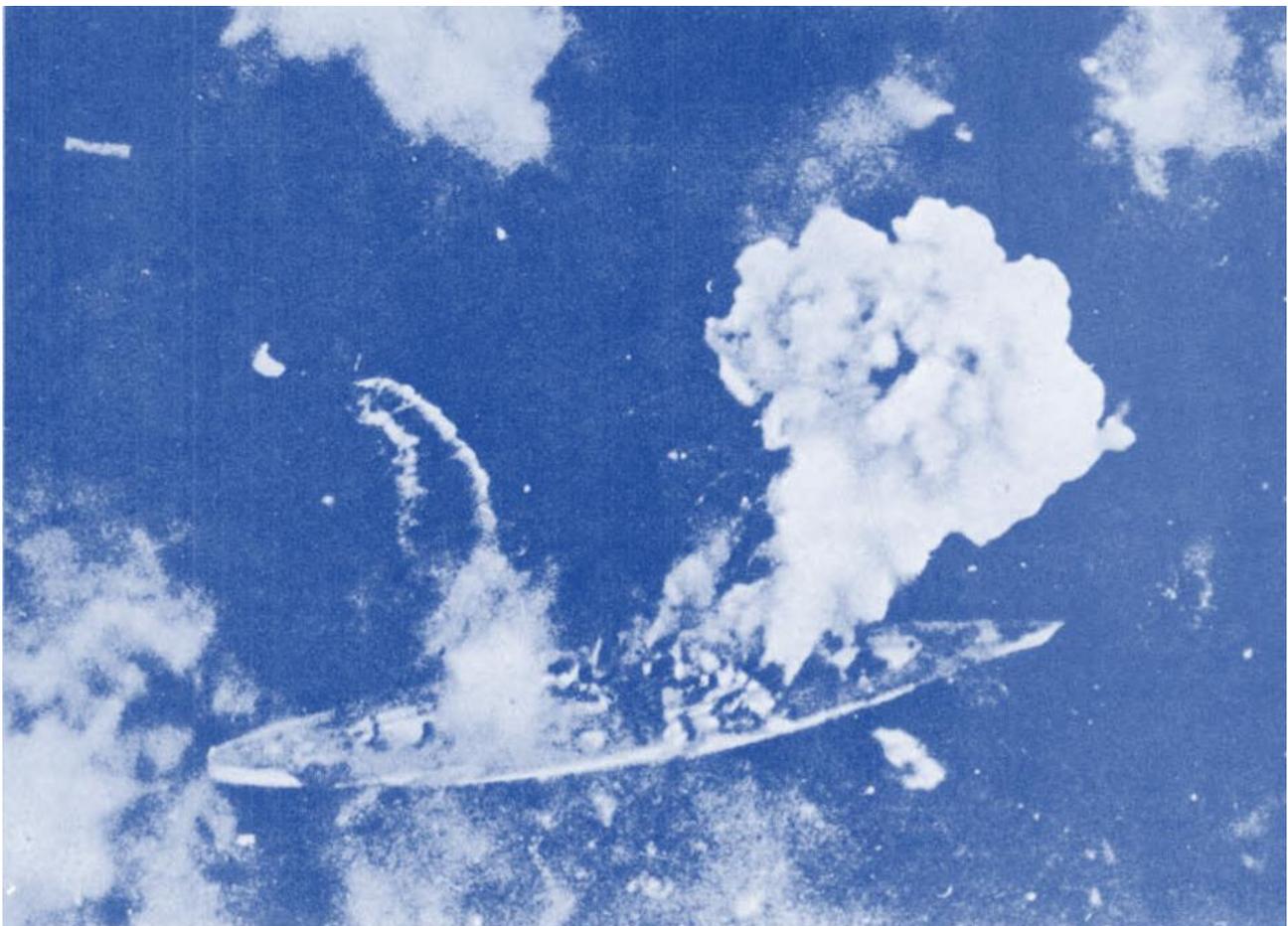
Obwohl man ihr neues Versteck schon seit längerem kennt, wird die «Tirpitz» erst am 12. November 1944 entscheidend angegriffen. Speziell für diesen Zweck entwickelte 5'000-Kilo-Bomben werden auf sie abgeworfen. Das Schiff kentert und bleibt kieloben im Wasser liegen. In seinem stählernen Leib wird fast die Hälfte der Besatzung lebendig begraben.

Bilder Seite 3

Oben: Drei norwegische Widerstandskämpfer erwerben im Jahre 1942 für 100'000 NKr. das Rei die «Tirpitz» auszuschlachten.

Unten: Schlachtschiff «Tirpitz» am Tromsø-Fjord 13. November 1942

Die «Tirpitz» während des Luftangriffes





Liberator AL 523 abgestürzt

Auf dem Soldatenfriedhof des mittelenglischen Städtchens Newark liegt inmitten gefallener Flieger ein Mann begraben, dessen Leben und Tod während des II. Weltkrieges Millionen bewegt hat: General Wladyslaw Sikorski.

Bis er wie alle hier Liegenden den Fliegertod starb, war er Premier und Oberbefehlshaber der polnischen Streitkräfte im Exil.

Es war in der Nacht vom 4. zum 5. Juli 1943, als ein britischer Bomber mit Sikorski an Bord kurz nach dem Start ins Meer stürzte. Es ist seitdem trotz Einberufung mehrerer Untersuchungskommissionen, dem Einsatz von Flugzeugexperten und der Prüfung von Aussagen zahlreicher Zeugen nicht gelungen, die Ursache dieses mysteriösen Flugzeugunglücks zu ergründen, was bis heute allen möglichen Spekulationen breiten Raum gelassen hat.

Ende September 1939 ist in Paris eine polnische Exilregierung entstanden. Zum Premier- und Verteidigungsminister ist General *Wladyslaw Sikorski* ernannt worden. Sikorski ist ein alter Kampfgefährte Marschall Pilsudskis. Er stellt im Jahre 1920 die nach Westen vorrückende Rote Armee unter General Tuchatschewski im Weichbild von Warschau zum Kampf und bereitet danach den Reiterarmeen von General Budjennyi ihre entscheidende Niederlage. Sikorski wird später zum Premierminister ernannt, quittiert seine Staatsdienste

Der polnische Fliegerfriedhof von Newark mit dem Grab General Sikorskis (Mitte, unterhalb des Kreuzes)





General W. Sikorski mit dem Präsidenten der polnischen Exilregierung, Władysław Raczkiewicz (links), in Paris, Herbst 1939

jedoch im Jahre 1926, als der Staatsstreich Pilsudski an die Macht bringt und dieser ein diktatorisches Regime errichtet. Von dieser Zeit an gilt Sikorski als einer der entschiedensten Gegner Pilsudskis.

Als Hitler im September 1939 Polen überfällt – Pilsudski ist bereits drei Jahre lang tot –, bietet Sikorski der Regierung sein hervorragendes strategisches Wissen an – doch bleibt sein Anerbieten unbeantwortet. Sikorski verlässt daraufhin seine Heimat und erreicht Paris zwei Tage vor der Kapitulation Warschaus.

Bereits eine Woche später wird er zum Premierminister gewählt und ist zugleich Oberbefehlshaber der sich in Frankreich neu rekrutierenden polnischen Armee.

Aus der Niederlage Frankreichs retten sich im Sommer 1940 etwa 30'000 polnische Soldaten hinüber nach England. Sie bilden dort den Kern einer sich reorganisierenden Armee. Auch der Exilregierung gelingt die Flucht nach London.

Nachdem im Herbst 1940 die Schlacht um England entschieden worden ist, ehrt General Sikorski die Jagdflieger der exilpolnischen Luftwaffe, die zum Sieg ihres Verbündeten einen grossen Teil beigetragen haben. Im gleichen Masse, wie das Ansehen der polnischen Truppen bei ihren Verbündeten wächst – sie sind in der Mehrzahl in Schottland untergebracht, wo sie die vermeintlich bevorstehende deutsche Invasion abwehren sollen –, steigt auch Einfluss und Ansehen ihrer Befehlshaber. Schon bald ist Sikorski inmitten der übrigen Führer der Exilregierungen zum wichtigsten Bundesgenossen *Churchills* geworden. Durch häufige Besuche von König Georg VI. und Königin Elisabeth erfährt diese Anerkennung sinnfälligen Ausdruck. Daneben lassen sich Churchill und seine engsten Mitarbeiter immer wieder die polnischen Truppen vorführen, die ein besonders wertvolles Reservoir für die S.O.E., Special Operations Executive, bilden. Nach besonderer Ausbildung durch die SOE kehren viele dieser Soldaten in ihre Heimat zurück, wo sie der stetig wachsenden Widerstandsbewegung als Instruktoren dienen. Der grösste Teil dieses von der SOE versorgten Widerstandes, der erhebliche Erfolge erzielt, aber auch schmerzliche Niederlagen erleidet, versteht sich als «Armija Krajowa» – «Heimatarmee» der Exilregierung in London und be-



General W. Sikorski als polnischer Premierminister 1922

trachtet General Sikorski als seinen obersten Befehlshaber. Doch ist der Anschein vollkommener Einigkeit zwischen Exilregierung und Streitkräften äusserlich und trügerisch; denn General Sikorski hat nicht nur viele Freunde, sondern mindestens ebenso viele Feinde, die zumeist ehemalige Pilsudski-Anhänger sind oder zu jenen höheren Offizierskreisen zählen, die er dafür zur Verantwortung ziehen möchte, dass sie die polnischen Truppen im September 1939 schmachlich verlassen haben. Insbesondere diese Militärs führen einen intriganten Femeckrieg gegen Sikorski, der dazu führt, dass er in seinen politischen Entschlüssen immer unsicherer wird und oft auch schlechten Beratern, die meist nur persönliche Ziele verfolgen, unbedacht sein Vertrauen schenkt.

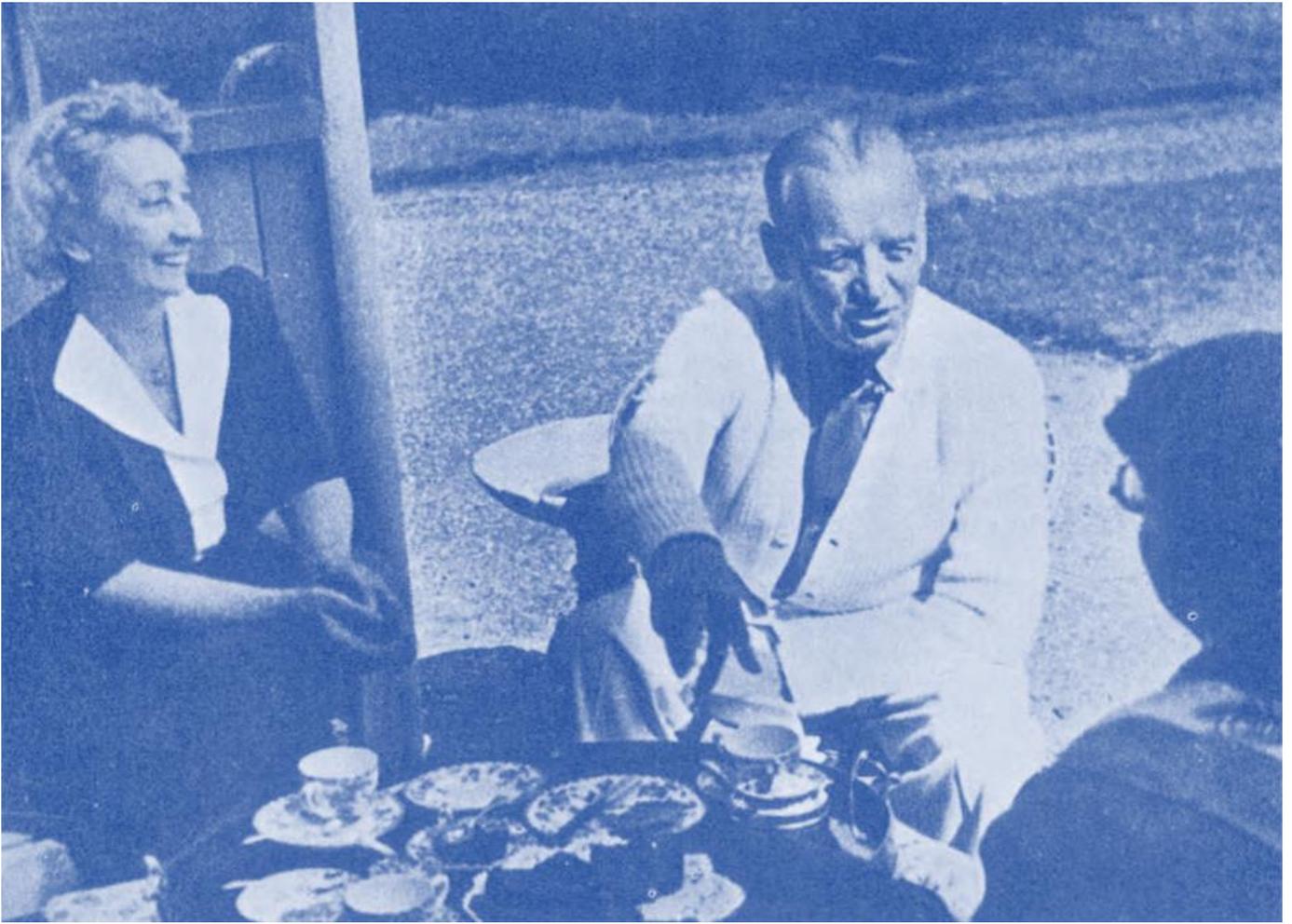
Sikorskis Arbeitsplatz als Chef der polnischen Armee befindet sich im Londoner Hotel «Rubens», gegenüber den Marställen des Buckingham-Palastes. Der Charakter des sechzigjährigen Generals ist von einem grossen Glauben an sich selbst und starken Ambitionen

*General Sikorski mit
seiner Gattin Helene
(links) und Tochter*



*Grossbritannien, 1941.
General W. Sikorski,
Winston S. Churchill und
General Ch. de Gaulle*

*Königin Elizabeth mit
General Sikorski bei ei-
ner Inspektion polni-
scher Exiltruppen in
Schottland*



geprägt. Seine persönliche Autorität und sein Realismus werden hoch geschätzt.

Am 22. Juni 1941 greift Hitler die Sowjetunion an. Sikorski wird mit allen anderen Alliierten zum Bundesgenossen Stalins. Er steht damit am Beginn eines Weges, von dem es kein Zurück geben wird.

Nicht ohne sanften Druck Churchills und in dessen Anwesenheit unterzeichnet er den sogenannten Sikorski-Stalin-Pakt, der von *Iwan Majski*, dem sowjetischen Botschafter in London, gegengezeichnet wird. Seine politischen Gegner werden Sikorski diesen Akt nie verzeihen können, obwohl durch ihn mehrere Hunderttausend Polen gerettet werden, die im Herbst 1939 aus Ostpolen nach Sibirien verschleppt worden sind. Ausserdem wird die Bildung einer starken polnischen Exilarmee ermöglicht, die man General *Wladyslaw Anders* unterstellt.

Anfang Dezember 1941 besucht General Sikorski Moskau und legt Stalin die Namensliste von etwa 14'000 vermissten polnischen Offizieren vor. Stalin antwortet ihm, dass die Offiziere möglicherweise in die Mandschurei geflohen seien.

Jedenfalls wird bei dieser Gelegenheit ein Abkommen über den gemeinsamen polnisch-russischen Kampf gegen Hitler unterzeichnet.

Ende März 1942 fliegt Sikorski, geplagt von bösen Ahnungen über eine mögliche geheime Übereinkunft Churchills und Roosevelts mit Stalin, die auf Kosten der Grenzen Polens ge-



Gen. Wladyslaw Anders, 1942

*Moskau, 4. Dezember 1942
Unterzeichnung des Abkommens über den gemeinsamen Kampf gegen Hitler. V.r.n.l.: Molotow, Sikorski, Stalin, Prof. St. Kot, polnischer Botschafter in Moskau, General Anders, Malenkou*



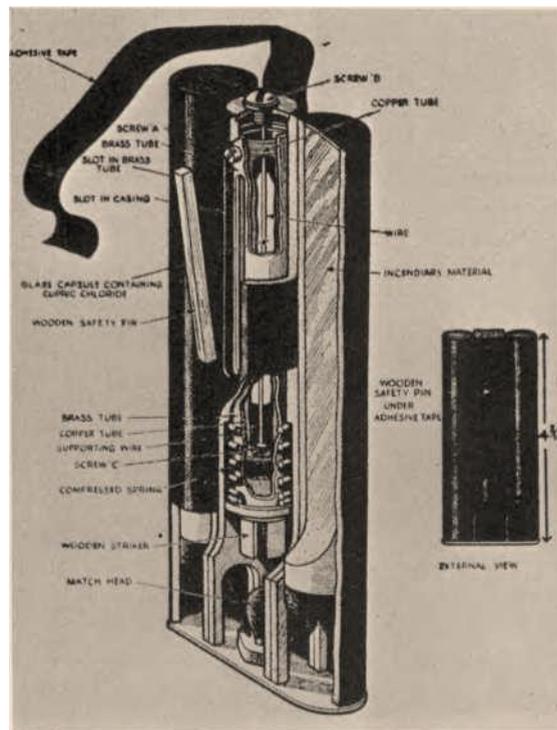
hen könnte, in die Vereinigten Staaten. Churchill stellt ihm für diesen Flug einen Grossbomber vom Typ Liberator zur Verfügung. Auf halbem Wege, über dem Atlantik, wird unter einem Schlafsack, noch kurz vor ihrer Explosion, eine hochbrisante Brandbombe entdeckt. Es ist eine jener Explosivladungen, die die Piloten der Royal Air Force an Bord mitführen, um im Fall einer Notlandung in Feindesnähe das Flugzeug augenblicklich vernichten zu können. Die Bombe kann gerade noch rechtzeitig entschärft werden. Nach der Landung in den USA wird das Flugzeug sofort einer eingehenden Prüfung unterzogen. Der Offizier, der die Bombe unter seinem Schlafsack fand, ein Oberst der polnischen Luftwaffe, wird mehrfach verhört und gibt dann überraschend zu, er selbst habe die Bombe placiert, um die Öffentlichkeit auf ein mögliches Attentat auf General Sikorski hinzuweisen. Er wird zunächst für geisteskrank erklärt. Einige Zeit später wird er in Edinburgh am hellen Tage von einem Lkw überfahren und stirbt.

Aus den USA zurückgekehrt, lässt Sikorski neben zahlreichen Truppeninspektionen, bei denen er die glorreiche Vergangenheit und glückliche Zukunft Polens beschwört, sowie anstrengenden Regierungssitzungen keine Gelegenheit vorübergehen, in Notizen und Memoranden, die er an die massgeblichen Politiker Englands und der Vereinigten Staaten richtet, seine Sorge um die Zukunft Polens und insbesondere seiner östlichen Grenzen zum Ausdruck zu bringen. Gleichzeitig mit seinen ersten militärischen Erfolgen hat Stalin nämlich eine politische Offensive begonnen, die die spätere Annexion Ostpolens, das ihm Hitler bereits 1939 zuerkannte, vorbereiten soll. Sikorski ahnt nicht, dass die Karten längst verteilt sind.

Nur selten verbringt der General einige Stunden der Entspannung im Kreise seiner Familie. Sein einziges Kind, die Tochter *Zofia Lesniowska*, vor dem Kriege eine in Polen bekannte Turnierreiterin, verheiratet mit einem polnischen Offizier, der sich jetzt in deutscher Gefangenschaft befindet, ist Kommandantin des polnischen weiblichen Hilfskorps.

Im November 1942 reist Sikorski ein drittes Mal in die Vereinigten Staaten. Er beabsichtigt, mit Roosevelt die neuen sowjetischen Gebietsforderungen zu besprechen, die seit einiger Zeit die Beziehungen Polens zu seinen Alliierten belasten.

Von Montreal soll Sikorski nach Washington fliegen. Die Maschine ist eine wiederum von der R.A.F. zur Verfügung gestellte zweimotorige Lockheed Hudson, die nach dem Start in Montreal, schon in etwa 30 m Höhe, über das Ende der Rollbahn hinweggerast ist, als plötzlich beide Motoren aussetzen. Der Pilot behält jedoch die



General Sikorski mit seiner Tochter, Frau Zofia Lesniowska





Nerven und bringt eine perfekte Bruchlandung zustande. Etwa 4000 m schlittert die Maschine durch das Gelände, bevor sie, schwer beschädigt, zum Stillstand kommt.

Wie durch ein Wunder erleiden die Passagiere nur leichte Verletzungen. Der Absturz wird streng geheimgehalten. General Sikorski gegenüber wird erklärt, dass hier weder von einer Motorpanne noch von einem Absturz die Rede sein könne. Der Pilot habe die Maschine zwar wegen etwas zu geringer Startgeschwindigkeit notgelandet, was jedoch nicht unbedingt erforderlich gewesen sei. Hätte er gewollt, so wäre es durchaus möglich gewesen, weiterzufliegen.

Einige Zeit später wird Sikorski mitgeteilt, dass es sich bei dem Unfall wahrscheinlich um einen deutschen Sabotageakt gehandelt habe.

In Washington angekommen, wird Sikorski von Präsident Roosevelt herzlich empfangen, der ihm sogar schriftlich seine politische Verpflichtung Polen gegenüber bestätigt. Gerade stehen Präsidentschaftswahlen bevor – und wer wollte schon auf einige Millionen Stimmen von Amerikanern polnischer Abstammung verzichten? Das Dokument landet neben denen Churchills in einer schwarzen Ledertasche, die der General immer in Sichtweite mit sich führt.

Dennoch sieht sich Sikorski in London massiven Angriffen seiner innenpolitischen Feinde ausgesetzt, die ihn nach wie vor einer Verzichtspolitik gegenüber Stalin beschuldigen.

Am 15. April 1943 – das Warschauer Getto führt zu dieser Zeit seinen verzweiferten Kampf gegen die Henker Hitlers – bringt Radio Berlin die Meldung vom Fund mehrerer Massengräber mit polnischen Offizieren im Wald von Katyn. General Sikorski, dem an der Aufklärung des Massakers gelegen ist, sucht bei Churchill um Rat und Hilfe nach. Churchill, ein Unheil ahnend, gibt ihm den lapidaren Hinweis, dass man die Toten ohnedies nicht wieder zum Leben erwecken könne und deutet an, dass er nicht in die Affäre verwickelt werden möchte. Sikorski wendet sich nun an das Internationale Rote Kreuz und bittet diese Organisation um Klärung der Sache. Hitlers gewitzter Propagandaminister Goebbels wit-



Oben: Die R. A. F-Maschine vom Typ Lockheed Hudson und General Sikorski (unten vor dem Abflug in die USA)

tert hier eine noch nie dagewesene Chance, im alliierten Lager Zwist zu säen. Stalin, dem eigentlich am meisten am Erscheinen einer Kommission des Roten Kreuzes gelegen sein sollte, damit die deutschen Anschuldigungen ein für allemal aus der Welt geschafft würden, reagiert prompt. Sein Organ «Prawda» bezeichnet General Sikorski als Bundesgenossen Hitlers, und die Sowjetunion bricht unter diesem Vorwand die politischen Beziehungen zur polnischen Exilregierung ab.

Als sich in London Meldungen über offene Feindseligkeiten gegen Sikorski in der General Anders unterstellten Armee häufen, die mittlerweile von der Sowjetunion in den Nahen Osten verlegt worden ist, hält Sikorski sein persönliches Erscheinen in diesem Gebiet für dringend notwendig.

Der britische Aussenminister *Eden*, in dessen Maschine Sikorski fliegen soll, informiert den sowjetischen Botschafter *Majski* über diese Reise und versichert ihm, dass die Änderungen in der polnischen Exilregierung, die Stalin Churchill immer wieder nahegelegt habe, bald eintreten würden.

Am 1. Mai 1943 erhält General Sikorski ein Schreiben, in dem ihn zwei seiner Minister beschwören, die Reise in den Nahen Osten abzusagen:

«Persönlich – Streng geheim.

Herr General!

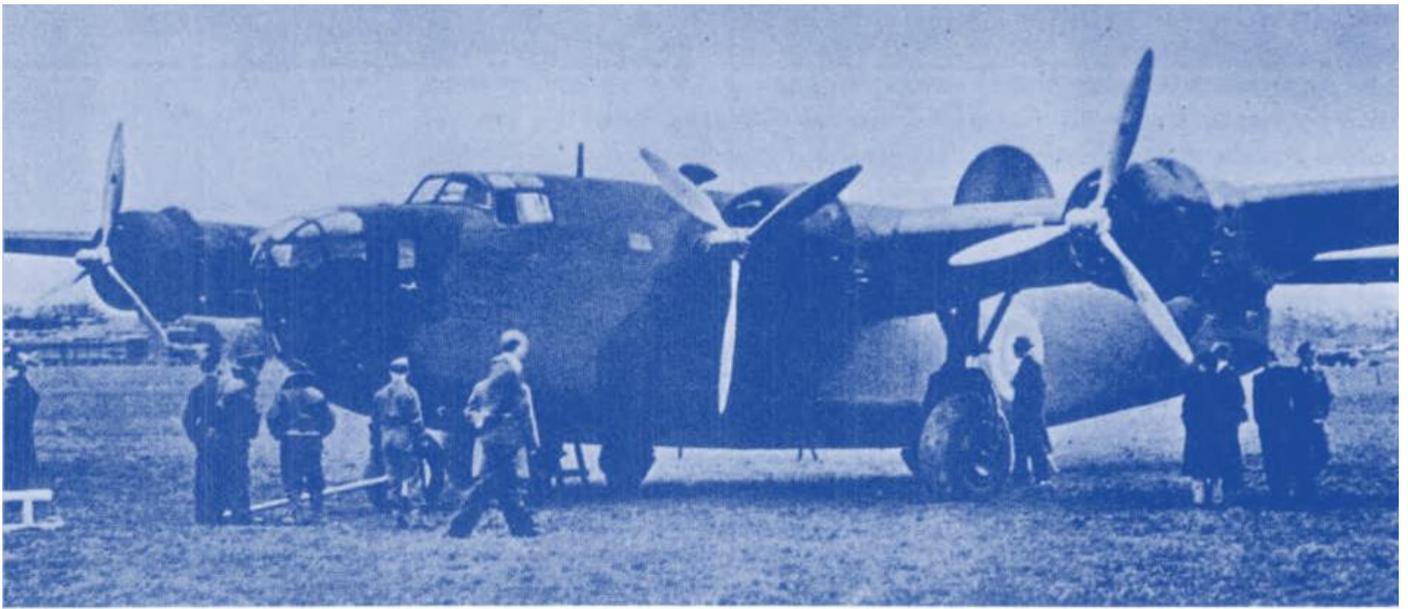
Seit längerer Zeit beabsichtigen Sie, eine Reise in den Nahen Osten vorzunehmen. Diese Absicht entspringt Ihrer Sorge um wichtige Staatsinteressen und in erster Linie den grössten Teil der polnischen Streitkräfte, der dort stationiert ist . . .

... Es ist bekannt, dass ein Teil der polnischen Flüchtlinge im Nahen Osten besonders erregt worden ist durch die verbrecherische Agitation gewisser Kreise, was diese Reise gefährlich macht für Sie, Herr General. Nicht auszuschliessen ist die Vermutung, dass hierbei Provokationen seitens einer fremden Macht im Spiele sind.

Wir appellieren als Regierungsmitglieder und als Ihnen aufrichtig ergebene Menschen deshalb wärmstens an Sie, Herr General, auf die Reise in den Nahen Osten unter den momentan gegebenen Umständen verzichten zu wollen.»



*Washington, Dezember 1942.
Präsident F. D. Roosevelt und
General W. Sikorski*



Sikorski lässt diesen Brief unbeantwortet.

Zehn Tage später, am 25. Mai 1943 – nach einem Frühstück mit den engsten Mitarbeitern, das im «Dor dies ter»-Hotel eingenommen wird, und einer Konferenz mit Aussenminister Eden – begibt sich eine kleine Gruppe polnischer Exilpolitiker zur Londoner Bahnstation Paddington, von wo sie zu einem Stützpunkt der Royal Air Force in der Nähe von Bristol fährt.

Ausser Sikorski, seiner Tochter und seinem persönlichen Adjutanten reisen auch einige höhere Offiziere sowie Oberst *Victor Casalet*, ein Verbindungsoffizier zwischen der britischen Regierung und der polnischen Exilregierung, ab.

Auf dem Flugplatz wartet die Dienstmaschine von Aussenminister Eden auf die Gruppe. Ein umgebauter amerikanischer Langstreckenbomber vom Typ Liberator, der meistgebaute Bombertyp des II. Weltkrieges, Kennzeichen: AL 523. Die Maschine soll um Mitternacht starten. Sie wird geflogen von dem tschechischen Fliegerleutnant *Edward Max Prchal*, der als einer der besten Transportpiloten gilt und einer von fünf Bomberpiloten der Alliierten ist, die auch nachts in Gibraltar landen dürfen.

Während der Morgenstunden macht die Maschine Zwischenlandung in Gibraltar und fliegt dann weiter in Richtung Kairo.

Am nächsten Tag läutet in mehreren polnischen Ministerien in London das Telefon. Die entsetzten Minister hören in fließendem Polnisch die Botschaft: «Wissen Sie schon das Neueste, Herr Minister? General Sikorskis Flugzeug ist in Gibraltar abgestürzt. Alle Passagiere sind tot.»

Die verzweifelten Herren finden erst dann Ruhe, als seitens der britischen Regierung ausdrücklich festgestellt wird, dass alles in Ordnung sei und es sich bei den Anrufen nur um einen makabren Scherz handeln könne.

Der «Liberator AL 523» ist mittlerweile ohne jeden Zwischenfall in Kairo eingetroffen. Sikorski verbringt mehrere Tage in Gesprächen mit General Anders, während das Flugzeug und seine Besatzung nach England zurückkehren. Mehrere Wochen lang reist Sikorski unermüdlich durch den Iran, Irak und durch Palästina: in unerträglicher Hitze Truppen inspizierend, Militärparaden abnehmend, mit Soldaten und Offizieren sprechend, während seine Tochter Zofia, die ständig um ihn ist, um seine Gesundheit bangt. Am 28. Juni kehrt Sikorski nach Kairo zurück, wo er zusammen mit seiner Tochter und seinem Adjutanten, Leutnant *Ponikiewski*, einige Tage der Erholung verbringt. Gerade hat man ihn dazu be-

Der Liberator AL 523

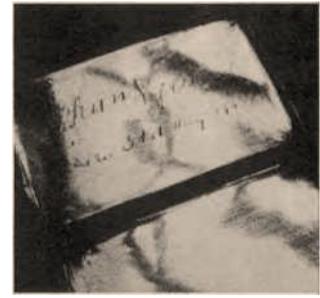


*Fliegerleutnant
Edward Max Prchal (links)*

wegt, seinen Aufenthalt in Ägypten um einige Urlaubswochen zu verlängern, als ein Telegramm Churchills eintrifft, das ihn zur Rückkehr bewegt.

Sikorski bittet um Entsendung eines Flugzeuges und äussert dabei den Wunsch, wieder mit dem Piloten Prchal fliegen zu können. Sein Wunsch wird erfüllt, und er kauft daraufhin ein silbernes Zigarettenetui für Prchal, in das er eine Widmung eingravieren lässt und das er Prchal, in Anerkennung seiner fliegerischen Fähigkeiten, bei dessen Ankunft in Kairo übergibt.

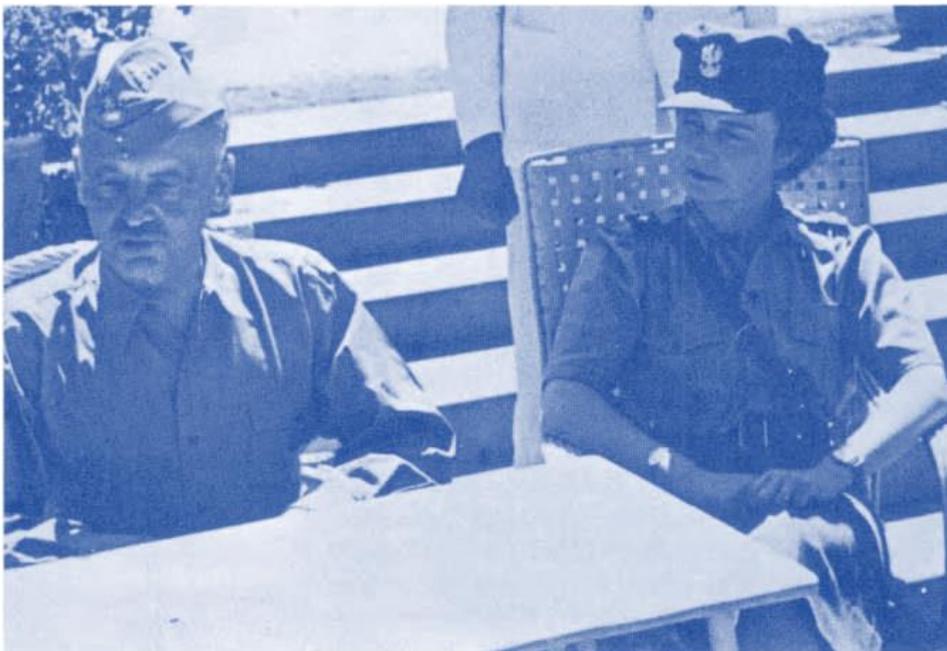
Unmittelbar vor dem Start am 3. Juli 1943 wird Sikorski gebeten, drei Passagiere, die eiligst nach London zurückmüssten, in seiner Maschine mitzunehmen, da momentan kein anderes Flugzeug nach London abgehe. Sikorski sagt zu, den Brigadier *John P. Whiteley* von der Military Police und zwei Agenten des Geheimdienstes mitzunehmen.



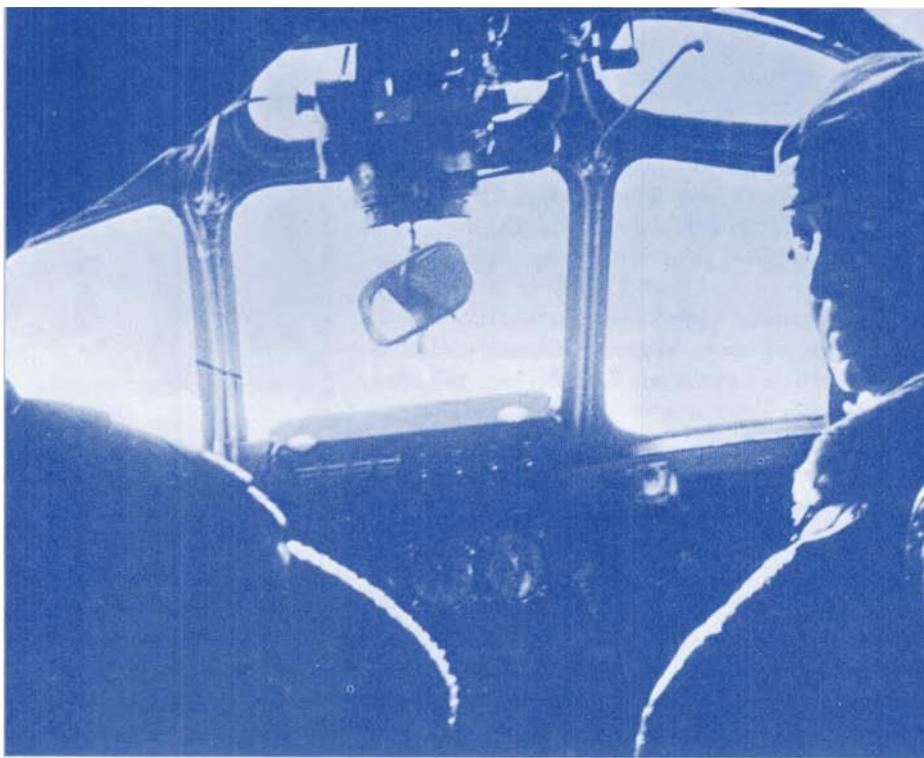
Das silberne Zigarettenetui für den Piloten Prchal



General Sikorski während der Inspektionsreise im Nahen Osten



General Sikorski mit seiner Tochter in Kairo, Mena House



*Auf dem Flug
von Kairo nach Gibraltar: Ge-
neral Sikorski im Cockpit des
Liberator AL 523*

Der «Liberator AL 523» startet planmässig vom Flughafen Kairo-West. Der General ist in bester Laune; er setzt sich ins Cockpit. Seine Tochter macht ein Erinnerungsfoto von ihm und nimmt dann auch den Piloten Prchal auf.

Es ist etwa 3 Uhr nachmittags, als der Chef der polnischen Mission in Gibraltar, Graf *Ludwik Lubienski*, ehemals Sekretär des glücklosen polnischen Vorkriegs-Aussenministers *Josef Beck*, zum Gouverneurpalais gerufen wird.

Graf Lubienski:

«Als ich beim Gouverneur eintraf, sagte er mir: ‚Ich habe soeben einen Funkspruch aus Kairo bekommen, in dem General Sikorski, der sich auf der Rückreise nach London befindet, mitteilt, er möchte in Gibraltar zwischenlanden, und bittet, da er müde sei, um Übernachtungsmöglichkeit.›

Gouverneur *Mason-McFarlane* war ein altbewährter Freund der Polen und ebenso ein ergebener Freund General Sikorskis. Wir sprachen alle Einzelheiten des Aufenthaltes von General Sikorski durch, und ich ging in mein Büro zurück. Ich hatte noch nicht einmal wieder hinter meinem Schreibtisch Platz genommen, als mich ein erneuter Anruf zum Gouverneur beorderte.

Ich rannte zum Palais, und der Gouverneur erklärte mir, dass eine komplizierte Situation eingetreten sei. Fast gleichzeitig mit der Bitte General Sikorskis um Übernachtung und 24stündigen Aufenthalt in der Festung habe er einen Funkspruch von Herrn Majski, dem sowjetischen Botschafter in London, erhalten, der besage, dass Majski von Stalin nach Moskau beordert worden sei und noch am gleichen Tage mit seiner russischen Maschine in Gibraltar landen, übernachten und dann über Kairo nach Moskau weiterfliegen wolle.

‚Es ist mir natürlich nicht möglich, diese beiden Gäste gleichzeitig unter meinem Dach zu beherbergen«, sagte der Gouverneur. Zu jener Zeit war es im Zusammenhang mit dem Massaker von Katyn ja schon zum Bruch zwischen der Sowjetunion und Polen gekommen. Ich erwiderte ihm also: ‚Bitte, Herr Gouverneur, entscheiden Sie selbst, wen Sie als Ihren Gast vorziehen.› Er erwiderte lachend: ‚Selbstverständlich Sikorski an erster Stelle, aber ich muss doch London gegenüber begründen, weshalb!‘ Ich schlug ihm vor, er solle sagen,



*Graf Ludwik Lubienski,
Gibraltar 1943*

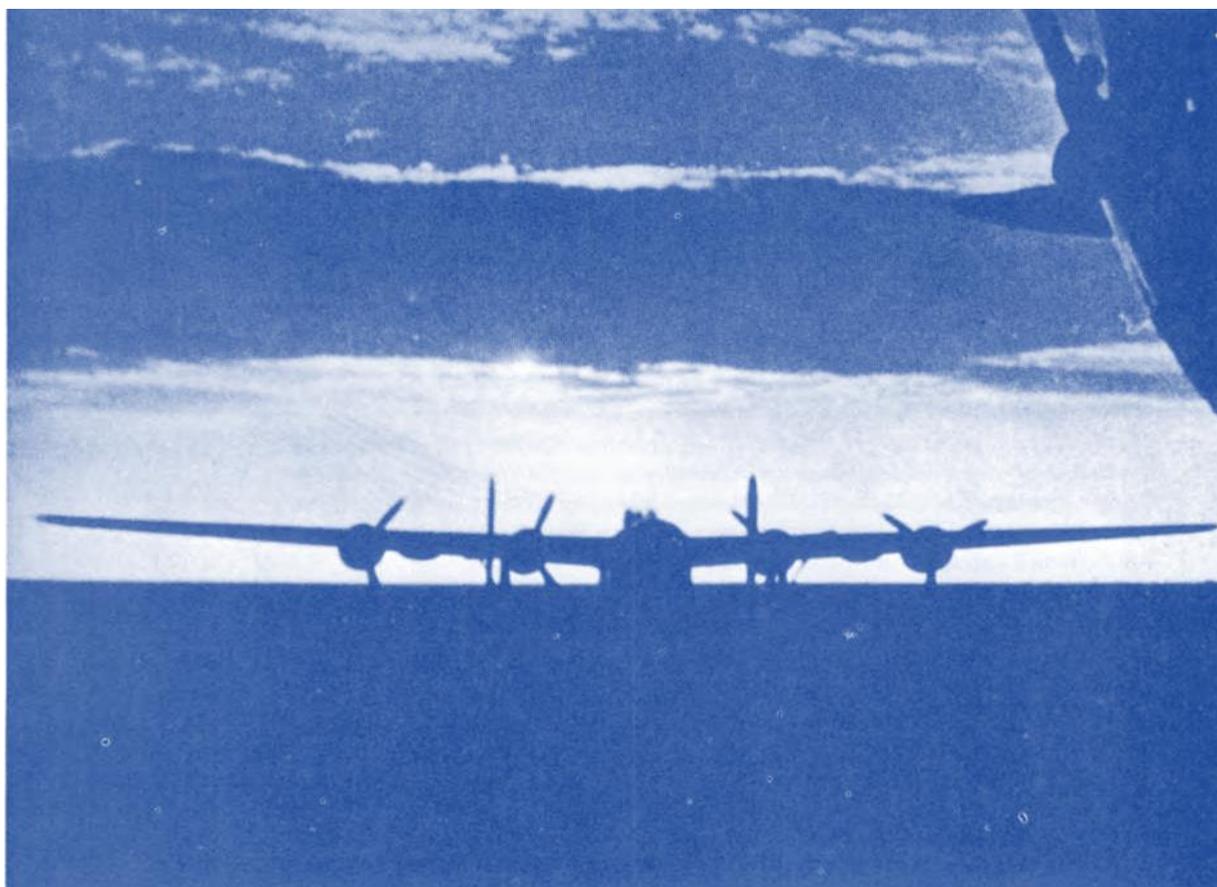


*Gouverneur General
Sir Frank Noel Mason-
MacFarlane*

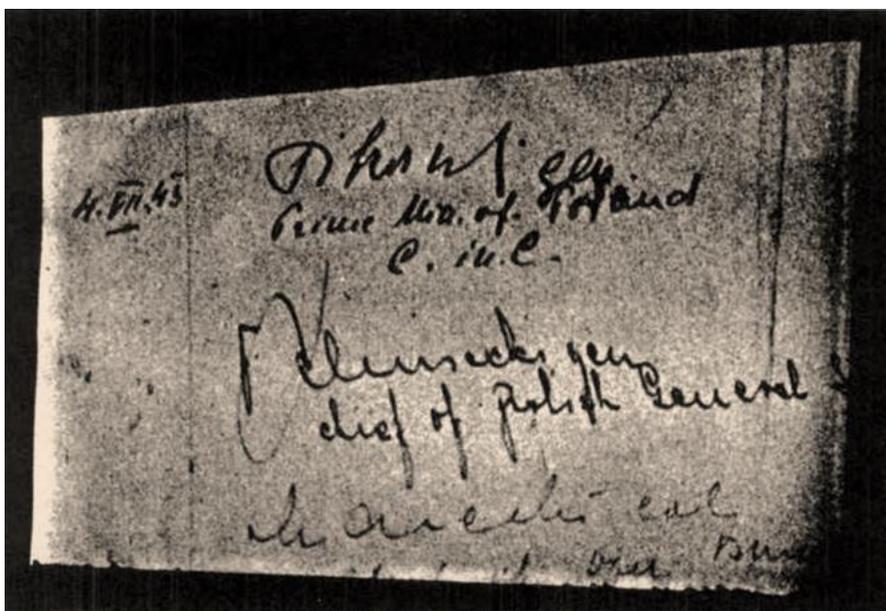
dass sein Haus bereits mit Gästen belegt sei und es auch aus Gründen der Sicherheit besser wäre, wenn Herr Majski in den frühen Morgenstunden in Gibraltar ankomme, damit er bei Nacht aus London abfliegen könne. Es herrsche ja Krieg, und man müsse sich vor deutschen Jägern in Acht nehmen. Nach ein paar Stunden der Ruhe, einem Frühstück und Bad könne Herr Majski dann am gleichen Tage von Gibraltar aus weiterfliegen. General Sikorski würde währenddessen so lange in seiner Suite bleiben, bis Majski weitergefliegen sein würde. Und so geschah es.

Am Samstagnachmittag landete der ‚Liberator‘ der von General Sikorski angeführten polnischen Gruppe auf dem Flugplatz in Gibraltar, wo sie vom Gouverneur und mir als Chef der polnischen Mission sowie von einem englischen Offizier empfangen wurden. Sikorski stieg aus dem Flugzeug, begrüßte uns alle, und dann fuhren wir per Auto zum Gouverneurspalais. Nach dem Abendessen liess General Sikorski mich zu sich kommen. Nachdem er sich davon überzeugt hatte, dass meine Arbeit in Gibraltar nicht mehr so wichtig war, um sie nicht schon jemand anderem übertragen zu können, empfahl er mir, mich bei dem Piloten Prchal zu erkundigen, ob er noch einen Platz im Flugzeug frei habe, damit ich mit ihm nach London fliegen könne. Prchal sagte, es sei zwar noch ein Platz frei, jedoch dürfe ich – da Gefahr der Überlastung der Maschine bestünde – kein Gepäck mitnehmen. Daraufhin erteilte mir General Sikorski Befehl, mit ihm nach London zu fliegen. Während der Nacht traf dann jedoch ein Kurier der Widerstandsbewegung aus Polen ein, der viele, zum Teil chiffrierte Meldungen überbrachte. Da General Sikorski das für die Untergrundbewe-

*Der Liberator AL 523
auf dem Flugplatz von
Gibraltar*



gung gültige Codebuch nicht bei sich hatte, entschied er, dass der Kurier an meiner Stelle mit nach London fliegen und ich dann einige Tage später nachkommen solle. Nach dem Abflug des Botschafters Majski am nächsten Morgen, als, wie man so sagt, die ‚Luft rein‘ war, begab sich die gesamte polnische Equipe ins Freie.»



Das Gästebuch
des Gouverneurs

Es ist ein schöner Sonntag; die polnische Gruppe trägt sich in das Gästebuch des Gouverneurs ein und geht dann in die Stadt, um Souvenirs zu kaufen. Inzwischen wird die Maschine gründlich überprüft und für die letzte Flugstrecke sorgfältig vorbereitet.

Auch die zwei Geheimagenten aus Kairo und Brigadier Whiteley, die es so eilig hatten, entschlossen sich plötzlich, in Gibraltar zu bleiben, um auf den Weiterflug der Maschine General Sikorskis zu warten, obwohl am Vormittag eine Maschine in Richtung London startet.

Um 1 Uhr inspiziert General Sikorski eine britische Ehrenkompanie, die hinter der Gouverneursresidenz aufgestellt genommen hat. Dann gibt Gouverneur Mason MacFarlane ein offizielles Mittagessen in den schattigen Räumen seines Palais. Um 3 Uhr begibt sich der General in den Garten, um eine in Gibraltar stationierte Kompanie polnischer Soldaten zu inspizieren. Sikorski ist bester Laune. Ausgeruht, unter Freunden und in Anbetracht des jetzt nur noch wenige Stunden langen Fluges, der ihn von London trennt, geht er lachend zu seinen Soldaten.

Sodann fährt er zu einer Besichtigung der unterirdischen Gänge und Verteidigungsanlagen des berühmten Felsens, die ständig erweitert werden und an deren Ausbau auch heute, obwohl Sonntag ist, kanadische Pioniere arbeiten. In den Galerien stehen, zur Erinnerung an frühere Zeiten, noch die einige hundert Jahre alten Kanonen.

Graf Ludwik Lubiński:

«Im gleichen Augenblick als der Pilot Prchal bei General Sikorski eintrat und meldete, dass die Maschine startklar sei, begann das allgemeine Abschiednehmen. Da General Sikorski wie gewöhnlich als letzter das Flugzeug bestieg, hatte seine Begleitung – seine Tochter, General *Klimecki* und andere Polen – sich bereits von uns verabschiedet und verschwand

im Flugzeug, während sich General Sikorski noch vom Gouverneur verabschiedete. Ich begleitete ihn bis zur Gangway – der Einstieg befand sich am Rumpfe der Maschine. Er reichte mir die Hand und verabschiedete sich von mir mit den Worten: ‚Herr Hauptmann, wir sehen uns in ein paar Tagen in London wieder.‘ Er verschwand im Flugzeug, die Gangway wurde eingeschoben, wir traten einige Schritte zurück und warteten auf den Start. Nach einiger Zeit rollte das Flugzeug zur Startbahn, es dauerte ziemlich lange, da die vor geschriebenen Motorproben noch durchgeführt werden mussten. Nachdem der Pilot von den einzelnen Besatzungsmitgliedern Meldung bekommen hatte, dass jedes ihnen anvertraute Teil in Ordnung war, bat er den Kontrollturm um die Starterlaubnis. Während all dieser Checks, die dem Start vorausgingen und viel Zeit in Anspruch nahmen, hörten wir aus der Ferne das Heulen der Motoren, die einer nach dem anderen ansprangen und dann alle vier zusammen geprüft wurden, ob alles in Ordnung sei.

Nachdem dann der Kontrollturm die Starterlaubnis erteilt hatte, wurden alle Lichter gelöscht; es blieben nur die grünen Positionslichter entlang der Startbahn. Wir hörten, dass das Flugzeug mit voller Motorkraft seinen Start begann. Unsere Gruppe mit dem Gouverneur und mir war noch versammelt. Wir standen am Rande der Startbahn, etwa an ihrer halben Länge, als die Maschine vorbeiraste. Es war zwar dunkel, doch man sah die Silhouette des Flugzeuges, das sich von der Startbahn erhob. Obwohl noch ein ganzes Stück Startbahn vor ihm lag, zog es in schönem Schwung nach oben und ging bei etwa 200 m Höhe auf geraden Kurs. Während der ganzen Zeit sah man seine Positionslichter.»

*Das letzte Foto von
General Sikorski: Inspektion
polnischer Truppen in Gibralt-
tar, 4. Juli 1943, 13 Uhr*



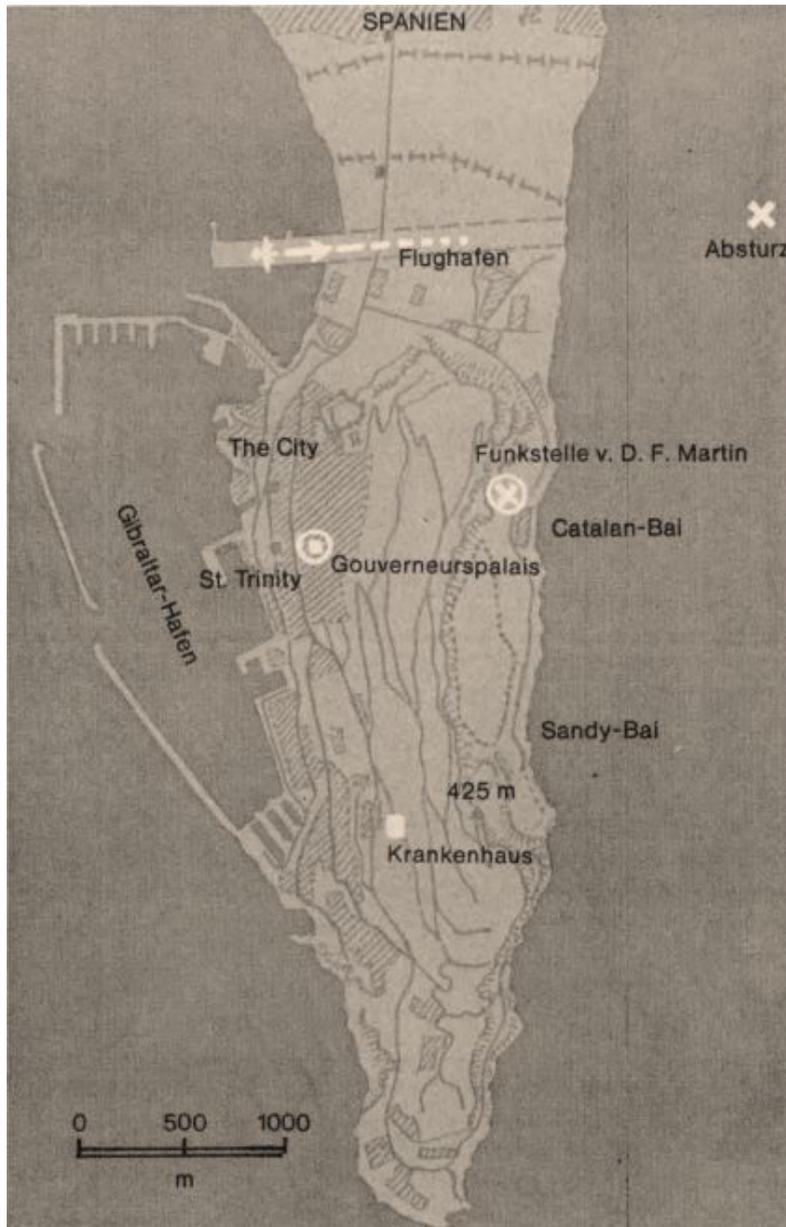
Auch ein anderer sieht die Maschine: *Douglas F. Martin*, Funker der SOE. Er sitzt mit seinem Gerät inmitten der Felsen, etwa 400 m vom Flugzeug entfernt, und ist der einzige Augenzeuge des Absturzes:

«Ich hörte das Geräusch von Motoren, und es kam ein Flugzeug in Sicht, das vom Flugplatz in Richtung auf die See startete. Es war ein ziemlich grosses Flugzeug, und es hatte eigentlich keine sehr grosse Höhe erreicht – nach genauem Überlegen würde ich sagen, dass es bestimmt nicht ganz hundert Meter hochflog. Es gewann jedoch an Höhe, und dann, innerhalb von Sekunden, bewegte sich die Maschine hinunter, der See zu, und ging schneller hinab, als sie – wie ich mir dachte – eigentlich hätte abfallen dürfen.

Innerhalb von Sekunden landete das Flugzeug auf seiner Unterseite, es war eigentlich keine richtige Bruchlandung – es kam nur herunter wie zu einer Notlandung, mit ziemlich hoher Geschwindigkeit. Die Motoren liefen noch immer, glaube ich, während es sozusagen auf dem Bauch im Wasser schwamm.



*Douglas F. Martin,
Funker der SOE in
Gibraltar 1943*





Es war ziemlich dunkel zu der Zeit, und ich dachte mir: Du solltest besser die Flughafenbehörden informieren. Gerade, als ich die paar Schritte zu meiner Funkstation hinauf klettern wollte, fiel mir ein: Es hat ja eigentlich wenig Sinn, sie über den Absturz zu unterrichten, wenn du nicht genau sagen kannst, wo er stattgefunden hat. Während ich also zu meinem Felsplateau zurückging, sah ich, dass das Flugzeug schon ziemlich abgesunken war, und an der Seite, die mir am nächsten lag, d.h. auf der mir zugewandten Tragfläche, erkannte ich etwas, das aussah wie ein Mann. Ich habe keine Ahnung, wie er aus dem Flugzeug herausgekommen ist, aber er ging auf der Tragfläche entlang in Richtung ihrer Spitze. Er schien sehr sicher zu sein und ging ganz aufrecht.»

Graf Ludwik Lubienski:

«Das Flugzeug blieb ganze 7 Minuten an der Wasseroberfläche; erst in der achten Minute versank es. Eine Minute vorher, in dem Augenblick, als das Flugzeug unterging, kam erst eins und dann ein zweites Motorboot an der Stelle an und schliesslich ein Ruderboot. Man fand den Piloten, der in seiner Schwimmweste ohnmächtig auf der Wasseroberfläche trieb, und drei andere Menschen, von denen einer noch atmete, wie uns über Funk gemeldet wurde. Wir fragten sofort zurück, wer die Geborgenen seien. Es kam die Antwort: ‚Wir können sie nicht erkennen, einer trägt Uniform, einer nicht.‘ Der Gouverneur befahl, eins der Motorboote solle die Opfer sofort in den Hafen bringen. Das zweite Motorboot solle weiter nach Leichen und Überlebenden Ausschau halten. Wir hofften immer noch, dass sich doch noch jemand gerettet haben könnte.

Gibraltar, von La Linea (Spanien) aus gesehen (Kreis: An dieser Stelle befindet sich während der Nacht des 4. Juli 1943 der Funker D.F. Martin)

Wir verliessen dann den Kontrollturm und fuhren zum Hafen. Gerade waren wir dort angekommen, als das erste Motorboot mit den Opfern in den Hafen einlief. Der Gouverneur schickte mich an Bord des Bootes, damit ich die Leichen identifiziere. Ich bestieg das Motorboot – vier in Decken gehüllte Körper lagen vor mir. Ich hob eine der Decken an – und sah General Sikorski mit einer schweren Kopfwunde, fast ausgezogen, nur mit Hose und Hemd bekleidet. Die zweite Leiche war die General Klimeckis, in voller Uniform und mit unverändertem Gesicht; die dritte der englische Offizier Whiteley. Das vierte Opfer war der Pilot, schon ohne Schwimmweste, zwar immer noch bewusstlos, aber lebend.

Prchal wird sofort ins Krankenhaus gebracht; er hat einen schweren Schock erlitten, trägt eine tiefe Schnittwunde im Gesicht, und einer seiner Knöchel ist gebrochen. Früh am nächsten Morgen stellt ein Suchflugzeug die genaue Absturzstelle fest. Dann wird dort eine mit einer roten Fahne versehene Markierungsboje abgeworfen. Das Flugzeug liegt etwa 500 m vom Ende der Startbahn entfernt in etwa 9 m Tiefe und ist im klaren Wasser gut sichtbar. Sein Rumpf ist in mehrere Teile zerborsten, die Räder ragen nach oben. Die Tragflächen scheinen unzerstört zu sein. Das Leitwerk liegt einige Meter weiter.

Eine ausgewählte Einheit von Froschmännern, die wegen der Vorbereitungen zur Landung auf Sizilien zur Zeit in Gibraltar stationiert ist, wird zunächst mit der Bergung beauftragt. Der Gouverneur selbst kommt per Motorboot an die Absturzstelle und gibt Befehl, ganz besonders nach der schwarzen Aktenmappe General Sikorskis zu suchen. Sie wird gefunden, dem Gouverneur überreicht, und man hat sie nie wieder gesehen.

Einer der Taucher ist der bekannte Froschmann *Lionel K. Crabb*. 13 Jahre später, 1956, taucht er in geheimer Mission unter den Rumpf eines sowjetischen Kriegsschiffes, das anlässlich eines Staatsbesuches nach England gekommen war, und blieb seitdem verschwunden. Der Mann, der ihn an die Sowjets verriet, ist 1943 Chef des britischen Geheimdienstes für die Iberische Halbinsel und Gibraltar. Sein Name ist *Kim Philby*, Stalins bester Mann in englischen Diensten. Er befehligt zur Zeit des Absturzes eine beträchtliche Anzahl zu allem entschlossener Agenten, die in diesem Teil Europas am Krieg im Dunkel massgeblich beteiligt sind.



Commander Lionel K. Crabb



Kim Philby



Der Rock General Sikorsk



In den Morgenstunden des 5. Juli wird im Wrack der Rock General Sikorskis gefunden.

Mittlerweile sind ganze Berge Gepäck und mehrere Postsäcke aus dem Wasser gefischt worden. Koffer voller Garderobe und Pelze, Kisten mit Whisky, Wein, Zigaretten, Kaffee und anderen in England streng rationierten Gütern. Ein Koffer voller fabrikneuer Leicas wird gehoben. Man findet ganze Bündel diplomatischer Korrespondenz, zum Teil als «streng geheim» bezeichnet. Die Wasseroberfläche ist übersät mit englischen Pfundnoten. Auch das silberne Zigarettenetui, das der General dem Piloten geschenkt hatte, finden die Taucher unter den Trümmern der Maschine.

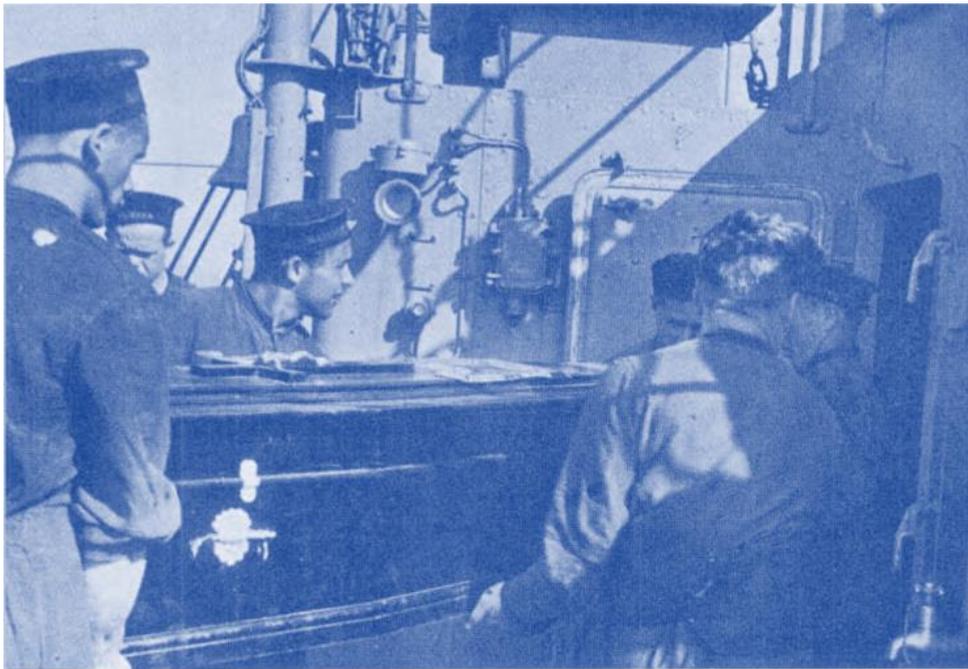
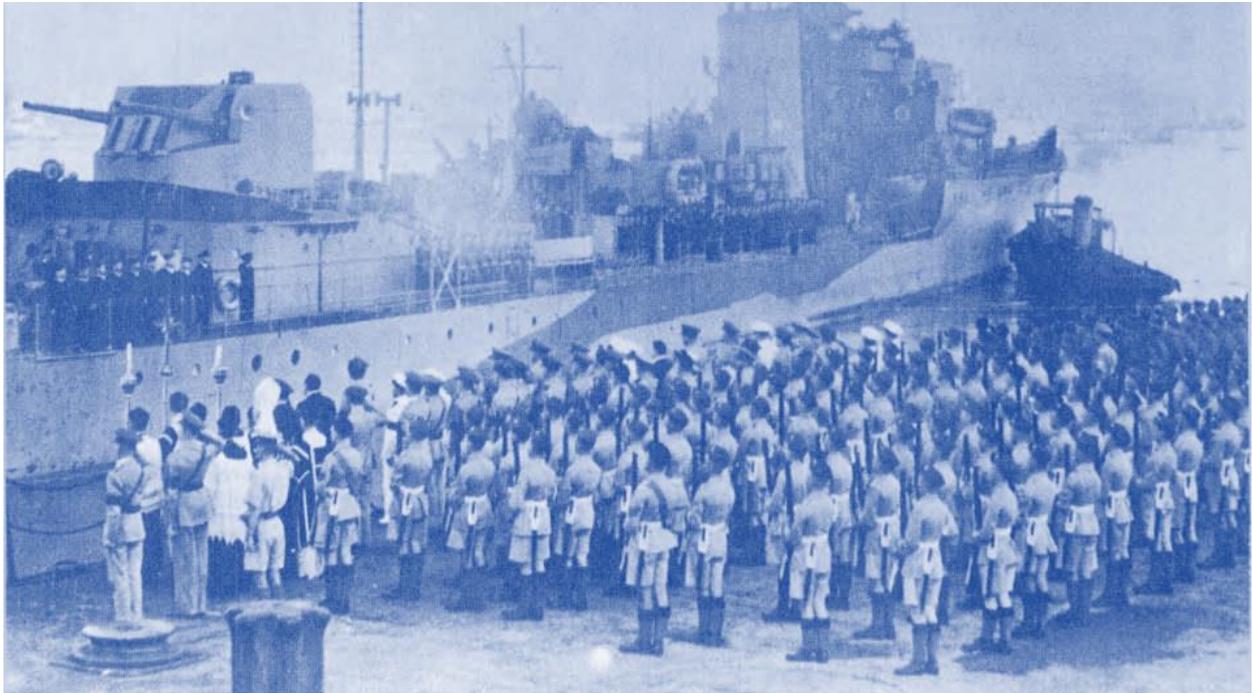
Die Leiche der Tochter General Sikorskis, Frau Zofia Lesniowska, wird nie gefunden. Auch die Leichen von mindestens drei weiteren Passagieren bleiben für immer vermisst.

Ein Spezialbergungsschiff wird herangeholt. Die Taucher legen Seile unter dem Wrack an, damit es vom Meeresgrund gehoben und an Land gebracht werden kann. Der Kran des Hebeschiffes erweist sich jedoch als zu schwach, und man entschliesst sich, das Wrack über dem Meeresgrund dicht ans Ufer zu ziehen.

Hauptmann Lubienski bettet die Leiche General Sikorskis in einen Doppelsarg. Eine Sektion und damit die genaue Feststellung der Todesursache unterbleibt – wie man ihm erklärt, aus politischen Gründen.

Die polnische Regierung beordert den ihr unterstellten Zerstörer «Orkan» nach Gibraltar, damit die Leichen in aller Würde nach England überführt werden können. Da nach altem Seemanns-Aberglauben das Mitführen einer Leiche Unheil für Schiff und Mannschaft bringt, lässt sich der Kapitän des Zerstörers, in Gibraltar eingetroffen, nur zur Mitnahme des Sarges von General Sikorski bewegen.

*Zwei der geborgenen
Besatzungsmitglieder*



*Gibraltar, 8. Juli 1943.
Der Sarg General Sikorskis
wird an Bord des polnischen
Zerstörers «Orkan» gebracht*

An Bord des Zerstörers

Am 8. Juli wird der Sarg General Sikorskis in feierlichem Zuge, an dessen Spitze Gouverneur Mason-McFarlane und Graf Lubienski schreiten, von der Kathedrale durch die Strassen Gibraltars zum Hafen geleitet und an Bord des Zerstörers gebracht.

Einige Tage später hievt im Hafen von Plymouth ein Schiffskran den Sarg General Sikorskis an den Kai, wo die Freunde, die den General 6 Wochen zuvor verabschiedet haben, warten.

Drei Monate später sinkt der Zerstörer «Orkan» mitsamt seiner Besatzung.

Am 15. Juli 1943 wird in der Westminster-Kathedrale in London die feierliche Totenmesse für General Sikorski gelesen. Neben nahezu allen englischen Ministern und Vertretern der alliierten Regierungen nimmt auch Churchill mit seiner Frau daran teil. Viele wollen Tränen in Churchills Augen gesehen haben.

Am nächsten Tag wird der Sarg Sikorskis auf den Soldatenfriedhof von Newark gebracht. Als letzten Gruss gibt seine Witwe eine Handvoll polnischer Erde in das Grab. Es war sein Wunsch, hier, unter seinen Soldaten, auf die Rückkehr in die freie Heimat zu warten.

General Sikorski ist mit seinen Soldaten bis heute hiergeblieben.

Am 7. Juli 1943 ist mit einer Sondermaschine eine Kommission der Royal Air Force in Gibraltar eingetroffen. Zunächst sind mehrere Starts unter ähnlichen Bedingungen, wie sie beim Start des «Liberator AL 523» geherrscht haben, durchgeführt worden. Die Kommission klärt auch alle Routinefragen: das Wetter ist normal gewesen, es herrschte ein leichter Ostwind, der Himmel war wolkenlos, die Sicht betrug etwa 15 km, die Startbahn, deren westliche Hälfte ins Meer hinausragt, war in einwandfreiem Zustand.

Gleichzeitig mit den laufenden Bergungsarbeiten verhört der Untersuchungsausschuss mehr als 30 Zeugen unter Eid. Prchal, der sich von seinem Schock noch nicht erholt hat, wird im Krankenhaus als erster vernommen. Er sagt aus, dass er, wie er es immer tat, nachdem die Maschine sich in der Luft befand, im kurzen Sturzflug bis auf etwa 50 m Höhe hinunterging, um dadurch die nötige Steiggeschwindigkeit von 260 Stundenkilometer zu erreichen. Als er die Maschine dieses Mal wieder habe hochziehen wollen, habe es nicht

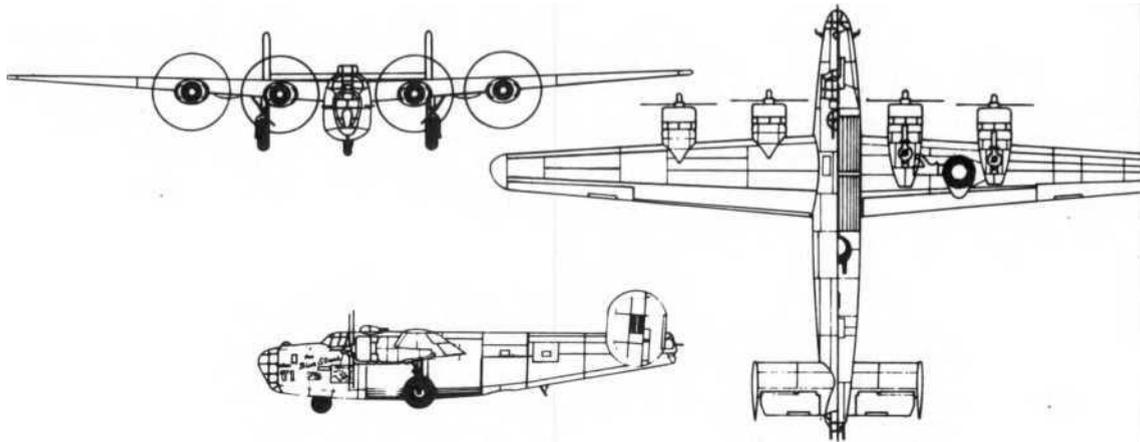
*Links: London, 15.7.1943.
Churchill mit seiner Gattin
beim Verlassen der Westminster-Kathedrale*

*Rechts:
Newark, 16. Juli 1943.
Begräbnis General Sikorskis.
Die Witwe gibt eine Handvoll
polnischer Erde in das Grab*



geklappt. Der Steuerknüppel sei blockiert gewesen. Wahrscheinlich habe sein Kopilot ihn aus Versehen blockiert. Er selbst habe über Bordfunk «Bruchlandung» gerufen, dann die Motoren ausgeschaltet, um zumindest eine Explosion zu verhindern. Die Tanks waren ja voll. An den Aufprall selbst könne er sich nicht mehr erinnern.

Obwohl er mit vollaufgeblasener und vorschriftsmässig verschnallter Schwimmweste im Wasser gefunden worden ist, beantwortet er die Frage, ob er seine Schwimmweste angelegt habe, immer wieder mit nein.



Der SOE-Funker Douglas F. Martin, der als einziger den Absturz gesehen hat, wird von der Untersuchungskommission nicht vorgeladen.

B-24 D Liberator

Mittlerweile sind die Wrackteile geborgen worden – doch ist nichts zu finden, was auf einen Defekt der Steuerungsanlage hindeutet. Die Konstrukteure und flugtechnischen Experten der Consolidated Aircraft Corporation in den USA, wo die Maschine AL 523 gebaut worden ist, bestreiten ganz entschieden die Möglichkeit einer Blockierung der Steuerungsanlage.

Bei der eingehenden Vernehmung des auf dem Flughafen tätigen Bodenpersonals stellt sich heraus, dass die Absperrung der Maschine während ihres Aufenthaltes in Gibraltar nicht sehr strenggenommen worden ist. Zumindest zwei Personen, die an sich nichts in der Maschine zu suchen hatten, haben den «Liberator» bestiegen, angeblich um Gepäckstücke zu holen.

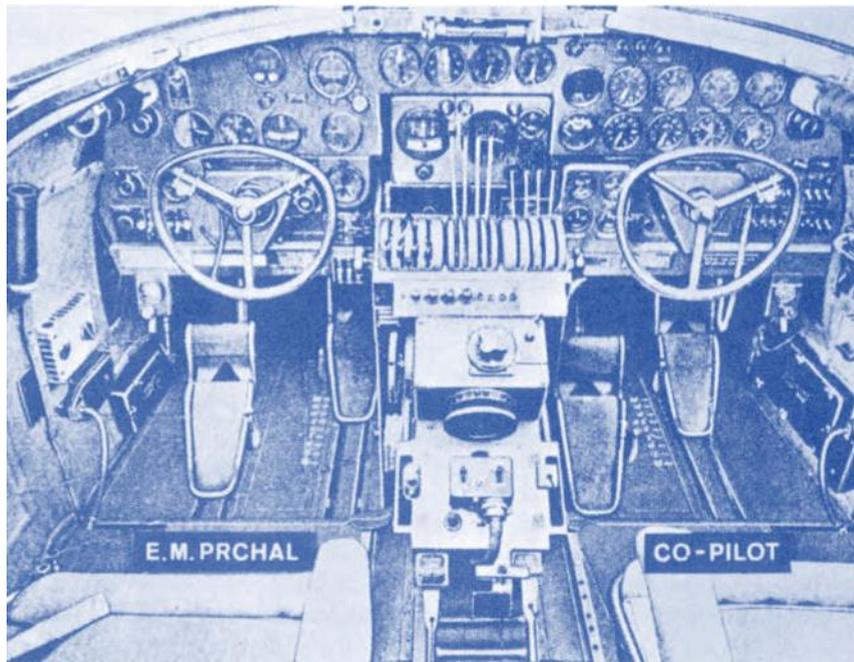
Über die Zahl der Passagiere und das für die Flugsicherheit so wichtige Frachtgewicht kann man nichts Genaues sagen – bei den sogenannten «VIP»-Maschinen, den Flugzeugen der Prominenz, pflegt man bezüglich der Bordpapiere nie so korrekt vorzugehen.

Ein Gepäckstück, das zur Fracht des «Liberators» gehörte, ist am nächsten Morgen auf der Startbahn gefunden worden, genau an der Stelle, an der die Motoren des Flugzeugs 20 Minuten lang geprüft wurden.

Der für die Personenabfertigung zuständige Offizier meldet, dass nur 2 von den vermutlich 11 Passagieren sich bei ihm eingetragen hätten. Es sind 2 Angestellte des Geheimdienstes aus Kairo, die mit der Maschine nach London weiterfliegen wollten. Die Kommission arbeitet 3 Wochen lang, findet jedoch nichts heraus, was einwandfrei auf die Ursache des Absturzes hinweist. Sie schliesst ihren Report ab mit der Feststellung:

«Es wird angenommen, dass Sabotage für den Absturz des ‚Liberator AL 523‘ nicht in Frage kommt.»

Auch die zweite Kommission, die etwa 14 Tage später auf Weisung Churchills einberufen wird, kann nichts Wesentliches finden und versichert lediglich, dass Fliegerleutnant Prchal in keiner Weise getadelt werden kann.

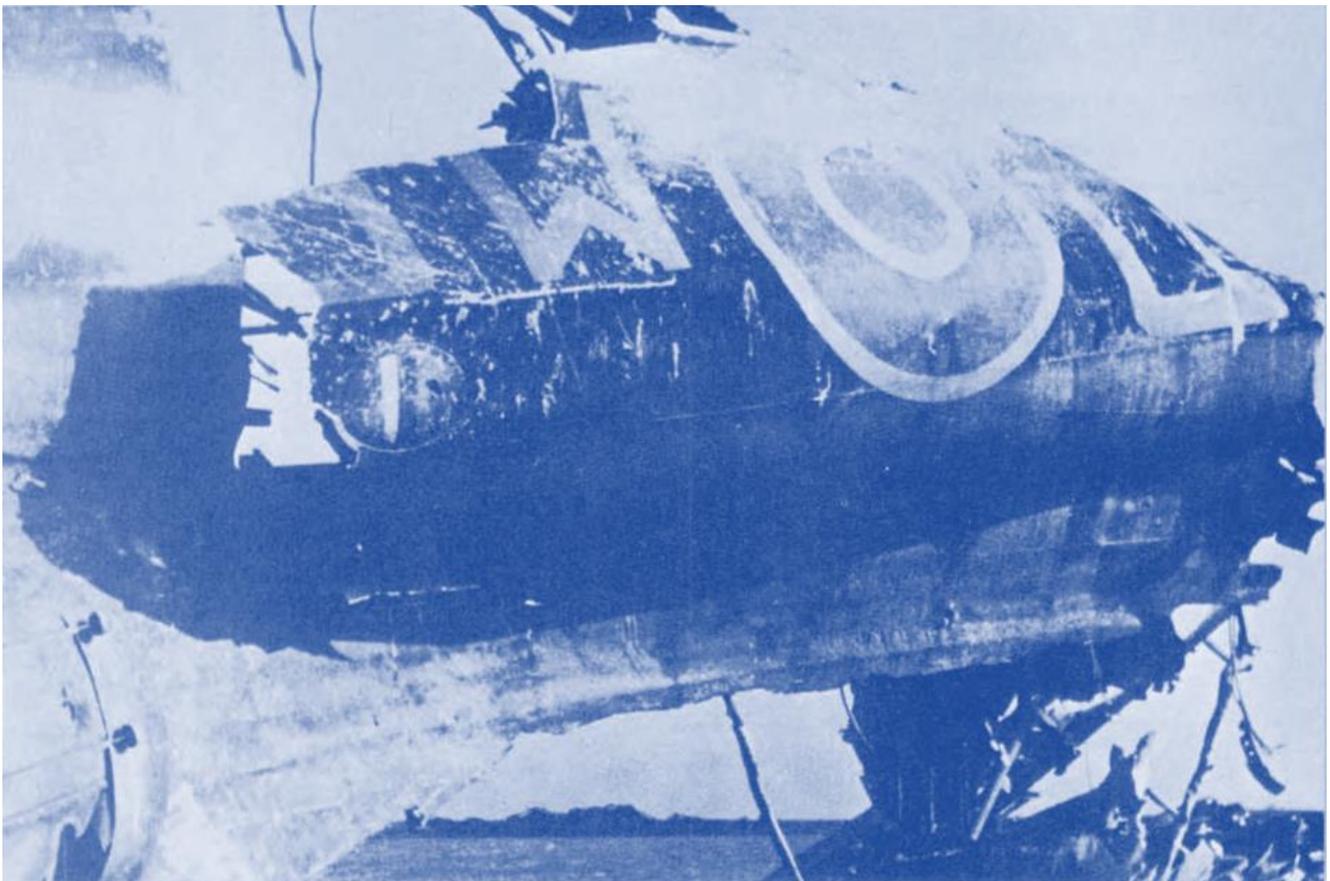


*Cockpit
eines B-24 D Liberator*

Man weiss, dass das Flugzeug überlastet war, wofür letztlich der Pilot verantwortlich zu machen wäre, und dass die Maschine wahrscheinlich deshalb nicht auf seine Steuerungsmanöver reagierte.

Da jedoch beide Kommissionen von der Annahme ausgehen, dass keine Sabotage im Spiel gewesen ist und auch nur die von Prchal vermutete Absturzursache untersuchen, sind einige wichtige Fragen um den «Liberator AL 523» bis heute ungeklärt geblieben.

*Wrack teile
des Liberator AL 523*



Die Burger von Calvados

Wenn man heute in Frankreich am Meeresstrand ankommt, stösst man von Dünkirchen bis Biarritz entlang der Küste auf zerbröckelnde Eisenbetonhaufen, zusammengestürzte Bunker, die Reste monströser Bauten, hinter denen Hitler sein Europa verstecken wollte: den Atlantikwall.

Von Bomben und Artillerie zerschlagen, von den eigenen Besatzungen in die Luft gesprengt, versinken sie von Jahr zu Jahr tiefer in den Sanddünen.

Was bleibt, sind die Erinnerungen an diejenigen, die, dem Terror der Gestapo zum Trotz, ihren Teil zur Bezwingung des Walles beigetragen haben.

Das «Réseau Centurie», das in der Normandie tätige Netz der Résistance, wartet noch immer auf seine Würdigung, und es scheint, dass erst die Zukunft erkennen wird, welcher Wert seiner Unterstützung der alliierten Landung in der Normandie beizumessen ist.

Sommer 1940. Frankreich hat die vernichtendste Niederlage seiner Geschichte erlebt. Einhalb Millionen junger Männer befinden sich in deutscher Kriegsgefangenschaft, eine Million Familien irrt im Lande umher in einem kläglichen Exodus.

Schon bald nach dem Waffenstillstand gibt es eine Anzahl Männer und Frauen, die den Widerstand vorziehen, die nicht bereit sind, sich mit der endgültigen Niederlage Frankreichs abzufinden. Der Anblick deutscher Kommissstiefel auf französischem Boden bringt sie in Zorn. Der Gedanke, Hitler und den Nazismus als Komponente des französischen Lebensstils anerkennen zu müssen, ist ihnen unerträglich.



*Premierminister
Winston S. Churchill mit
General Charles de Gaulle
1940*

*Reste eines Bunkers
am Atlantikwall*





Normandie, 1943: Die Feldgendarmerie bei einer Kontrolle



Hauptmann André Dewavrin, als «Colonel Passy» Leiter des Deuxième Bureau der französischen Exilregierung

Es beginnen die schrecklichen Jahre des Wartens auf die «zweite Front», die alliierte Invasion im Westen, auf deren militärische Unterstützung im Rücken des Feindes hin die ganze Organisation und Politik der gaullistischen Résistance aufgebaut wird. Bereits am 7. August 1940 kommt es in London zu einer Vereinbarung zwischen Churchill und de Gaulle, in der England sich verpflichtet, die finanziellen Lasten der Organisation de Gaulles zu tragen. De Gaulle seinerseits soll die Engländer täglich mit Spionagenachrichten aus dem besetzten Europa beliefern.

De Gaulle beauftragt den damals 28jährigen Hauptmann André Dewavrin, später als Colonel Passy bekannt, mit der Einrichtung der Geheimdienstzentrale, des «Deuxième Bureau». Sie wird der Abteilung 6 des englischen Heeres-Nachrichtendienstes unterstellt.

Im Juli 1940 meldet sich bei Colonel Passy ein Mann namens Gilbert Renault aus Paris und bietet ihm seine Dienste an. Renault, der später den Decknamen Colonel Rémy trug, wird nach Frankreich eingeschleust. Schon bald gelingt es ihm, das erste organisierte Spionagenetz zu gründen, die «Confrérie Notre Dame».

Einige Monate später, nachdem bereits mehrere Résistance-Netze organisiert sind, bekommt Colonel Passy für seine Kurierdienste einige Flugzeuge vom Typ Lysander zur Verfügung gestellt. Diese robusten zweisitzigen Flugzeuge, die mit ihrem stabilen Fahrgestell fast überall starten und landen können, erreichen eine Geschwindigkeit von 270 km bei einer Reichweite von fast 1'000 km.

Bei Vollmond starten die Lysanders von einem in der Nähe des südeinglichen Städtchens Tangmere gelegenen Flugplatz aus und erreichen im Tiefflug – um nicht vom deutschen



Gilbert Renault, unter dem Pseudonym Colonel Rémy einer der Organisatoren der Résistance und Verbindungsmann zwischen London und Frankreich



Radar erfasst zu werden – nach etwa 90 Minuten das mit Lichtsignalen markierte Feld. Einer der meistbenutzten Landeplätze ist eine Wiese in der Nähe von Rouen, bei Lyons-la-Forêt.

Später richtet Colonel Passy einen weiteren Verbindungsweg ein. Der englische Trawler «N 51» wird mit einem starken Motor und vier schweren Maschinengewehren ausgerüstet. Getarnt als bretonisches Fischerboot, soll er sich mit seiner 9köpfigen Mannschaft unter dem Kommando des 25jährigen Bretonen *Daniel Lomenech* in regelmässigen Abständen zur Übernahme von Agenten und Nachrichtenmaterial mit einem Fischerboot aus Pont-Aven, einem kleinen Hafen in der Bretagne, treffen.

Schon im Juni 1940 haben einige französische Offiziere in Paris beschlossen, eine Résistance-Gruppe zu gründen, der sie den Namen «Organisation Civile et Militaire», kurz O.C.M., geben.

Die O.C.M. hat eine grosse Anzahl wertvoller Mitarbeiter, von denen die meisten in Paris, in der Bretagne und der Normandie tätig sind. Einer der Begründer und späterer Chef der O.M.C. ist Colonel *Touny*. Was die Organisation dringend braucht, ist finanzielle Unterstützung und eine Verbindung zu de Gaulles Londoner Komitee.

Ein Zufall stellt diese Verbindung her. Rémy lernt Colonel Touny über einen Buchhändler kennen. Nach vorsichtiger Fühlungnahme erklärt Touny sich bereit, seine Organisation dem Befehl Londons zu unterstellen. Er verabredet ein Zusammentreffen Rémys mit *Marcel Girard*, dem für die Normandie und Nordfrankreich zuständigen Chef der O.C.M. Girard stammt aus Caen. Unter dem Pseudonym *Moreau* hat er in der Normandie eine Résistance-Gruppe organisiert, die später den Namen «Centurie» erhält. Offiziell ist er Vertreter der Ciments Français in Caen; er ist mit entsprechenden Ausweisen ausgestattet, die ihm einigermaßen Bewegungsmöglichkeit zwischen der Normandie und Paris verschaffen.

*Der englische Trawler
«N 51»*



*Daniel Lomenech, Kapitän
des Trawlers «N 51»*



*Colonel Alfred Touny,
Leiter der O.C.M.*

Marcel Girard:

«Am 4. April 1942 hatte ich in einer Wohnung im Hause Nr. 105 der Rue Coulaincourt im Pariser Stadtviertel Montmartre ein Rendezvous mit Herrn *Paul Berthélot*, der rechten Hand Colonel Tounys, und lernte dort einen Mann kennen, der sich mir als Colonel Rémy vorstellte und der Verbindungsmann zwischen General de Gaulle und der Résistance war. Er erklärte mir sein Anliegen. Obwohl London ihn schon immer dränge, an der Normandie-Küste ein Netz einzurichten, seien all seine Versuche bisher fehlgeschlagen. Er schlug mir vor, das gesamte Gebiet zwischen St.-Malo und Le Havre zu übernehmen und dort ein ausgedehntes Spionagenetz zu organisieren. Ich war einverstanden.

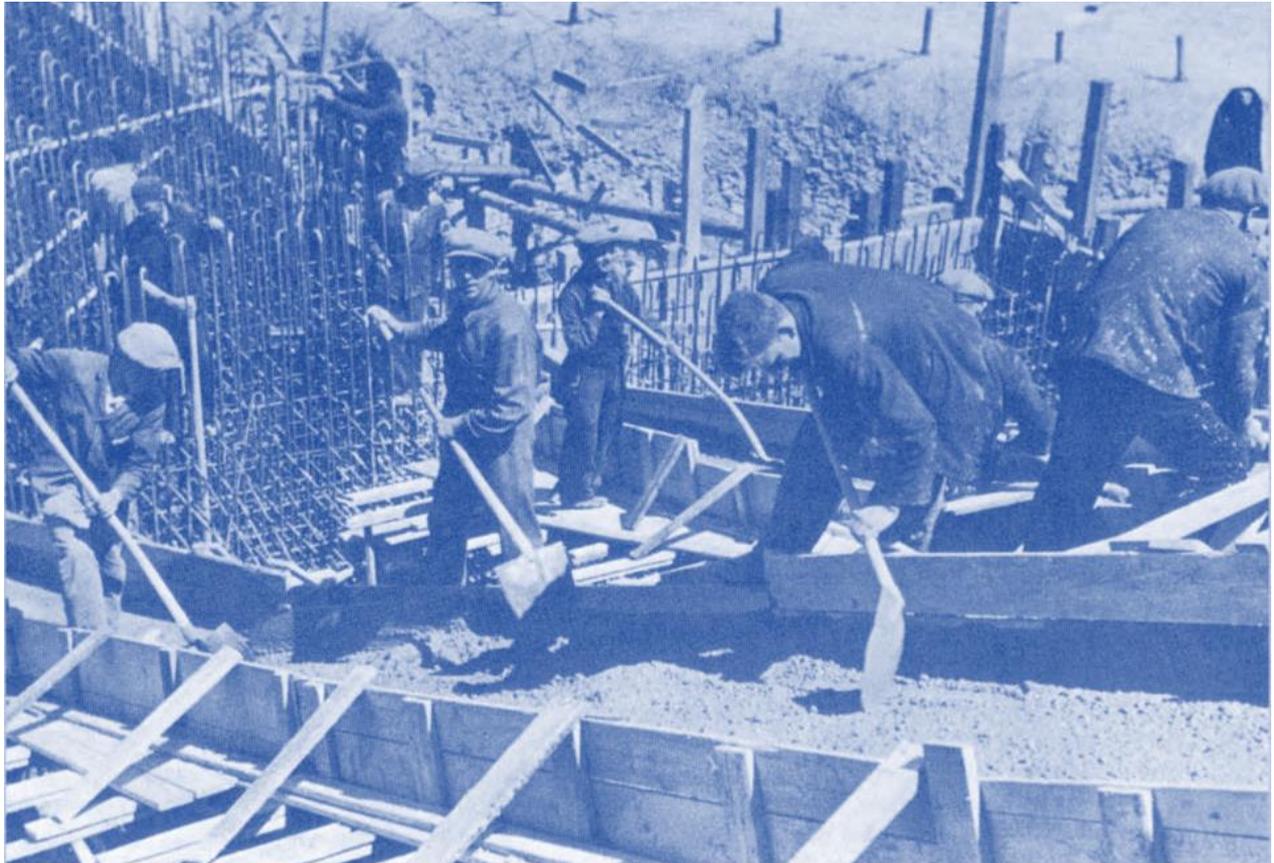
An den Sandhängen der Normandie-Küste war tatsächlich etwas im Gange. Zwischen Caen und dem Meer, auf Viehweiden und in Obstgärten, waren Arbeitslager eingerichtet worden, und die hübschen weissen Strandhäuser in Vierville, Colleville und Riva-Bella wurden bereits dem Erdboden gleichgemacht. Es war nicht zu übersehen – die Deutschen bauten einen Wall.

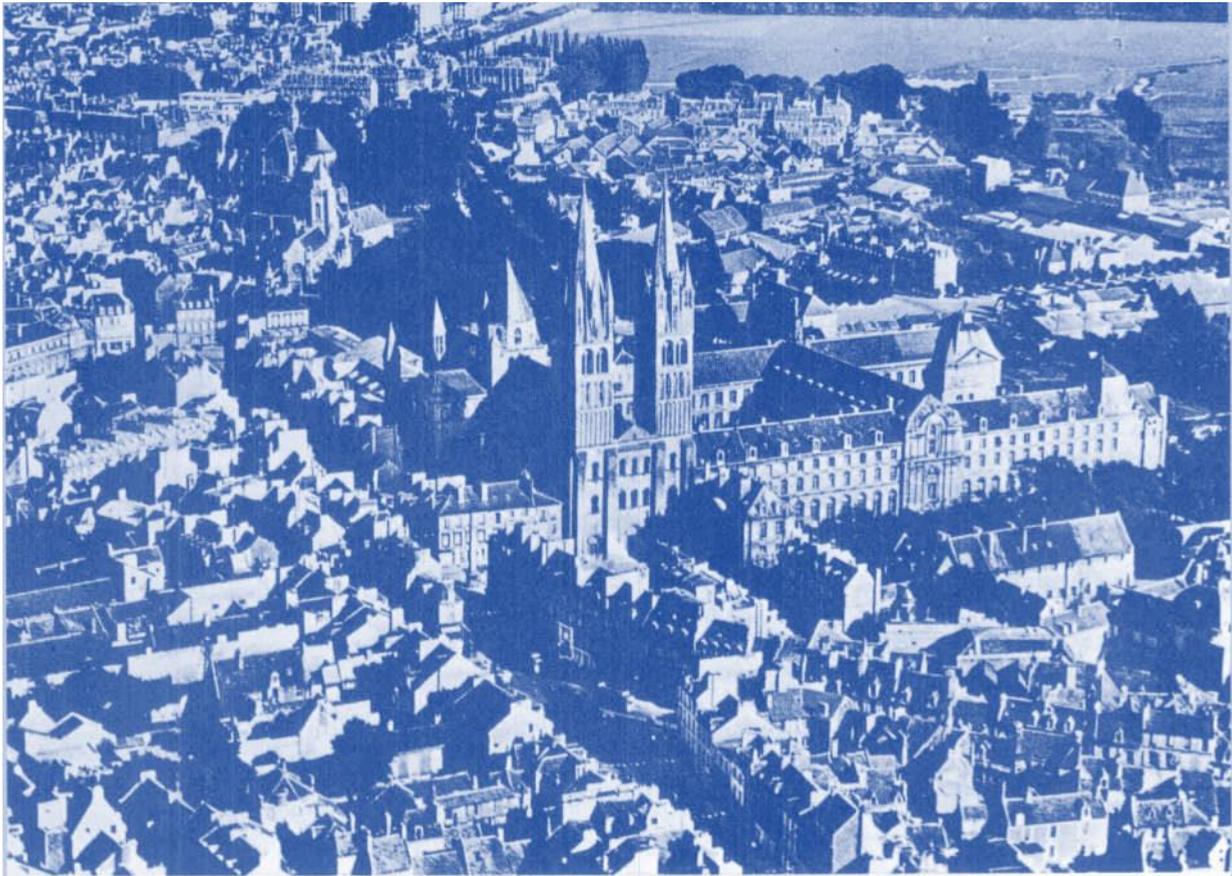
An vielen Dorfstrassen waren plötzlich schwarz-weiße Schranken zwischen den Hecken errichtet und mit Wachtposten versehen worden. Was die Deutschen jenseits dieser Schranken trieben, vermochte kein Mensch zu sagen. Es galt als fast unmöglich, über diese Kontrollposten hinauszugelangen. Wir hatten lediglich die Möglichkeit, einige unserer Leute, als Arbeiter getarnt, ab und zu auf die Baustellen zu schleusen. Wir fanden heraus, dass schon 10 Gramm Zucker, 3 Würfel also, in das Wasser der Betonmischmaschine geworfen, genügte, um 100 kg Beton seine Binfähigkeit zu rauben. Man musste nur zur rechten



Marcel Girard-Moreau, Chef des «Réseau Centurie», 1967

Bau des Atlantikwalles bei Vierville





Zeit im verschmutzten Arbeitsdrillich auf der Baustelle aufkreuzen – am besten dann, wenn die Schartenwände

eines Geschützstandes oder die Mittelteile der Bunkerdecke gezogen wurden. Eine nicht allzu schwere Bombe oder ein Granateinschlag genügte dann, den Beton wie Sandstein zu zermalmen.

Drei Tage nach meinem ersten Zusammentreffen mit Colonel Rémy fuhr ich zurück nach Caen. Ich lebe hier seit 40 Jahren, kenne hier fast jede Ecke und mehr als einen, der sein Leben dafür geben würde, um unsere Stadt von den ‚Boches‘ zu befreien. Caen war damals voll von ihnen.

Nicht weit vom Stadtzentrum, am Pont de la Fonderie, liegt das Gebäude der Strassen- und Brückenverwaltung. Sein damaliger Chef, Ingenieur *Eugène Meslin*, war ein guter Freund von mir und hatte als Regierungsbaumeister, dem die Instandhaltung des gesamten Strassen- und Brückennetzes in Calvados oblag, die Möglichkeit, sich auf einer Strecke von rund 120 km an der Küste frei zu bewegen.

Wir hatten bisher ein kleines Netz aufgebaut, dessen Chef Meslin war. Im Keller des ‚Café des Touristes‘, einem belebten Café mitten in der Stadt – sein Besitzer war ein strammer Résistant –, hatten wir im Heizkessel einen Briefkasten eingerichtet, in den unsere Agenten ihre Meldungen warfen; einen anderen Briefkasten unterhielten wir im ‚Hôtel de Rouen‘, gegenüber dem Bahnhof. Der Anstreicher *René Duchez* war unser Kurier, der die Meldungen einsammelte und sie zweimal pro Woche zu Meslin ins Büro brachte. In einer Schublade seines Wandschranks war das gesamte Aktenmaterial unseres Netzes versteckt.

Und es gab keine Nebensachen. Wir mussten die Beschaffenheit des Sandes an jedem Strand kennen; wenn irgendwo Stacheldraht gezogen wurde, waren seine Höhe, seine Art und Stärke wichtig. Bei Bunkern waren die Lage, die Betonstärke und die Zugänge festzustellen, das Kaliber der Geschütze und ihre Reichweite, die Abstände zwischen den einzelnen Batterien und die Stärke ihrer Bedienungsmann-

Die Stadt Caen im Jahre 1942

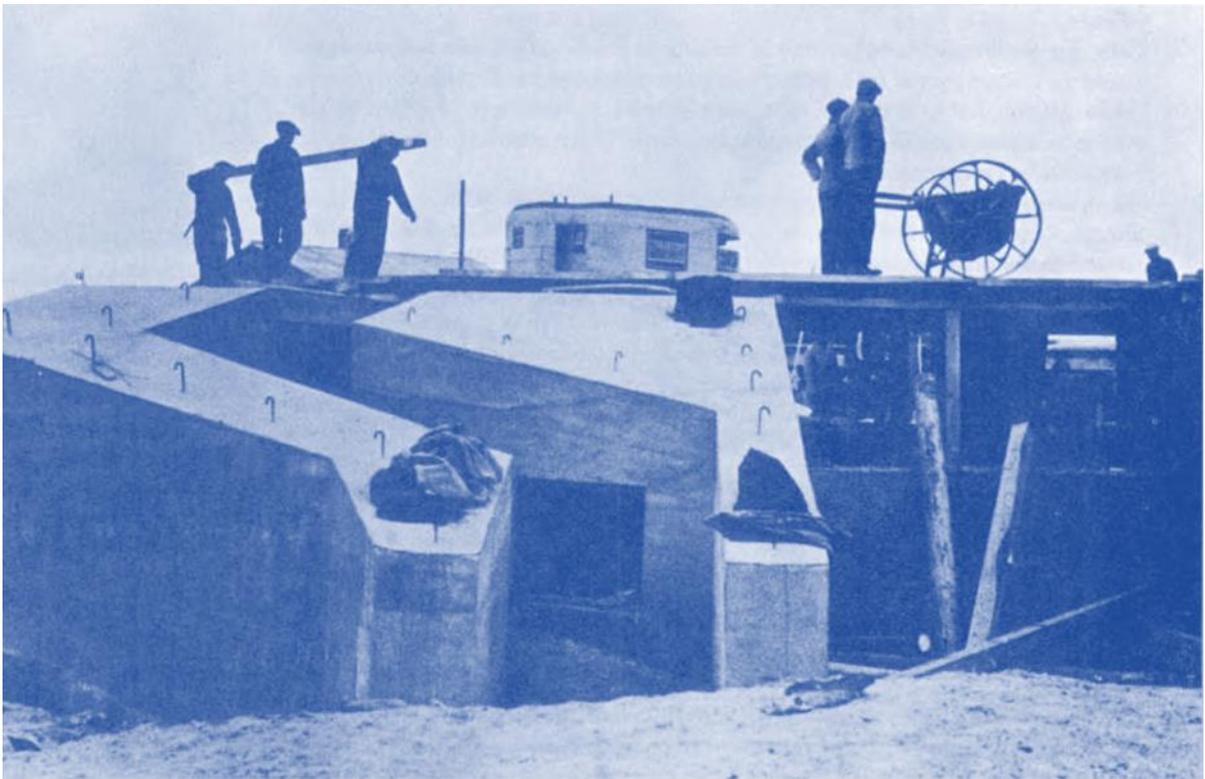


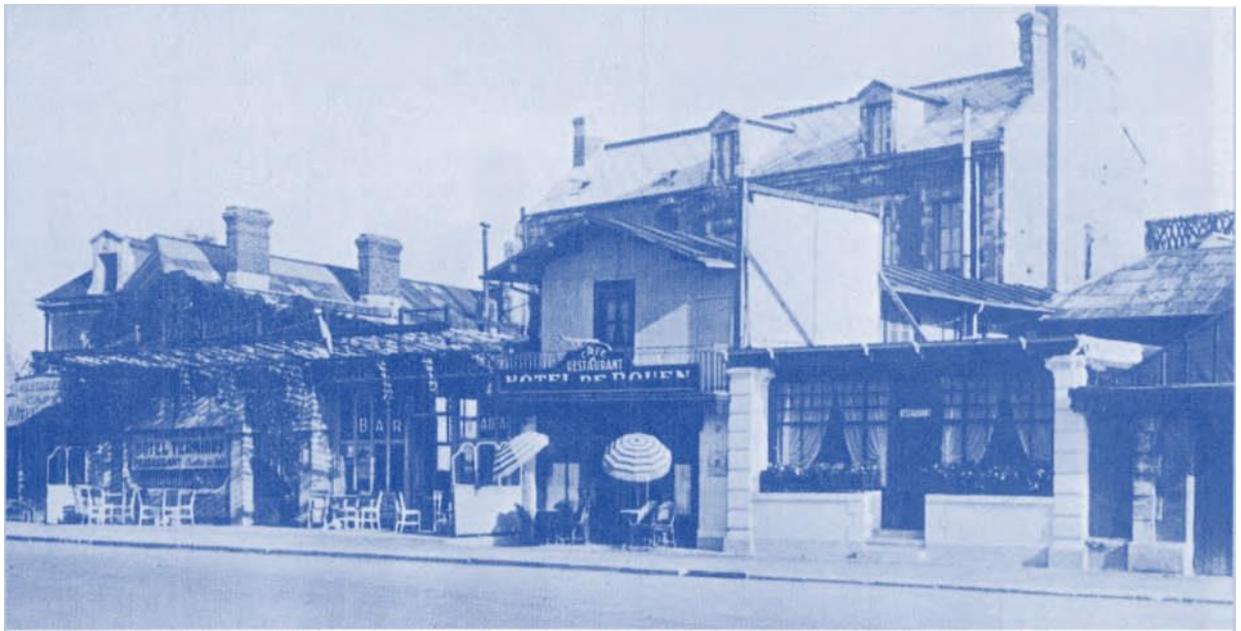
Ingenieur Eugène Meslin

Bilder Seite 3

Oben: Deutsche Streifen an der Normandieküste

Unten: Bau eines Bunk in Riva-Bella bei Ouistreham





schaft, Ausdehnung der Minenfelder, Patrouillengänge, Minentypen. Wenn ein Agent irgendwo sah, dass ein Bunker entstand, kritzelte er dessen Position auf einen Zettel, versah diesen mit seinem Decknamen und bemühte sich, ihn so schnell wie möglich im Heizkessel im ‚Café des Touristes‘ unterzubringen.

Alle zwei Wochen brachte ein Kurier die Berichte Meslins zu mir nach Paris. Es war dann Aufgabe Rémys, die Meldungen weiterzuleiten nach London. Die Säcke mit dem Nachrichtenmaterial, das bei Colonel Rémy aus ganz Frankreich zusammenlief, wurden mit einer Lysander abgeholt oder dem Trawler «N 51» auf hoher See übergeben.

Trotz gut gefälschter Ausweise und Erlaubnisscheine für die ‚Zone Interdite‘, die verbotene Zone, konnten anfangs nur wenige unserer Leute stichhaltige Gründe zum Eindringen in das verbotene Küstengebiet geltend machen, und der grösste Teil unserer Informationen beschränkte sich auf die leicht erreichbaren Stellungen der zweiten Befestigungslinie.

Mit diesen Problemen beschäftigt, kam ich am Samstag, dem 13. Mai 1942 nachmittags, von Le Mans kommend, in Caen an. Es war verabredet, dass ich mich auf der Durchreise mit Duchez treffen sollte.

Im ‚Café des Touristes‘ fand ich ihn schon recht angeheitert vor. Ich hatte mich noch nicht richtig hingesetzt, als er mir ein dickes Kuvert übergab und sagte, das sei eine Karte vom Atlantikwall, die er bei der ‚Organisation Todt‘ mitgenommen habe. Die Bartheke war von deutschen Soldaten belagert, ich war plötzlich nass vor Aufregung und hatte nur noch den Wunsch, das Café so schnell wie möglich zu verlassen. Eine gute Viertelstunde zu früh war ich auf dem Bahnhof, und vier Stunden später kam ich in der Gare St.-Lazare in Paris an. Zu Hause verriegelte ich sämtliche Türen und wagte erst dann, mir die Karte anzusehen.

Es war die mit vielen Stempeln versehene Blaupause eines Geheimplanes des Atlantikwalles im Abschnitt Normandie, von Le Havre bis fast nach Cherbourg, samt Truppendisloktionen und Küstenbefestigungen auf der fast 400 km langen Strecke. Im Massstab 1: 50'000, fast zweieinhalb Meter lang, zeigte sie Bunker, Flammenwerfer, Reichweite und Feuerwinkel jeder Batterie, Nachschublager, Munitionsdepots, Telefonverbindungen und Beobachtungsposten. Die ganze dunkelblaue Fläche war mit kleinen schwarzen Kreisen, Halbkreisen und Schraffierungen bedeckt. Am Tag nach meinem Eintreffen in Paris brachte ich die Karte ins Büro von Colonel Touny, das, als Zweigstelle des Roten Kreuzes getarnt, gegenüber der Métro-Station Pompe lag. Der Colonel befahl, die Karte sorgfältig

Das Hôtel de Rotten in Caen, in dem sich ein Briefkasten der «Centurie» befand



Jeanne Vérinaud, Sekretärin von Ingenieur Meslin, die das Archiv der «Centurie» führt

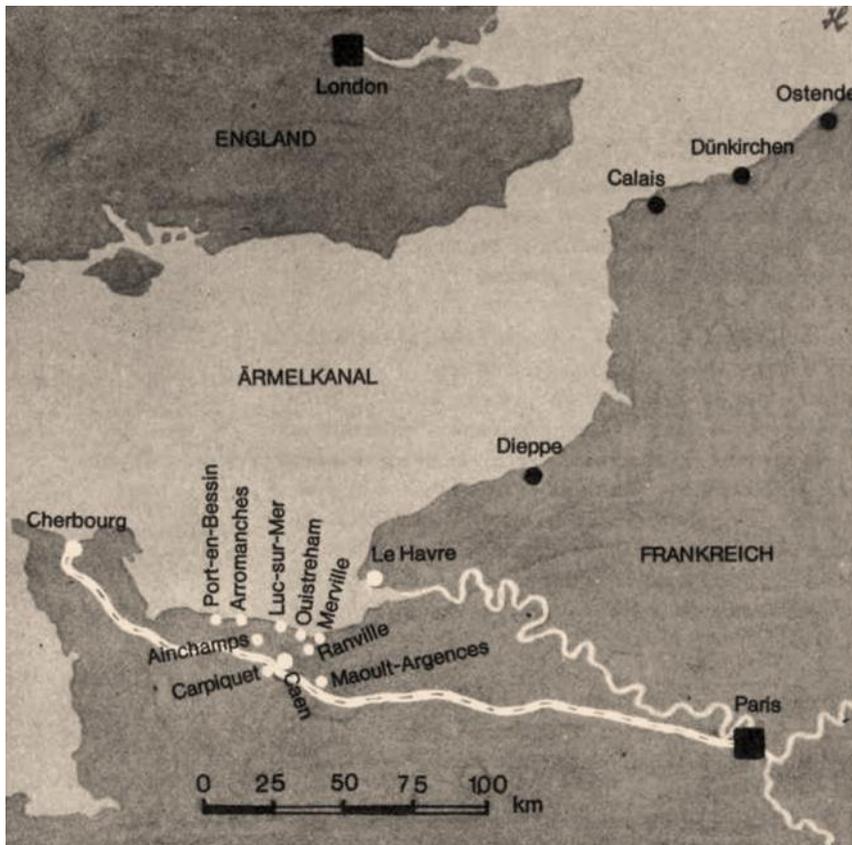


René Duchez



zu kopieren und sie noch am gleichen Tag Colonel Rémy zu übergeben. Dieser vereinbarte ein Zusammentreffen des Fischerbootes aus Pont-Aven mit dem Trawler «N51» für die nächste Woche und brachte die Karte auf diesem Wege persönlich nach London.

Die Duchez-Karte vom Atlantikwall auf dem Weg nach London. An Deck des Trawlers «N 51»: Gilbert Renault (stehend), seine Frau Edith (2. v. links) und sein zweijähriger Sohn Michel. Vorn rechts: Kapitän Daniel Lomenech



Das Inserat der renommierten Firma Brunet im Branchen-Adressbuch





Die Karte war das erste an Ort und Stelle angefertigte Stück Nachrichtenmaterial über den Atlantikwall, das London erreichte. Die englische Luftaufklärung stellte fest, dass fast alles, was auf der Karte eingezeichnet war, noch gar nicht existierte. Erst nach einem Jahr war zu erkennen, dass die Deutschen getreu der Karte ihren Wall bauten – so, als ob nie einer der Pläne verschwunden wäre.»

Während in Londoner Geheimdienstbüros noch die Geschichte der Ducezkarte kursiert, wird die Stadt Caen Schauplatz einer neuen Karten-Affäre. Zur Tarnung des Flugplatzes Carpiquet bei Caen hat die Luftwaffe einen Schein-Luftstützpunkt bei Ainchamps eingerichtet, der mit mehreren Stuka-Geschwadern – sämtlich Holzattrappen – belegt wird. Nachts wird der eigentliche Flugplatz Carpiquet sorgfältig verdunkelt, während die Positionslichter des Flughafens Ainchamps weithin sichtbar bleiben. Trotz dieser Massnahmen wird im Mai 1942 der Flughafen Carpiquet angegriffen und so zielbewusst zerstört, dass die Abwehrleitstelle Paris alarmiert wird. Sie schickt einen ihrer fähigsten Männer nach Caen. Bei gründlicher Überprüfung der Pläne und Zeichnungen von neugebauten Anlagen auf dem Flugplatz stellt er fest, dass das gesamte Kartenmaterial in einer französischen Kopieranstalt angefertigt worden ist. Die Anstalt befindet sich in der Rue St.-Manvieu und gehört dem Offizier der Reserve *Henri Brunet*. Seine Blaupausenanstalt ist bekannt für korrektes Arbeiten; viele deutsche Stellen geben ihre Pläne hier in Auftrag – sogar der Festungskommandant der Insel Jersey lässt seine Pläne in der Firma Brunet kopieren. Die Arbeiten werden stets durch einen deutschen Offizier überwacht, und es ist trotz aller nur möglichen Untersuchungen nichts Verdächtiges festzustellen. Erst nach einigen Tagen löst sich das Rätsel, als der Abwehr-Mann auf

*Einrichtung
des Scheinflugplatzes
Ainchamps bei Caen*

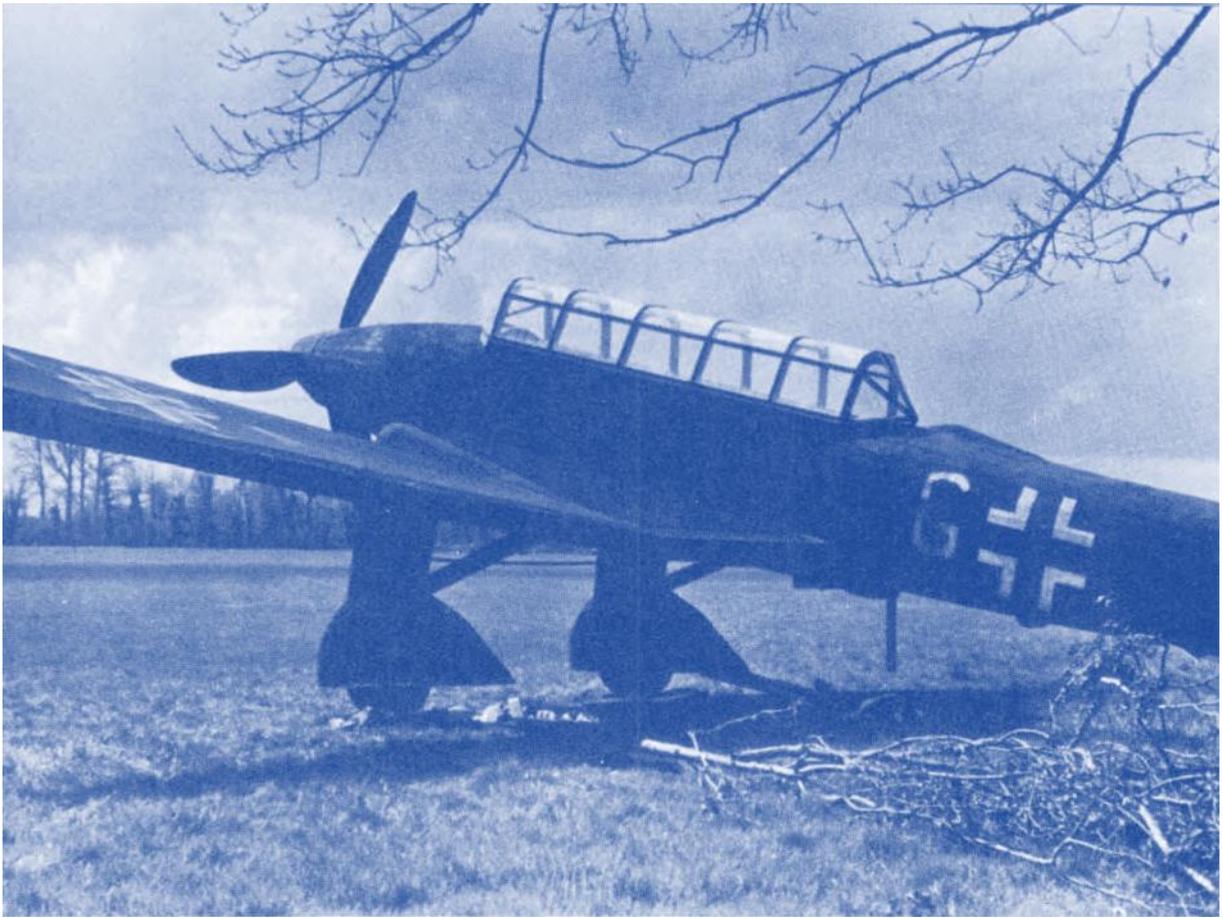


Henri Brunet, 1939

Bilder Seite 34

*Oben: Eine der Flugzeug-
attrappen von Aincham}
Ju 87 (Stuka)*

*Unten: Der Flughafen
Carpiquet bei Caen
nach dem engl. Luftangriff*



4^e Année
Nouvelle Série. — No 1431

MARDI

21

AVRIL 1942.

Le numéro: Un franc

Chronique Régionale

AVIS

Le 16 avril 1942, sur la ligne de chemin de fer entre Amiens et Dierbourg, des criminels ont fait dérailler un train de la Wehrmacht allemande. Il y a eu des morts et des dégâts matériels. A cause de cet attentat il est ordonné que, des aujourd'hui, sans tous les trains de la Wehrmacht allemande un assez grand nombre de civils français doivent voyager.

AINSI CHAQUE ATTENTAT CONTRE LES LIGNES DE CHEMIN DE FER MET LA VIE DES FRANÇAIS EN DANGER.

Pour éviter cet attentat, il est ordonné ce qui suit :

A) POUR LE DEPARTEMENT DU CALVADOS.

1^o) La circulation des véhicules et des personnes est interdite entre 19 heures 30 et 5 heures.

2^o) Tous les restaurants doivent être fermés à 18 heures.

3^o) Tous les établissements d'amusement, cinémas, théâtres et autres, resteront fermés.

4^o) Toutes les réunions sportives et toutes les autres réunions sont supprimées.

B) De plus il est ordonné :

5^o) Que 30 communistes, Juifs ou d'autres personnes adhérant au milieu des malfaiteurs seront fusillés.

6^o) Que, pour le cas où le criminel ne serait pas retrouvé dans les trois jours à partir de la publication de cette ordonnance, l'exécution de 80 et la déportation dans l'Est de 1.000 communistes, Juifs ou d'autres sujets adhérant au milieu criminel, auront lieu.

Saint-Germain-en-Laye, le 16 avril 1942.

Der Chef

des Militärverwaltungsbezirkes A.

marins du Reich
toutes les mers

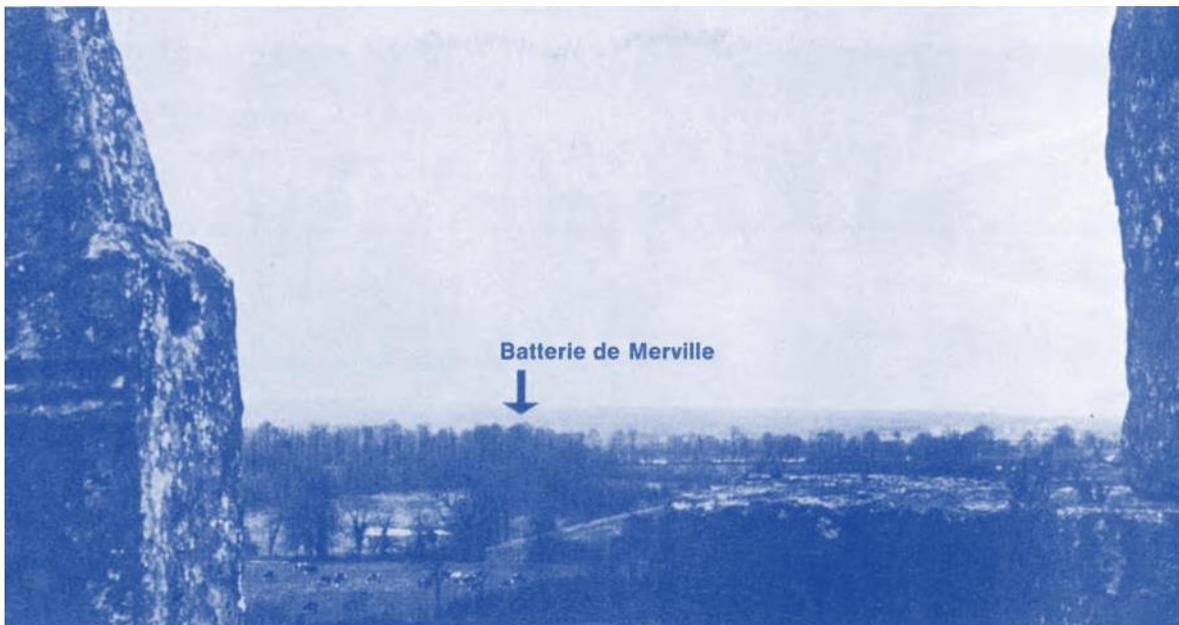
Caraïbes, Atlantique
été le théâtre
deux exploits

lie à 13 h. par le Haut Com-
Allemandes signale que des
t sur différents théâtres de
ux grands succès :

LES NOUVEAUX TARIFS
DES MESSAGERIES

BUCHERON AVAIT
EN PREPARANT SON REPAI





die Idee kommt, das Kopiergerät auseinanderzunehmen. In die Maschine ist ein Fotoapparat eingebaut, der gleichzeitig mit der Reprografie Aufnahmen von der bearbeiteten Karte macht.

Henri Brunet wird einige Wochen nach seiner Festnahme erschossen. Sein Fall schlägt Wellen bis in den Berliner Kriegsverichtshof.

Mit der Tätigkeit der Résistance wachsen zugleich die deutschen Repressalien – eine dieser Massnahmen ermöglicht es der «Centurie» überraschenderweise, in ein bisher unerreichbares Gebiet einzudringen: in die Stadt Cherbourg.

In der Nacht zum 16. April 1942 wird einige Kilometer von Caen entfernt auf der Strecke Paris-Cherbourg ein deutscher Militärzug in die Luft gesprengt. Einige Dutzend Soldaten finden den Tod. Neben der üblichen Erschiessung von Geiseln wird bekanntgegeben, dass von nun alle Militärzüge eine bestimmte Anzahl von Zivilisten als Geiseln mitführen werden. Für jeden Militärzug werden zufällige Passanten vor dem Bahnhof oder auf ihren Zug wartende Reisende festgenommen, da selbst eifrige Kollaborateure nicht freiwillig für diese Aufgabe zu haben sind. Nur *Gilbert Michel*, Mitglied der «Centurie», meldet sich in seiner Freizeit als Geisel an. Erster Klasse, gleich hinter der Lok, fährt er so – versehen mit einem Sonderausweis – durch verbotene Küstenzonen. In Cherbourg, wo er immer einen halben Tag lang auf den Retour-Zug warten muss, kann er sich frei bewegen und stattet auch jedes Mal dem Hafen einen kurzen Besuch ab. Durch seine regelmässigen «Geiselfahrten» erfährt die «Centurie» über das Treiben der Deutschen in Cherbourg eine ganze Menge.

Robert Douin, vor dem Krieg Direktor der École des Beaux-Arts, verdient sein Brot als Bildhauer und Kirchen-Restaurator, was ihm einen ständigen Vorwand zum Bereisen der verbotenen Zone gibt. Seit er Mitglied der «Centurie» ist, hat er sich auf Statuen an Kirchtürmen spezialisiert. Bei schönem Wetter radelt er in das flache Land nördlich von Caen hinaus. Am Turm der Kirche Notre-Dame in Ranville sind die meisten Arbeiten zu erledigen; denn von dort kann man das Gebiet zwischen Caen und der Orne-mündung bei Ouistreham gut überblicken. Es wimmelt besonders in der Orne-mündung von Arbeitern – die Deutschen bauen gerade die Stellungen für eine Haubitzenbatterie bei Merville.

Ausser Ouistreham ist Port-en-Bessin der wichtigste Hafen zwischen Le Havre und Cherbourg. Die Deutschen haben hier eine Minensuchboot-Flottille und einige Schnellboote stationiert. Allein hier sind 10 Leute für Girard tätig – ohne voneinander zu wissen. Einer von ihnen ist *Léon Cardron*, ein früherer Trawler-Kapitän, der ab und zu die Erlaub-

Eines der Fotos von Robert Douin, aufgenommen vom Turm der Kirche Notre-Dame in Ranville

Bilder Seite 348:

Oben: Bekanntmachung betr. die Mitnahme von Geiseln

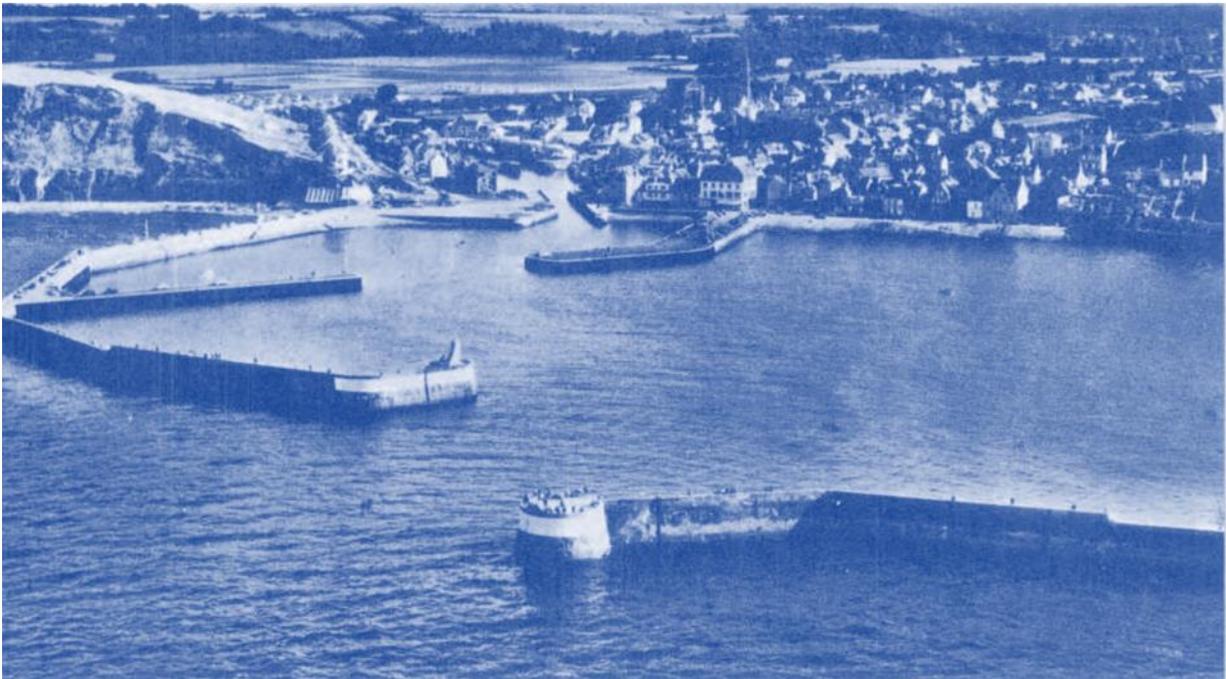
Unten: Cherbourg 1942



Gilbert Michel



Robert Douin



nis bekommt, mit einem kleinen Boot zum Fischfang auszulaufen. In Longues, etwa einen halben Kilometer vom Steilufer entfernt, baut die Kriegsmarine gerade eine Küstenbatterie mit vier 15-cm-Kanonen. Einige hundert Meter vom Strand entfernt fischt Cardron. Indem er die Entfernungen nach der Fahrzeit berechnet, kann er die Position der Batterie und der durch Stacheldraht begrenzten Minenfelder auf einige Meter genau aufzeichnen. Ein paar Kilometer weiter ostwärts liegt das kleine Küstendorf Arromanches. Mehrere Fotos, die später die wichtigsten Entscheidungen über diesen Ort mitbestimmen, wo der für das Invasionsunternehmen entscheidende künstliche Mulberry-Hafen entsteht, stammen aus der alten Kodak von Léon Cardron, der die ganze Küste von Port-en-Bassin bis Arromanches knipst.

Port-en-Bessin



*Das Fischerboot von
Léon Cardron*

Im späteren Landungsgebiet der Engländer liegt das kleine Seebad Luc-sur-Mer. Hier hat der Landarzt *Dr. Jacques Sustendal* seine Praxis. Sie ermöglicht ihm das Bereisen des Gebietes, in dem es der «Centurie» noch an Mitgliedern fehlt. Die Deutschen – in diesem Küstenabschnitt besonders vorsichtig – haben ein Ausgehverbot ab 19 Uhr verfügt. Der einzige Franzose, der noch später unterwegs sein darf, ist Dr. Sustendal. Da fast alle seine Patienten in der Sperrzone wohnen, bringt er von jedem Krankenbesuch wichtige Meldungen mit.

In der Nähe der Gare Centrale in Caen wohnt im Jahr 1942 ein junger Mann, der die kartografische Erfassung des gesamten Nachrichtenmaterials der «Centurie» durchführt; eine für die zukünftige alliierte Landungsoperation äusserst wichtige Arbeit. Es ist der 23jährige *Robert Thomas*. Während der 18 Monate als Kartograf der «Centurie» hat er mehr als 4'000 Karten gezeichnet, die ein Bild der Normandie geben, bis auf jede Kanone, jedes Maschinengewehrnest und jeden kleinsten Bunker des sich immer mehr ausbreitenden «Atlantikwalles».



Léon Cardron

Robert Thomas:

«Nach dem Duchez-Streich mit der Karte, etwa Juni 1942, beschlossen Girard und Colonel Touny, dass wir von jetzt an selbst Karten anfertigen wollten.

Es ging dabei zunächst um die Überprüfung, ob die Deutschen ihr Bauprogramm nach dem Verschwinden der Karte ändern würden oder nicht. Mir wurde befohlen, alles Wissenswerte über den Atlantikwall in Kartenform vorzulegen und laufend weiter zu vervollständigen. Ich besass weder die als Unterlagen notwendigen Stabskarten noch ein Kopiergerät, ja selbst die Beschaffung des Zeichenpapiers war ein Problem. Und das Wichtigste – die umfangreichen Informationen für die Eintragungen, die in diesem Fall sehr präzise sein mussten, besaßen wir einfach nicht. Die bereits tätigen Agenten konnten bei ihren Fahrten zwar auffallende Befestigungen ausfindig machen – genaue Einzelheiten, wie die Stärke des Betons oder die Kaliber der Geschütze herauszufinden, war ihnen jedoch nicht zuzumuten. Andererseits wussten wir, dass die Gefahr mit der Zahl der Agenten stieg. Ich war jedoch überzeugt, dass bei geringer Vermehrung der Agentenzahl die Karte von der gesamten Normandieküste ohne erhebliches Risiko zusammengetragen werden konnte – es mussten lediglich direkt an der Küste wohnende Agenten den Auftrag zur ständigen Überwachung bekommen, und zwar so, dass sie sich nur auf das Sammeln von Nachrichtenmaterial beschränkten. Und das klappte. Mein Vater, der als Inspektor im Büro von Meslin arbeitete, besorgte mir für einige Tage das notwendige Kartenmaterial, das ich dann innerhalb der nächsten Nächte mit der Hand kopierte. Dann verteilte ich die Karten auf die Gebiete, in denen unsere frisch angeworbenen Agenten ansässig waren, und fertigte für jeden von ihnen eine kleine Karte, die seine Umgebung umfasste. Die Karten hatten die Grösse von etwa 20 x 25 cm, waren also leicht zu verstecken, und dank ihrem Massstab 1: 20'000 waren sie sehr übersichtlich. Damit hatte jeder unserer Agenten etwa 20 qkm seiner eigenen Gegend zu beaufsichtigen – was genau dem Raum entsprach, in dem sich ein jeder frei bewegen durfte.

Jeden Tag nach der Arbeit – ich war damals bei der Kartoffel verteilungssteile in Caen beschäftigt – war ich mit dem Fahrrad unterwegs, um die Briefkästen zu leeren. Ab und zu gelang es mir, an Ort und Stelle Informationen nachzuprüfen. Viermal wurde ich von deutschen Patrouillen verhaftet, jedesmal aber wieder freigelassen, nachdem ich mich mit den entsprechenden selbst gefälschten Papieren ausgewiesen hatte. Wegen meines Aussehens hatten mich die Patrouillen jedes Mal für einen auf der Flucht befindlichen englischen Flieger gehalten.

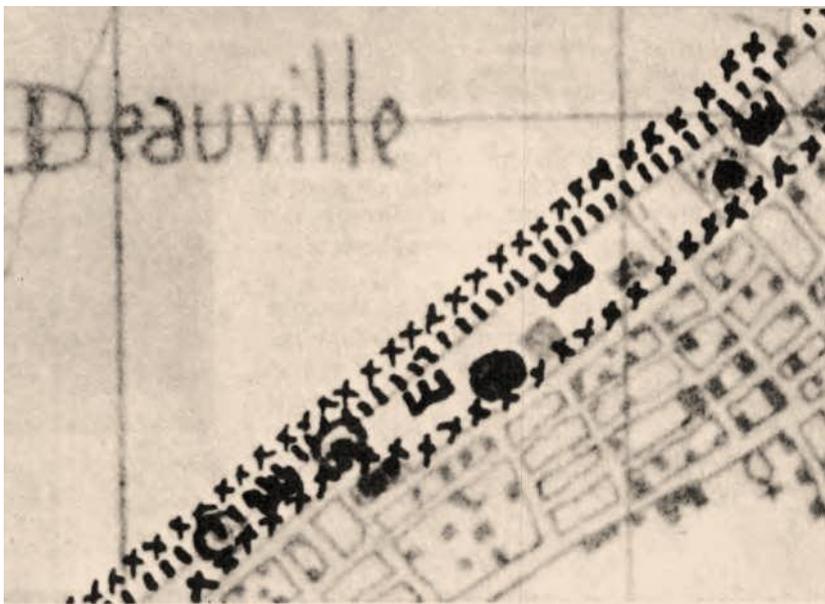
Im Frühjahr 1943 drängte London uns immer mehr; und obwohl Meslin alle zwei Wochen ganze Bündel von Berichten, Karten und Fotos abschickte, bekamen wir einige Wochen später so viele Ergänzungsfragen, als ob wir nie vorher etwas abgeliefert hätten.



Dr. Jacques Sustendal



Robert Thomas



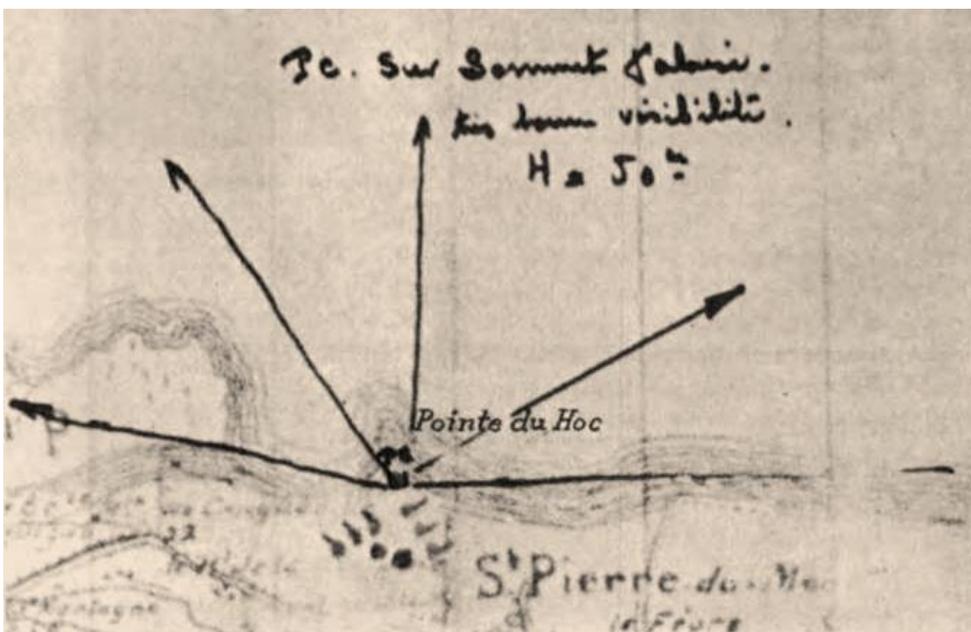
Karte von Robert Thomas
die Befestigungen von
Deauville

Die Fragen Londons beschränkten sich jetzt keineswegs nur auf die Befestigungsanlagen. Angaben über Fabriken, Telegraphenlinien, Docks und Kais, Gleisanlagen auf den Bahnhöfen, Strassenpläne mit Kasernen – ja sogar einzelne Häuser, in denen Deutsche einquartiert waren, Truppenstellungen und -Bewegungen und Waffengattungen – all das wurde von uns verlangt.

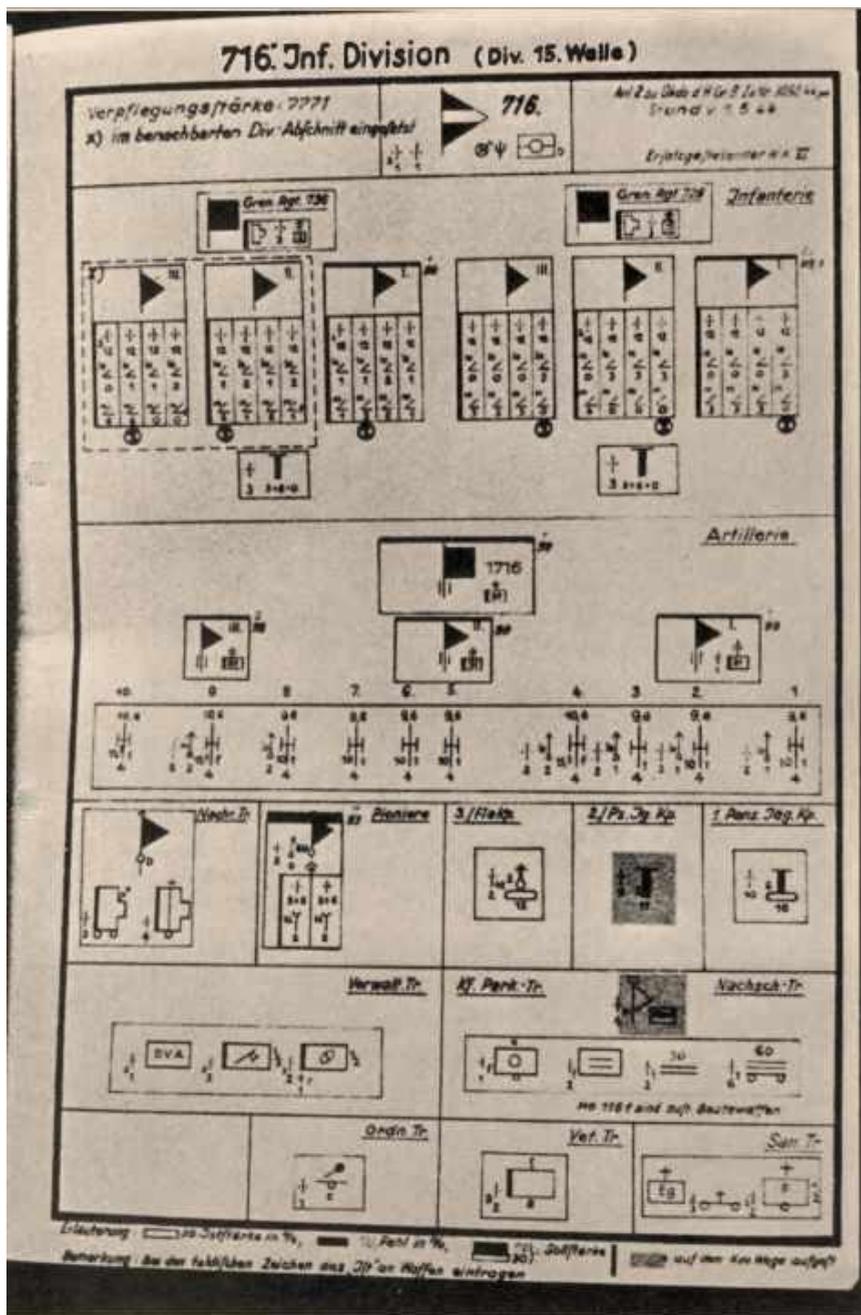
Das alles herauszufinden war nicht leicht. Schon lange vorher hatten die Deutschen z.B. die Regimentsnummern von den Schulterklappen der Uniformen entfernt, und die Identifizierungszeichen des Nachschubs waren längst nicht mehr an jeder Strassenecke angebracht. Aber wenn ein Soldat starb, musste er beerdigt werden. Sein Grabkreuz auf dem örtlichen Friedhof gab uns immer Aufschluss über sein Regiment. Auch gaben die Soldaten ihre schmutzige Wäsche gern Zivilisten zum Waschen. Die Jacken enthielten zwar meistens nichts – aber die Unterwäsche war gewöhnlich mit der Nummer der Einheit markiert. Und bevor jede neu eingerichtete Küstenbatterie das übliche Probeschiessen durchführte, stellte die örtliche Kommandantur Schilder auf, die den Fischern eine bestimmte Zone als verboten anzeigte. Die Grösse dieser Zone enthüllte genau das Feuerfeld der betreffenden Batterie.



Helmut Bernhard, Chef der
Gestapo in Caen



Karte von Robert Thoma:
die deutsche Batterie am
Pointe du Hoc



Kopie einer der wichtigsten Informationen über die in Caen stationierte 716. Infanterie-Division, 5 Wochen vor der Landung in der Normandie beschafft

Weit mehr Diskretion wurde beim Minenlegen angewandt. Wie sollten unsere Leute neu angelegte Minenfelder herausfinden, da sie oft absichtlich unzulänglich markiert waren und keiner von uns mit einem Minensuchgerät herumlaufen konnte? Man brauchte damals nur zum nächsten Finanzamt zu gehen. Es war voll von wartenden Bauern, die ihre Grundsteuer erlassen haben wollten, da ihre Felder durch die überall ausgelegten Minen unbrauchbar geworden waren.

Ende 1943 war der grösste Teil unserer Arbeit getan. Da griff die Gestapo zu. Ich konnte im letzten Augenblick fliehen und ging zu den Maquis ins Massif Central. Dr. Sustental, der Bildhauer Douin und eine ganze Reihe weiterer Leute von uns wurden verhaftet, gefoltert, getötet. Girard musste in Paris untertauchen.

Aber andere Männer übernahmen unsere Arbeit und führten sie fort bis zu dem Tag, an dem die alliierten Landungsboote vor der Normandieküste auftauchten.»

Kidnapping auf Kreta

Es ist der 20. Mai 1941, als sich über 600 deutsche Transportmaschinen, vollbepackt mit Fallschirmtruppen, im Anflug auf Kreta befinden.

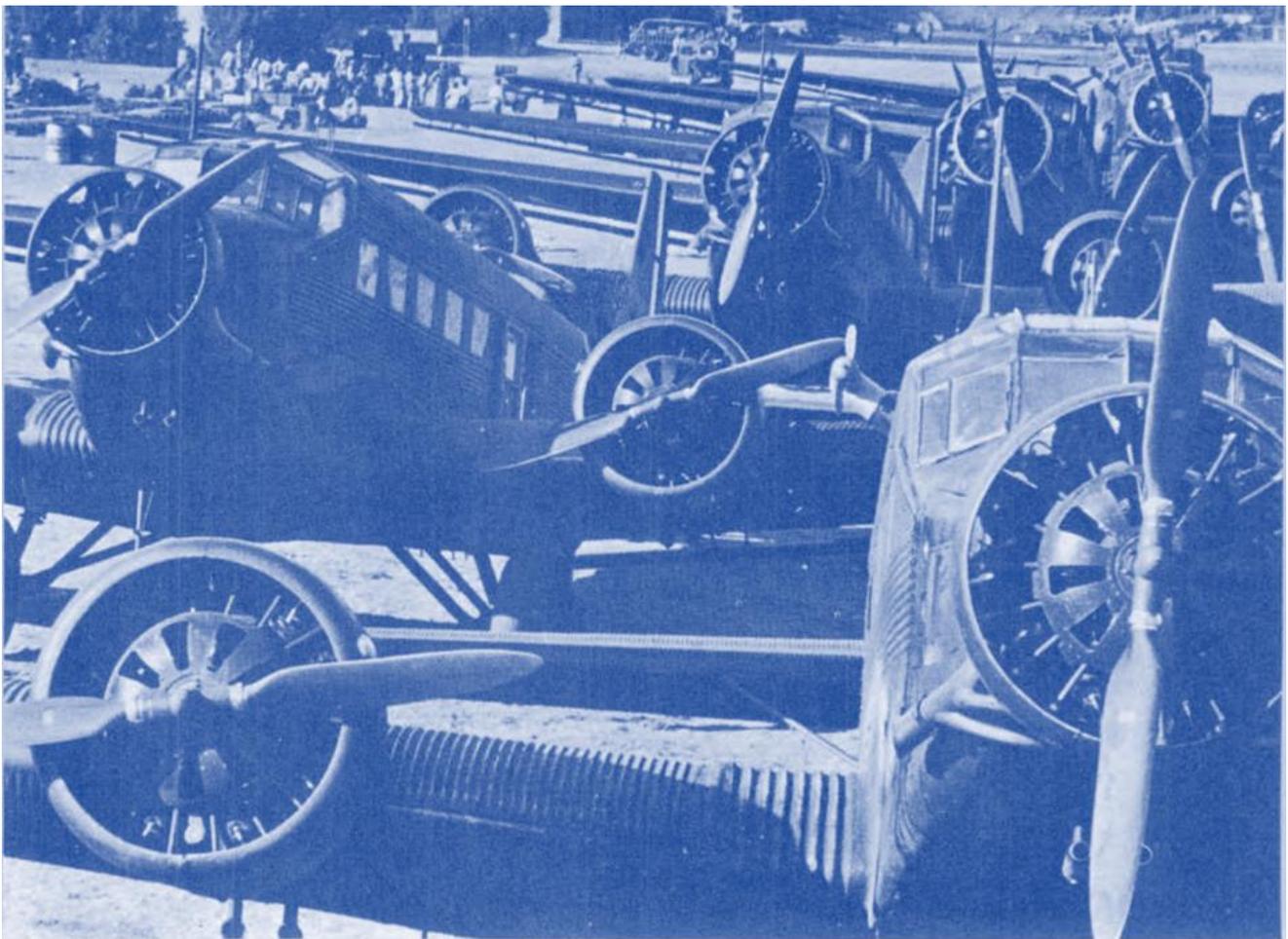
Diese Insel, auf der die Wiege des Zeus stand, wo Ikaros seinen sagenhaften Flug begann, hat im Verlauf ihrer wechselvollen Geschichte viele Eroberer gesehen: Dorer, Römer, Araber, Venezianer und Türken.

Dieses Mal sind es die Deutschen, und zu den Mythen und Sagen, an denen die Insel seit Homers Zeiten so reich ist, kommt eine weitere hinzu: ein deutscher General wird entführt.

Kreta, die grösste der griechischen Inseln, ist etwa 260 km lang, bis zu 60 km breit und wird von weniger als einer halben Million Menschen bewohnt. Ihre unzugängliche, von der deutschen Besatzung nur spärlich bewachte Südküste ist mit ihren vielen kleinen Buchten wie geschaffen für Kommando-Unternehmen, und ihre zerklüfteten, von Höhlen durchzogenen Gebirge bieten ideale Schlupfwinkel für die von englischen Instruktoren angeleiteten Partisanen, die aus der Luft und über das Meer laufend von der SOE versorgt werden.

Die deutschen Fallschirmjäger haben sich nach der Eroberung der Insel Kreta noch nicht etabliert, als auf der anderen Seite des Mittelmeeres, in Ägypten, schon Übungen von Fallschirmjägern im Gange sind, die ebenfalls auf Kreta landen sollen. Die SOE bildet in ihrer Zweigstelle «Ost» in Kairo ihre Agenten für Griechenland aus. Unter ihnen sind Dutzende junger Griechen, die auf abenteuerlichen Wegen ihre Heimatinsel Kreta verlassen haben und nun hier unter den Augen britischer Offiziere zu perfekten Agenten der SOE werden.

*Die deutschen
Transportmaschinen
vor dem Angriff auf Kreta*





Kreta — Ida-Gebirge

*Ausbildung
griechischer Rekruten
bei der SOE, Abt. Ost,
Kairo*

Einer von ihnen ist *Mickey Akaumianos*, kurz «Mickey» genannt. Er stammt aus Knossos, und das Haus seiner Eltern steht nur wenige Schritte entfernt von den Ruinen des Palastes des sagenhaften Königs Minos. Noch näher allerdings befindet sich eine prachtvolle Villa, die schönste auf der ganzen Insel. Sie ist vom Entdecker des Minos-Palastes, dem berühmten englischen Archäologen Sir Arthur Evans erbaut worden, der ihr auch ihren Namen gab: Villa Ariadne.

In der Villa wohnt jetzt einer der deutschen Befehlshaber der Insel, General *Friedrich Wilhelm Müller*.

Im Januar 1944 wird in Kairo ein junger englischer Offizier, Major *Patrick Leigh-Fermor*: erst 20 Jahre alt, zum Chef eines Sonderunternehmens. Er soll einen deutschen General entführen – Friedrich Wilhelm Müller, der wegen seiner brutalen Massnahmen von der griechischen Bevölkerung besonders gehasst wird. Durch seine Entführung soll nicht nur das Selbstvertrauen und Prestige der deutschen Truppen auf Kreta einen schweren Schlag erleiden, sondern daneben ein weiterer Beitrag zur Irreführung der Deutschen hinsichtlich der alliierten Landungsabsichten auf dem Balkan geleistet werden.

Die Wahl zum Führer dieses Kommando-Unternehmens ist auf Leigh-Fermor gefallen, da er nicht nur die griechische, sondern auch die deutsche Sprache perfekt beherrscht. Zu seinem Helfer wählt er einen Freund, den 18jährigen Captain *Stanley Moss*.

Am 4. Februar 1944 startet ein Wellington-Bomber vom Flughafen Bardia in Ägypten. An Bord befinden sich die beiden Offiziere Patrick Leigh-Fermor und Stanley Moss und zwei griechische SOE-Agenten: *Manoli Paterakis* und *Georgi Tyrakis*.

Nach einer guten Stunde Flug in ziemlich schlechtem Wetter kommen sie über der Insel Kreta an, wo auf der Lasithi-Hochebene, der inmitten von kahlen Gebirgen gelegenen Oase, die «das Tal der 20'000 Windmühlen» genannt wird, das Empfangskomitee auf sie wartet.

Der Pilot findet nur mit viel Mühe das Absprungsgebiet. Es bleibt für Leigh-Fermor gerade noch Zeit genug abzuspringen, bevor die Sicht im Wolkendunst schwindet.



Mickey Akaumianos

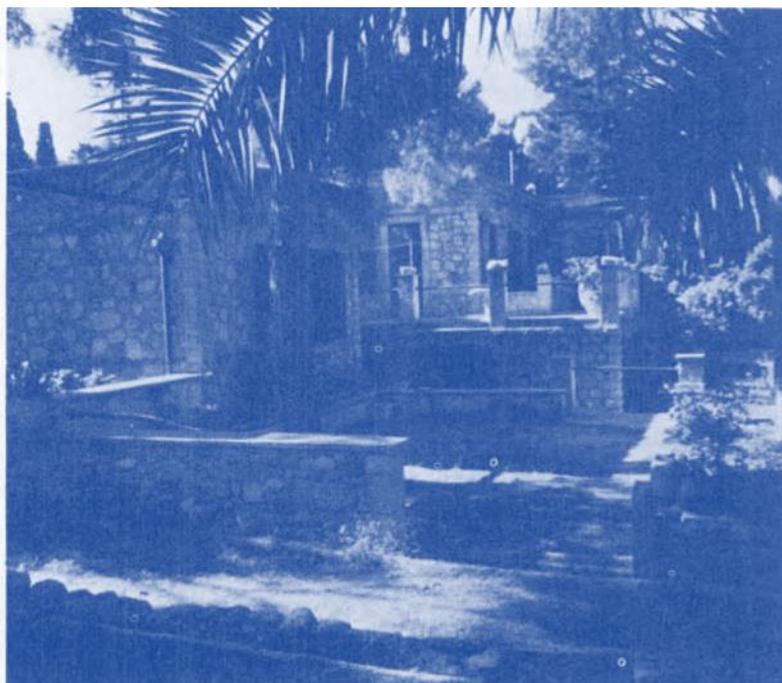
Bilder Seite 3.

Oben: Ein Bomber vom Typ Wellington, mit dem Leigh-Fermor nach Kreta kommt

Unten: Das Absprungsgebiet die Lasithi-Hochebene

Links: General Friedrich-Wilhelm Müller

Rechts: Die Villa Ariadne





Nach mehreren erfolglosen Versuchen, die anderen drei Männer abzusetzen, begibt sich der Pilot nach Bardia zurück. Leigh-Fermor landet auf der Lasithi-Ebene und trifft auf die wartenden Griechen. Er wird in einer Bauernhütte untergebracht, wo er während der nächsten Nacht vergeblich auf seine Kameraden und den Nachschub wartet – denn alles ist ja im Flugzeug geblieben.

Es dauert einige Wochen, bevor die Wetterverhältnisse für einen erneuten Abwurfversuch geeignet zu sein scheinen. Doch liegt diesmal ein starker Bodennebel über der Lasithi-Hochebene; der Pilot sieht die Lichtsignale des Empfangskomitees nicht und fliegt wiederum unverrichteter Dinge zurück.

Erst nach zwei Monaten Warten erhält Leigh-Fermor Nachricht, dass sein Kamerad Moss und die Griechen Manoli und Georgi von einer englischen Motorbarkasse an die Südküste der Insel gebracht werden sollen.

Zusammen mit einigen Partisanen macht Leigh-Fermor sich auf den Weg zur Südküste. Am Abend des 4. April 1944 erreicht die Gruppe mit ihren Maultieren – zwei mühevollen, gefährliche Tagesmärsche liegen hinter ihnen – den letzten Berggipfel vor der Küste. Von hier sind die Männer nur noch wenige Kilometer vom Strand entfernt.

Die Motorbarkasse mit den drei Agenten nähert sich der Küste. Vom Strand her wird ein Lichtstrahl sichtbar – das vereinbarte Zeichen. Noch bis wenige Wochen zuvor ist dieser Strand von Minen verseucht gewesen, doch haben Brandung und Schafherden inzwischen auch die letzte Mine zur Explosion gebracht. Deutsche Küstenwachtposten befinden sich in etwa 2 km Entfernung zu beiden Seiten dieser Strandstelle. Das Boot nimmt Kurs auf den Strand, wo inzwischen Leigh-Fermor mit seinen Leuten wartet. Ein Dingi wird ins Wasser gelassen.

Nach der stürmischen Begrüßung erfahren die Angekommenen, dass das Objekt ihrer Bemühungen, General Müller, vor zwei Tagen die Insel verlassen hat. Sein Nachfolger ist General *Heinrich Kreipe*, Ritterkreuzträger, Kommandeur der 79. Infanterie-Division, der von der Ostfront hierher versetzt worden ist.

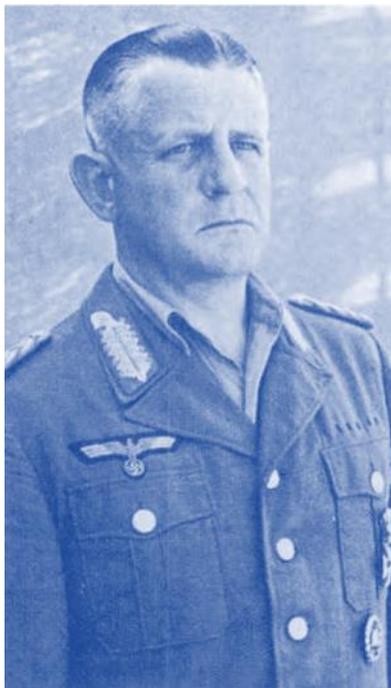


Major Patrick Leigh-Fermor

Links:

General Heinrich Kreipe

Rechts: Der erste Morgen in Kastamonitsa





Leigh-Fermor und Moss beschliessen, den neuen General zu entführen, und ziehen *Kastamonitsa* mit ihrer Begleitung in die Berge. Sie sollen im Dorf Kastamonitsa, zwei Tagesmärsche weit von der Südküste entfernt, bei einer Bauernfamilie untergebracht werden.

Nach fünfstündigem Marsch, während schon der Morgen graut, erreichen sie den Platz, wo sie sich tagsüber versteckt halten werden: eine geschützte Plattform hinter dem Rand eines Hügels. Nach einer kurzen Mahlzeit schlafen sie hier bis zum Abend. Es wird beschlossen, während der kommenden Nacht bis nach Skonia zu marschieren, wo man sich dann während des nächsten Tages versteckt halten kann. Es ist wieder Morgen, als die Männer Skonia erreichen. Von der Familie eines der Partisanen herzlich begrüsst, nehmen sie Platz am reichgedeckten Tisch. Da nach griechischer Sitte alle das Gleiche tun müssen, sobald jemand aus der Runde sein Glas erhebt, ist die Gesellschaft innerhalb weniger Stunden ziemlich angeheitert. Und dann beginnt eine wahre Prozession. Beinahe das ganze Dorf läuft zusammen, die Ankömmlinge zu begrüßen – selbst die zwei Polizisten kommen, um sie zu sehen und ihnen ihre Dienste anzubieten. Während sich die Einheimischen an ihr Tagewerk machen, legen sich die Gäste für den ganzen Tag schlafen und brechen erst um 10 Uhr abends auf. Bei Tagesbeginn haben sie das erste Ziel ihres beschwerlichen Marsches erreicht: Kastamonitsa, ein kleines Dorf zu Füßen hoher Berge. Alles scheint noch zu schlafen, als sie vor dem Haus ihrer hiesigen Gastgeber ankommen – doch auch hier ist der Tisch schon gedeckt, man hält nur die Fenster geschlossen, und die einzelnen Familienmitglieder wechseln sich ab in der Wache vor dem Hof. Die Angst vor Entdeckung ist nicht unbegründet: im Dorf ist kürzlich ein Genesungsheim für deutsche Soldaten eingerichtet worden.

Nach der königlichen Mahlzeit, an der alle Männer der Familie und die Guerillas teilnehmen, legen sich die Reisenden schlafen.



Am nächsten Tage kommt *Mickey Akaumianos*, Hauptagent der SOE für Kreta, nach Kastamonitsa – von allen beneidet, da er mit dem normalen Autobus direkt aus Heraklion, der Hauptstadt der Insel, anreisen konnte. Mickey, dessen Vater im Kampf gegen die Deutschen ums Leben gekommen ist, spielt die entscheidende Rolle in dem Abenteuer.

Man beschliesst, dass Mickey schon am nächsten Morgen zusammen mit Leigh-Fermor nach Heraklion zurückfahren soll, um während der nächsten Tage die Lage auszukundschaften, während Moss mit den Guerillas in die Berge bei Kastamonitsa gehen und dort eine Art Hauptquartier einrichten soll, wodurch die Operation doppelseitig vorbereitet wird.

Vor dem Abschied werden abends die von Mickey mitgebrachten falschen Pässe und Personalpapiere ausgegeben, werden Karten studiert und Notizen gemacht. Nach mehreren Stunden erreichen Moss und seine Leute ihr Höhlenversteck. Es liegt an einem Steilhang hoch über Kastamonitsa; die Höhle ist zwar nur wenige Meter breit und etwa 1,20 m hoch, bietet jedoch ausgezeichneten Windschutz, und in ihrem Innern ist es verhältnismässig gemütlich. Wenige hundert Meter entfernt befindet sich eine Quelle, und einer von ihnen holt während der nächsten Tage – obwohl sie genügend Nahrungsmittel bei sich haben – jeden Morgen frisches Brot heran. Ausserdem empfangen die Höhlenbewohner immer häufiger Besuch: die wie Piraten aussehenden Schäfer aus den umliegenden Bergen, die stolz sind, wenn ihre Gastgeschenke – Wein, Käse und Fleisch – von den Partisanen angenommen werden. Da jeder dieser Besucher seine Mithilfe anbietet, werden sie alsbald als Bergführer oder auch Boten eingesetzt.

Mittlerweile haben Leigh-Fermor und Mickey, als Bauern verkleidet, ihr Ziel erreicht. Sie sind, ohne kontrolliert zu werden, mit dem Autobus nach Heraklion gefahren und haben die 7 km von Heraklion nach Knossos zu Fuss zurückgelegt, als Leigh-Fermor zum ersten Mal die schwer bewachte Villa Ariadne sieht. Wenige hundert Meter vom Minos-Palast entfernt, wohnt hier nun General Kreipe. Die Villa ist von mehreren Wachtposten geschützt

*Die Höhle über
Kastamonitsa*

und mit Stacheldraht umzäunt. Es wäre sinnlos, den Versuch zu machen, hier einzudringen, um den General zu entführen.

Das Elternhaus Mickeys ist ein zur Villa Ariadne gehöriges Wirtschaftsgebäude, von wo man die Villa des Generals und den sie umgebenden Park bestens beobachten kann. Leigh-Fermor und Mickey bleiben fast 2 Wochen hier, des Öfteren besucht von deutschen Soldaten aus dem Begleitschutz des Generals, mit denen sie sich im Laufe der Zeit angefreundet haben. Aus ihrem Zimmer im ersten Stock beobachten sie Tag für Tag das bewegte Leben um die Villa und kommen zu dem Schluss, den General zu entführen, während er – wie sie feststellen, meist bei Nacht – von seinem Hauptquartier bzw. dem dortigen Kasino zurückkehrt, das etwa 20 km von hier in Ano Archanes liegt.

Innerhalb weniger Tage haben sie sich die Einzelheiten seines Wagens so gut eingepägt, dass sie ihn im Dunkeln nicht nur an der Silhouette, sondern auch am Motorgeräusch erkennen können.

Mickey Akaumianos erinnert sich:

«Die Villa Ariadne, der Wohnsitz des Archäologen Arthur Evans, diente während der ganzen Dauer der Besetzung als Wohnung der deutschen Generäle.

Die Gruppe Leigh-Fermor habe ich zum ersten Mal im Dorfe Kastamonitsa getroffen; wir brachen, nachdem wir eine Nacht mit Essen und Trinken dort verbracht hatten, von dort auf, um in der Nähe unseres Hauses und auch vom Hause aus die beste Stelle für die Entführung Kreipes zu erforschen.

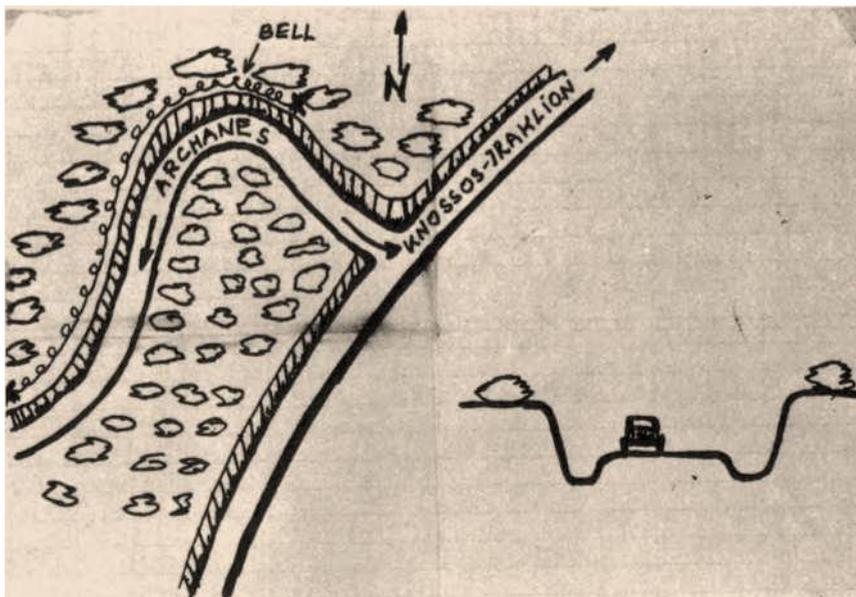
Wir hielten uns ständig in der Nähe des Hauses auf und verfolgten von hier aus die Gewohnheiten und auch die Besucher General Kreipes.

Einige Nächte verbrachten wir auch ausserhalb des Ortes, um alle Einzelheiten unseres Planes zu überprüfen. Daneben nahmen wir Kontakt auf zu den deutschen Militär-Bediens-teten des Generals und erkundeten alle möglichen Bewegungen und Ausfahrten des Generals.»

Am Mittag des Ostersonntags 1944 kehrt Leigh-Fermor nach Kastamonitsa zurück und erstattet den dort Wartenden Bericht. Er bringt auch einen exakten Lageplan von der Stelle mit, die er und Mickey für den besten Überfallplatz halten.



Mickey Akaumianos, 1968



Situationsplan für den Überfall



Der Platz des Überfalls

Es ist eine Art Haarnadelkurve, in der die Strasse von Ano Archanes in die Strasse Knossos-Heraklion mündet; die scharfe, unübersichtliche Kurve und der mögliche Gegenverkehr zwingen jeden Fahrer, zu bremsen und den Wagen langsam um die Ecke rollen zu lassen.

Zu beiden Seiten der Strasse befinden sich steile Rebhänge; ausserdem verlaufen an den Rändern der Fahrbahn Gräben, die tief genug sind, um als Versteck zu dienen. Um den an der Kreuzung Wartenden den Wagen des Generals früh genug melden zu können, schlägt Mickey vor, ein einige hundert Meter langes Kabel zu verlegen, über das er mit einer Klingel das Signal geben kann.

Nur Georgi und Manoli, die zusammen mit Moss aus Kairo gekommen sind, werden in den Operationsplan eingeweiht – die übrigen Partisanen haben keine Ahnung, weshalb die zwei Engländer überhaupt nach Kreta gekommen sind. Ein Bote wird in die Berge geschickt, um einen gewissen *Bourdzalis* und seine Guerillas zu holen.



Die verfallene Winzerhütte bei Skalani



Am Morgen des 21. April trifft Bourdzalis mit seiner Gruppe ein: ein wilder Haufen *Die Guerillas von Bourdzalis* kriegerischer Gestalten, alle mit schwarzen Turbanen und verrosteten Gewehren, von denen manches schon ihren Ahnen im Kampf gegen die Türken gedient hat.

Dieser Trupp soll als Schutz an der Überfallstelle dienen und eingreifen, falls irgendetwas Unvorhergesehenes geschehen sollte.

Zum letzten Mal zünden die Männer das Feuer in der Höhle an, die ihnen 12 Tage lang Unterschlupf geboten hat. Während der Nacht brechen sie dann auf in Richtung Skalani, einem 5 km von der gewählten Kreuzung entfernten Dorf. Leigh-Fermor, Moss, Manoli und Georgi verstecken sich in einem Haus in Skalani, während die Guerillas mit ihrem Chef Bourdzalis in dem verfallenen Haus eines Winzers in der Nähe untergebracht werden.

Das Haus des Bauern *Pavlos Sokraphistos* ist klein, jedoch sauber und gemütlich. Mickey, der mit allen für die Operation notwendigen Vorbereitungen beschäftigt ist, schickt über Mittelsmänner Verpflegung, die er auf dem schwarzen Markt in Heraklion gekauft hat – deutsche Schokolade, Konserven und Butter.

In Skalani werden die letzten Vorbereitungen für den Überfall getroffen. Einige Male sehen sich die zwei Engländer – in geliehenen Kleidern und zusammen mit Mickey – den geplanten Überfallort an: die Biegung der Strasse von Ano Archanes, vor der Abzweigung an der Hauptstrasse. An der linken Strassenseite soll das Kabel entlanggezogen werden; hier werden die beiden Engländer auf den Wagen warten, bis er aus der Kurve herauskommt. Sie werden sich, als deutsche Feldgendarmen verkleidet, mit roten Signallampen und einer Kelle mitten auf die Kreuzung stellen und den Wagen anhalten. Dann sollen Leigh-Fermor und Manoli den General auf den Rücksitz des Wagens schaffen, während Moss den Fahrer aus dem Wagen herausholen wird.

Die Guerillas von Bourdzalis sollen währenddessen etwa fünfzig Meter neben der Kreuzung Stellung beziehen und den Verkehr stoppen, falls sich ein Fahrzeug zeigen sollte.

Die eventuelle Begleitung des Generals soll festgenommen und ins Innere der Insel, zum Ida-Gebirge, geschafft werden.

Moss wird nach dem Überfall den Wagen des Generals steuern, und während Leigh-Fermor mit der Mütze des Generals neben dem Fahrer sitzt, wird der General im Fond des Wagens von Georgi, Manoli und einem dritten Helfer auf dem Boden gehalten werden. Sie wollen über Heraklion in Richtung der Berge fahren, den Wagen irgendwo abstellen und sich dann zu Fuss zur Südküste Kretas durchschlagen, von wo ein englisches Motorboot sie abholen wird.

Doch bleibt noch so manches Problem ungelöst: Wird der Wagen genügend Benzin haben? ... Während des Überfalles kann zufällig auch ein Militärkonvoi auftauchen; wie soll man sich verhalten, falls er zu stark ist, um ihn anzugreifen? Per Autobus fahren sie die gesamte Strecke einmal ab, um sich ein Bild von der Route zu machen, die sie später bei Nacht werden fahren müssen. Die Strasse verläuft in zahlreichen Kurven am Palast von Knossos und der ihm schräg gegenüberliegenden Villa Ariadne vorbei. Einige Kilometer weiter liegen die ersten Vororte Heraklions. In der Dunkelheit werden auf der Strasse nur deutsche Fahrzeuge und Soldaten anzutreffen sein, da für die Zivilbevölkerung nachts Ausgehverbot gilt.

An der Stadtgrenze von Heraklion stehen Kontrollposten. Die wichtigsten Ausfallstrassen sind überdies mit Stacheldrahhindernissen und Schlagbäumen versperrt. Dass die meisten der Kontrollposten Telefonverbindung zueinander haben, macht die Sache noch gefährlicher. Sie werden das ganze Stadtzentrum durchqueren müssen, bevor sie die Ausfallstrasse in Richtung Rethymnon erreichen. An der Porta Chanion, dem westlichen Tor der aus der Türkenzeit stammenden Stadtmauer, sind sogar Panzerhindernisse aufgestellt.

Nach Verlassen der Stadt haben sie mehr als 20 Kontrollpunkte und 5 Strassensperren gezählt. Etwa 25 km hinter der Stadt schliesslich liegt die Gabelung, an der die Strasse nach Anoya abgeht. 50 Minuten haben sie für die Fahrt von der Kreuzung bei Knossos bis hierher benötigt.

Wenn alles gut geht, werden Moss und die zwei Griechen mit dem General an dieser Stelle den Wagen verlassen und in Richtung Anoya marschieren. Leigh-Fermor wird mit dem Wagen des Generals, einem neuen Opel Kapitän, etwa





*Die letzte Kostümprobe –
Major Leigh-Fermor (links)
und Captain Moss in deut-
schen Uniformen*

zwei Kilometer weiterfahren und das Fahrzeug an einer Stelle lassen, wo von der Strasse eine Schlucht zum Strand hinunterführt, in deren Nähe wenige Monate zuvor ein englisches U-Boot aufgetaucht ist, das den Flugplatz von Heraklion unter Beschuss genommen hat. Im Wagen wird ein Brief in englischer und deutscher Sprache hinterlassen werden, ausserdem ein englisches Beret, Zigarettenstummel und ein Kriminalroman.

Aus einer nur ihm selbst bekannten Quelle besorgt Mickey zwei komplette Feldgendarman-Uniformen, dazu Seitengewehre, eine Kelle und eine rote Lampe. Während die Schwester ihres Gastgebers die Sachen auf Hochglanz bringt, legen die zwei Engländer sich einen deutschen Haarschnitt zu und reinigen ihre Waffen. Leigh-Fermor schreibt den Brief an die deutschen Behörden, den man im Wagen liegenlassen wird. Schliesslich machen er und Moss noch eine letzte Kostümprobe – die Uniformen passen ausgezeichnet.

Da trifft die Nachricht ein, dass die in der Winzerhütte versteckte Guerilla-Truppe nicht in der Lage ist, still zu sitzen. Einige der Männer streunen in den umliegenden Weinbergen umher und sind von Schäfern und Feldarbeitern gesehen worden, was zum Eingreifen der Deutschen führen kann. Der Chef der Truppe, Bourdzalis, ist sehr enttäuscht, als die Engländer in seine Hütte kommen und ihm sagen, dass sie es für das Beste halten, er zöge sich mit seinen Leuten sofort wieder in die Berge zurück. Seine Männer jedoch scheinen davon nicht sehr betroffen – eiligst packen sie ihre Sachen und ziehen ab.

Dadurch, dass die Guerillas bemerkt worden sind, besteht nun Gefahr, dass die Deutschen auch von der Anwesenheit der übrigen Gruppe erfahren haben – deshalb halten die Männer sich während der folgenden zwei Tage in einem ausgetrockneten Flussbett versteckt, nicht weit von Skalani. So verbringen die zwölf Leute, die den Überfall durchführen sollen, die verbleibende Zeit.

Und dann ist der lang ersehnte Tag da – der 26. April 1944; ein schöner Frühlingstag.

General Heinrich Kreipe:

«Ich bin morgens bei meiner Truppe gewesen, die weitverzweigt in der Gegend war, und mittags – nachmittags – war ich in meinem Divisionsstabsquartier in Ano Archanes. General Müller hatte die Villa Knossos zu seinem Hauptquartier gemacht, so dass der Weg



General H. Kreipe 1968

hin und her vorhanden war – leider unnötig, denn darauf wurde ja später das Unternehmen basiert. Abends war ich noch um 9 Uhr im Kasino und fuhr dann nach Hause. Im Auto war ein Maschinengewehr, der Chauffeur war auch bewaffnet, mit Pistole. Sonst waren wir allein.

Wir fuhren erst einen Weg zurück in allgemeiner Richtung Südosten und dann auf der Hauptstrasse nach Iraklion. Das war ein verhältnismässig guter Weg, aber die Zuleitung führte durch einen Hohlweg mit Spitznadelkurve. Diesen Punkt hatte sich das Kommando-Unternehmen ausgesucht – sehr richtig, denn da musste man langsam fahren. Wir fuhren.»

Mickey Akaumianos:

«Hinter dem Hügel lagen *Jassafakis* und ich versteckt; wir gaben das Erkennungs-Lichtsignal, als der Wagen des Generals herankam. An diesen Stellen verbargen sich sechs oder acht Widerstandskämpfer, und Leigh-Fermor und Moss standen mitten auf der Strasse, in deutschen Uniformen – bereit, den Wagen anzuhalten.»

General Kreipe:

«Plötzlich war in der Dunkelheit vorne, etwa an der Kurve, ein rotes Licht. Chauffeur fragte: ‚Soll ich halten?‘ Wir hatten Verkehrsstreifen. Ich sagte: ‚Halten!‘ Als der Wagen hielt, traten zwei Gefreite in deutschen Uniformen an das Auto heran. Der Ältere – Leigh Fermor – verlangte Fahrbefehl. Da ich keinen Fahrbefehl hatte – war nicht üblich – sagte ich: «Kenn’ ich nicht!’ – ‚Dann bitte Kennwort!) Ich tat etwas Falsches. Ich stieg aus dem Auto aus und fragte ihn: ‚Welche Einheit sind Sie denn? Kennen Sie denn Ihren General nicht?‘ An dem Auto waren die Wimpel und die Standarte. Darauf sagte Leigh-Fermor, als Gefreiter: ‚Herr General, Sie sind britischer Kriegsgefangener!‘»

In diesem Moment stürzte ein Partisan, ein grosser Bengel mit bärtigem Gesicht, auf mich zu – den stiess ich noch nieder –, und dann wurde ich von hinten niedergeschlagen. Idi fiel hin und wurde mit Kolben bearbeitet, geknebelt, gefesselt – und leider auch die Bezeichnung ‚du verfluchtes deutsches Schwein«. Wie gesagt, das waren die Partisanen. Ich wurde ins Auto ‚reingeschmissen, und zwei Partisanen lagen auf mir mit dem Dolch: ‚Wenn du dich rührst, stechen wir dich tot!‘» »

Mickey Akaumianos:

«Sie stoppten den Wagen, und die ganze Mannschaft rannte los, jeder auf seinen Platz – entweder zum Wagen des Generals oder zum Aufhalten des Verkehrs usw. Sie holten den General aus dem Wagen, hielten ihn fest, warfen ihn zu Boden, fesselten ihn schnell und brachten ihn in den hinteren Teil des Wagens. Ich fragte den deutschen Fahrer Albert, ob der Wagen genügend Benzin habe für die Fahrt, die wir vor uns hatten. Er sagte, der Tank des Wagens sei voll. Schnell ergriff Moss das Steuerrad, und die Fahrt begann, der Strasse folgend, während wir mit dem deutschen Fahrer Albert in westlicher Richtung davonzogen.»

General Kreipe:

«Ich konnte bei dem weiteren Anfahren – vorne sass die beiden Gefreiten, also die beiden Offiziere – ungefähr feststellen, wo wir waren: wir fuhren also an meiner Villa bei Knossos vorbei in Richtung Iraklion. In Iraklion sollten mehrere Postierungen sein – nur eine hat gerufen! Westlich von Iraklion ging die Hauptstrasse nach Rethymnon. In der Nähe von Rethymnon mussten wir aussteigen, der Wagen wurde an die Küste gefahren. In das Auto – das hörte ich am nächsten Tag – hat man einen Zettel gelegt. Man kannte ja dort den Wagen des Kommandeurs auf der Insel. «General Kreipe ist auf dem Wege nach Kairo.» In Wirklichkeit kam ich zu Fuss ins Gebirge nach Süden.



Im Übrigen möchte ich dazu bemerken, wie hervorragend das Nachrichtensystem dort funktionierte. Am nächsten Morgen schon brachten alle Sender – auch in England schon – die Nachricht: ‚General Kreipe ist auf dem Wege nach Kairo.‘

Das hatte das Gute, dass unsere Leute irreführt waren und die Verfolgung zu Anfang dürftig war.

Wir sind dann von Tag zu Tag in schwierigstem Gelände weitergegangen – nachts oder in der Dämmerung. Am Tage waren wir in Höhlen oder Unterschlüpfen im Wald, schon mehr Felsengelände.

Es war besonders schwierig – Wege waren ja nicht vorhanden, es ging immer querbeet, und man wollte ja keine Spuren haben. Im Übrigen möchte ich dabei gleich sagen: Nur ein einziges Mal habe ich deutsche Maschinengewehre in der Nähe schiessen hören, vielleicht einen Kilometer weit entfernt. Die Tarnung war also sehr gut, und die Engländer hatten sehr gutes Nachrichtenmaterial und arbeiteten ausgezeichnet zusammen mit den Partisanen. Wenn Schwierigkeiten waren, wenn sie sagten und Nachrichten hörten, dass Deutsche wieder dort waren, wurde von Höhe zu Höhe Nachricht gegeben durch Anzünden von Feuern.»

Gerade, als die Gruppe mit dem General die Berge um Anoya erreicht hat, wird weit im Gebirge ein Feuersignal sichtbar, das ihnen Gefahr anzeigt. Nach 6 Stunden ununterbrochenen Marschierens erreichen sie eine verfallene Hütte über Anoya, wo sie sich mit Leigh-Fermor und den übrigen Griechen treffen wollen, die den Wagen abgestellt haben.

Moss schickt inzwischen einen Boten mit seiner Meldung über den Verlauf der Operation zur Lasithi-Ebene, wo ein SOE-Agent eine Funkstation hat. Moss bittet um den Abwurf von Flugblättern, die bekanntgeben, dass General Kreipe bereits per U-Boot in Kairo eingetroffen sei und fordert weiter die Bereitstellung eines Schnellbootes.

Aus dem Dorf wird den Männern Essen und Wein gebracht, und sie sind noch bei der Mahlzeit, als Manoli mit der Nachricht hereinstürmt, dass die Deutschen das Dorf Anoya

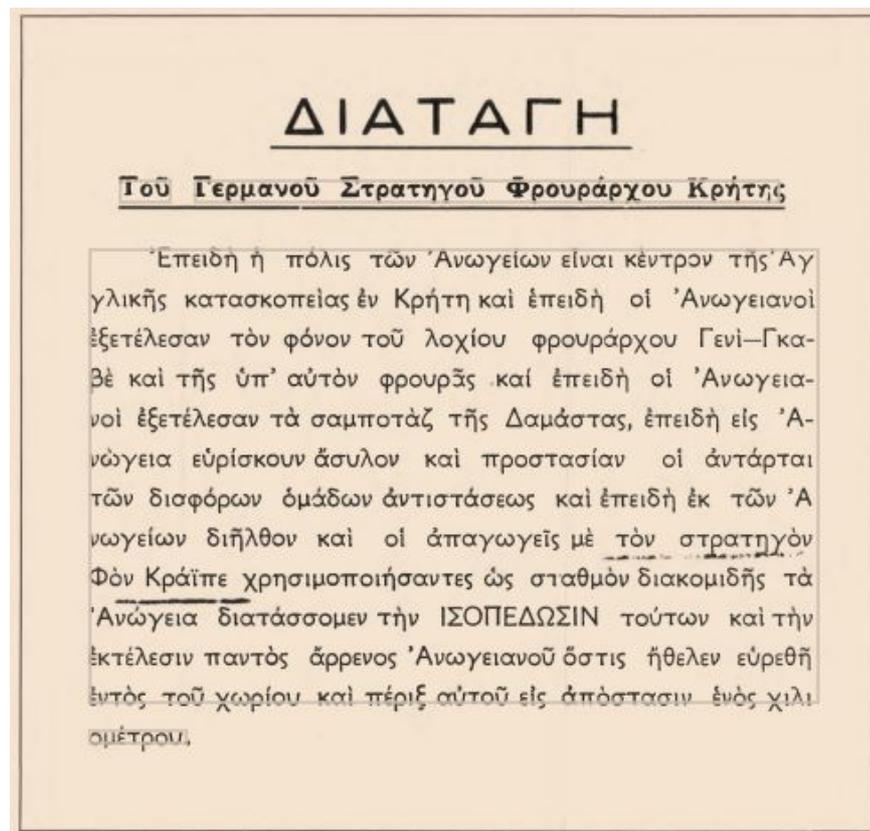
*Deutscher Suchtrupp
auf Kreta, 27.4.1944 in
der Umgebung von
Anoya*

besetzt haben und man die Hütte schnellstens verlassen muss. In einer Höhle finden sie ein neues Versteck.

Inzwischen sind alle auf Kreta stationierten deutschen Truppen, insgesamt fast 30'000 Mann, alarmiert und in die Berge geschickt worden mit dem Befehl, ihren General zu suchen – als Kreipe nämlich auch am Morgen nicht von seiner Skatpartie in Ano Archanes zurückgekehrt ist und sein Hauptquartier bestätigt, dass er am Abend um 21.45 Uhr nach Hause abgefahren sei, ist Alarm geschlagen worden. Alle auf der Insel stationierten Flugzeuge vom Typ Fieseler Storch werden ausgesandt, um jede Strasse, jeden Bergpass, jedes Dorf und alle Schlupfwinkel, wo man Partisanen vermutet, zu überfliegen. Noch während der Morgenstunden werden Flugblätter gedruckt:

«An alle Bewohner Kretas.

In der letzten Nacht ist der deutsche General Kreipe von Banditen entführt worden. Er wird in den Bergen festgehalten. Sein Aufenthaltsort kann der Bevölkerung nicht unbekannt sein. Wenn der General nicht innerhalb von drei Tagen freigelassen wird, werden sämtliche rebellierenden Dörfer im Gebiet von Heraklion dem Erdboden gleichgemacht. Gegen die Zivilbevölkerung werden strengste Massnahmen ergriffen.» In niedriger Höhe überfliegen die Suchflugzeuge die Insel – kreuz und quer, dabei stundenlang über den Bergen kreisend. Einige Male machen sie auf einsamen Bergpfaden verdächtige Gestalten und Eselkarawanen aus – doch stellen die über Funk herbeigerufenen Truppen jedesmal fest, dass es sich um harmlose Bauern auf dem Wege zum Markt handelt. Die Verwirrung wird dann noch grösser, als der britische Soldatensender «Calais» meldet, General Kreipe habe die Fronten gewechselt und sei auf eigene Bitte von einem englischen Sonderkommando abgeholt worden.



Deutsches Flugblatt: Bekanntgabe der Repressalien gegen das Dorf Anoya – an der Entführung General Kreipes sind einige aus Anoya stammende Guerillas beteiligt



*Deutscher Suchtrupp
in der Umgebung des
Ida-Gebirges
30. April 1944*

Da man zu dieser Zeit fast stündlich mit einer alliierten Landung rechnet, wird der Fall Kreipe als Bestätigung für die vermeintlich von den Alliierten beabsichtigte Invasion auf dem Balkan gedeutet.

Am Mittag des 27. April findet eine deutsche Verkehrsstreife den verlassenen Wagen des Generals. Der Brief der Engländer wird gefunden. Er besagt, dass ein britisches Kommando ohne jegliche Unterstützung der Bevölkerung Kretas den General entführt habe und dass General Kreipe sich bereits auf dem Wege nach Kairo befindet. Ausser dem Schreiben liegen ein grünes Kommando-Beret, Stummel von Player's-Zigaretten sowie ein Taschenkrimi von Agatha Christie im Wagen.

Bereits am nächsten Morgen werden die deutschen Truppen in ihre Kasernen zurückbeordert – doch nachdem bald darauf ein Vertrauensmann der Sicherheitspolizei meldet, dass der General sich ganz bestimmt noch auf der Insel in den Händen der Partisanen befindet, startet die Suchaktion aufs Neue.

General Kreipe:

«Ich muss sagen, dass nach dieser brutalen Gefangennahme im allgemeinen korrektes Verhalten war. Zum Beispiel kriegte ,der Generab sogar immer zuerst zu essen. Nicht ganz so einfach waren die sanitären Geschichten – davon möchte ich nichts weitererzählen.

Ich möchte eins erwähnen: Die Nordküste war ja flach und es war auch Landung möglich – war ja auch schon mal gemacht worden, dass ein U-Boot an der Nordküste gelandet war und in Iraklion Flugzeuge zerstört hatte.

Ich erkläre jetzt die Südfront: War für uns zu verteidigen und zu bewachen sehr schwierig, weil nur alle zwanzig Kilometer ein Doppelposten oder Unteroffiziersposten war. Sehr einfach für den Feind, sich merken: wo sind die – und dann konnte man genau in der Mitte machen, was man wollte. Eine bewegliche Truppe auf den Strassen gab es nicht, weil keine Strasse am Südrand war.»

Die Flüchtenden haben das Gebiet um Anoya inzwischen verlassen, und als sie in südlicher Richtung einen Ziegenpfad hinaufklimmen, finden sie eine bienenkorbformige, kunstvoll aus Steinen gebaute Schäferhütte. Der Schäfer empfängt sie gastfreundlich mit gegrilltem Lammfleisch, mit Käse und Wein. Alle sind ziemlich müde und angeschlagen. Der General schläft bereits ein, nachdem er sich zum Feuer gesetzt hat.

Sie ruhen sich in der Schäferhütte aus, da sie am nächsten Tag einen weiten Weg zurücklegen müssen, um den Treffpunkt mit den vier Griechen, die mit dem Fahrer des Generals aufgebrochen sind, zu erreichen.



*General Kreipe
vor dem Versteck
im Ida-Gebirge*

Nachmittags sehen sie dann schon von weitem die Gruppe herankommen – doch ist der Fahrer nicht bei ihnen. Die Ankommenden erklären, dass er an den Folgen der Schläge, die er beim Überfall abbekommen habe, gestorben sei. Erst Jahre später stellt sich heraus, dass der Fahrer des Generals, Unteroffizier *Albert Fenske*, von einem der vier Griechen erstochen worden ist und unter Steinen begraben wurde. Man schreibt inzwischen den 30. April. Den ganzen Tag schon marschiert die Gruppe in Richtung des Ida-Berges, des höchsten Gipfels auf Kreta, nachdem sie Nachricht erhalten hat, dass die deutschen Truppen sich wiederum sammeln zu einer neuen Suchaktion. Der Weg wird immer schwieriger, steiler und schmaler. Alle 10 Minuten müssen sie Pause machen. Dann erreichen sie die Schneegrenze; der Schnee ist von einer Eiskruste überzogen, und es geht nur Schritt für Schritt vorwärts. Es regnet und ist sehr kalt. Gerade, als sie den Abstieg beginnen, entdecken sie ein warnendes Feuerzeichen in den Bergen. Sie treffen auf einen Schäfer, der sie in eine Höhle führt, wo sie die deutsche Suchaktion abwarten wollen. Es ist eine der grossen kretischen Höhlen, mit Tropfsteinsäulen und verzweigt wie ein Labyrinth. Schon während der Kämpfe gegen die Türken hat diese Höhle als Unterschlupf gedient. Sie ist feucht und kalt, und bei Sonnenaufgang eilen alle nach draussen, um sich von den Sonnenstrahlen aufwärmen zu lassen.

Man hat dem General einen griechischen Polizeimantel gegeben, da er in seiner dünnen, durchnässten Uniform entsetzlich fror. Kreipe ist ziemlich niedergeschlagen und im Ungewissen über die Vorgänge um sich herum. Selbstverständlich weiss er auch nicht, dass sich deutsche Posten zeitweise in Rufweite befinden.

Und dann trifft ein Bote ein mit der Meldung, dass die Deutschen auch die Südküste, von wo die Entführer-Gruppe abgeholt werden soll, besetzt haben und dass sie darüber hinaus einen Ring um das gesamte Ida-Gebirge gezogen haben, um das Gebiet besser durchkämmen zu können.

Bilder Seite 37

*Oben:
Die Schäferhütte bei Anoya*

*Unten: 30.4.1942
In der Höhle am Ida-Berg*



Die Männer brechen sofort auf und erreichen nach Stunden mühsamen Kletterns eine verfallene Berghütte. Einige Tage später trifft ein Bote mit der Funkmeldung ein, dass während einer der nächsten vier Nächte eine Kommando-Gruppe an der Südküste landen werde, um ihnen, falls nötig, den Weg zum Strand freizukämpfen. Sie sind nur noch wenige Marschstunden vom Strand entfernt, den das Boot aus Ägypten anlaufen soll. Ein Melder kommt. Er bringt die Nachricht, dass soeben mehr als 200 deutsche Soldaten an diesem Strand gelandet sind.

Der Weg ist abgeschnitten.

Nach langem Hin und Her wird beschlossen, dass Leigh-Fermor und Georgi, als Bauern verkleidet, versuchen sollen, den nächsten SOE-Funker zu erreichen, während Moss mit dem General und den anderen durch die Berge entlang der Küstenlinie in westlicher Richtung weiterzieht. Sollte ein nicht besetztes Uferstück ausgemacht werden, so wird man Leigh-Fermor verständigen. Er wird dann seinerseits den neuen Landeplatz nach Kairo durchgeben.

Kaum sind Leigh-Fermor und Georgi gegangen, als wiederum ein Bote ankommt. Die grossen deutschen Einheiten marschieren jetzt in die umliegenden Taler ein; auch der Weg nach Westen ist nun abgeschnitten. Die Gruppe Moss mit dem General bleibt den ganzen Tag und die darauffolgende Nacht in ihrem Versteck. Dann entschliessen sich die Männer jedoch, auszubrechen, bevor man sie vollends eingekesselt haben wird. Nach einigen Stunden Marsch bergab erreichen sie Yarakari, ein kleines, verlassenes Dorf zu Füssen des Ida-Berges, wo sie eine kurze Rast einlegen, da der General, derartige Strapazen nicht gewohnt, vollkommen erschöpft ist. Es wird ein Maultier für ihn besorgt und dann geht es weiter – mehrere Stunden bergauf, bis die Gruppe wieder eine einsame, verwahrloste Hütte, hoch über Yarakari, findet, wo sie die Meldung von Leigh-Fermor abwarten will – ebenso die Meldung des Boten, der zum Erkunden eines noch unbesetzten Strandabschnittes ausgesandt worden ist.

Zum ersten Mal seit dem Überfall können sie sich hier nun einigermassen ausruhen und neue Kräfte sammeln. Am nächsten Tag trifft Nachricht von Leigh-Fermor ein, der wenige Marschstunden von hier einen Funker ausgemacht hat. Kairo wird am 9. Mai den Kommandotrupp an der Südküste landen, der – wenn notwendig – den Fluchtweg zum Strand freikämpfen soll.

Fast gleichzeitig mit dieser Meldung trifft der ausgesandte Kundschafter ein und berichtet, dass der Strand noch immer in deutscher Hand ist. Der Mann wird sofort weitergeschickt zu Leigh-Fermor, dessen Funkspruch gerade noch rechtzeitig in Kairo eintrifft, damit das Unternehmen gestoppt werden kann.

Am nächsten Tag kehren Leigh-Fermor und Georgi zu den übrigen zurück. Man beschliesst, in Richtung Rodakino zu gehen, wo die Küste beinahe unzugänglich und nicht sehr gut bewacht ist. Sie verlassen also ihre einsame Berghütte. Der gefährvolle Marsch beginnt erneut – ein Kundschafter ist ihnen immer voraus; sie wechseln ständig die Versteckplätze.

Und dann hat der General Pech mit seinem Maultier – es stolpert. Kreipe fällt zu Boden und bricht sich das rechte Schulterblatt.

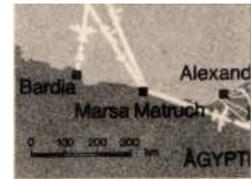
Inzwischen erreicht eine Meldung aus Kairo die Gruppe. In der Nacht vom 14. auf den 15. Mai 1944 wird ein Schnellboot in die Bucht von Rodakino einlaufen.

Um den Strand zu erreichen, ohne in den deutschen Sperrriegel entlang der Küste zu geraten, wählt Moss mit dem General und Manoli einen Weg über die zerklüfteten Berge, der zwar länger, jedoch frei von deutschen Posten ist, während Leigh-Fermor und die anderen einen kürzeren Weg benutzen. In einer Schlucht in Küstennähe werden sie auf die Gruppe mit dem General warten.

Am nächsten Abend schon treffen die beiden Gruppen wieder zusammen. Die Küste ist nun nicht mehr weit. Sie befinden sich bereits auf dem Abstieg zum Strand. Es ist etwa 10 Uhr abends, als sie die Motorengeräusche des ankommenden Schnellbootes hören.

KRETA

MITTELMEER



Flug- und Seeweg des Kommandos von Ägypten nach Kreta und sein Weg zurück mit General Kreipe

Zwei Dingi-Boote mit bewaffneten Stosstrupps an Bord nähern sich dem Strand. Jemand ruft nach Major Leigh-Fermor. Die Einschiffung geht schnell vor sich.

Im Hafen von Marsa Matruh, an der nordafrikanischen Küste, wo sie nach 24 Stunden Fahrt durch eine stürmische See ankommen, wird General Kreipe von einigen britischen Offizieren erwartet.

General Kreipe:

«Bei der Landung in Afrika – in Marsa Matruh – empfing mich der Leiter der Kommandos, ein Oberst *Bamfeld*. Er hat mich korrekt behandelt und war in jeder Weise behilflich. Sie müssen nur bedenken: 14 Tage hatte ich kein sauberes Taschentuch, wenn ich es nicht im Wasser gewaschen hatte.»

Nachdem seine verletzte Schulter behandelt worden ist, wird General Kreipe zusammen mit Leigh-Fermor und Moss nach Kairo geflogen. Es ist Mittag, als sie auf dem Flughafen von Kairo landen. Einige Presseleute und ein englischer General sind auf dem Flugplatz. Es ist das letzte Mal, dass Leigh-Fermor und Moss General Kreipe sehen.

Über Gibraltar und London wird Kreipe nach Kanada gebracht, wo er in einem Kriegsgefangenenlager in der Nähe von Calgary in den Rocky Mountains den Rest des Krieges verbringt.

Im Jahre 1947 wird er nach Hause entlassen – das Abenteuer von Kreta ist beendet.

*17. Mai 1944:
General Heinrich Kreipe
bei seiner Ankunft auf dem
Flugplatz von Kairo*



Operation «Fortitude»

Normandie, 6. Juni 1944, 6 Uhr früh. Fast ungehindert landen die Alliierten an der Küste, während die mächtigen deutschen Streitkräfte, die sie zerschlagen und ins Meer zurückwerfen sollen, an einem 200 km entfernten Küstenabschnitt am Pas de Calais vergeblich auf sie warten.

Erst nach mehr als 6 Wochen begreifen sie, dass sie zum Opfer des grössten Täuschungsmanövers der Kriegsgeschichte der «Operation Fortitude» geworden sind.



Die letzten britischen Soldaten haben am 4. Juni 1940 den Strand von Dünkirchen verlassen. Das grosse britische Expeditionskorps, ausgesandt, um Hitler zu schlagen, bringt ganze 25 Panzer und 12 Kanonen nach England zurück.

In dieser Stunde macht in London ein britischer Offizier den Vorschlag zur Gründung einer Truppe, die er ‚Kommandos‘ nennt und die den Engländern bei ihrer Rückkehr auf den Kontinent behilflich sein soll.

Der Offizier ist Brigadier *Dudley Clarke*, der mit seinem Vorschlag zum Begründer der neuen Truppengattung wird, die noch während des II. Weltkrieges zu grossem Ruhm gelangen sollte und die heute ein wichtiger Bestandteil jeder Armee ist.

Schon einen Tag nach Dudley Clarkes Vorsprache im Kriegsministerium wird *Winston Churchill* über die Neuigkeit informiert; er gibt seine Zustimmung, so dass noch während

Morgenstunden des 6. Juni 1944. So sahen die deutschen Kriegsberichterstatter die Invasionsflotte vor der Küste der Normandie



der nächsten 5 Tage die Vorbereitungen zu einem ersten Kommando-Überfall abgeschlossen werden können.

Ebenso schnell werden die Landungsorte für das Unternehmen ausgewählt: es sind die Sandstrände zu beiden Seiten von Boulogne-sur-Mer, an der Kanalküste gegenüber von Dover.

Nicht ganz drei Wochen nach der Kommandogründung schon wird der erste Angriff durchgeführt; die Zahl der Teilnehmer ist vom Mangel an Landungsbooten bestimmt worden; daneben sind in ganz Gross-Britannien zu dieser Zeit nur 40 (!) Maschinenpistolen vorhanden, von denen die Kommandotruppen 20 Stück erhalten, nachdem sie sich verpflichtet haben, die kostbaren Waffen nach der Rückkehr wieder abzugeben.

Von einer Filmgesellschaft mit schwarzer Schminke versorgt, verlässt die kleine Einheit von insgesamt 120 Soldaten und Offizieren in vier Booten den Hafen von Dover und nimmt Kurs auf die andere Seite des Kanals. Es ist der 25. Juni 1940 – wenige Stunden, nachdem die letzten französischen Truppen ihre Waffen niedergelegt haben, tun englische Truppen den ersten Schritt auf den Kontinent.

Brigadier Dudley Clarke, der Gründer der Kommandotruppen, der dieses erste Unternehmen selbst geleitet hat, erinnert sich an jene Nacht:

«Am späten Nachmittag liefen wir aus und nahmen bei Sonnenuntergang Kurs auf die französische Küste. Doch schon sehr bald trafen wir auf das erste Hindernis. Am Himmel erschienen plötzlich drei Spitfires. Sie kamen herunter, um einen Blick auf uns zu werfen. Wir winkten ihnen, gaben die vereinbarten Erkennungssignale, wir taten alles, was wir für richtig hielten. Doch schon im nächsten Augenblick begannen sie einen bedrohlichen Anflug. Das unselige Resultat davon war, dass wir eine Stunde verloren, und diese eine Stunde konnten wir nie wieder einholen.

Danach wurde es sehr schnell dunkel, und die Verbindung zu dem anderen Boot riss ab. Aber wir waren der französischen Küste schon sehr nahe, als *Millner-Gibson* mir sagte, dass er Ärger mit seinem Kompass habe. Er war nicht ganz sicher, wo wir überhaupt waren. Er verringerte deshalb die Geschwindigkeit um die Hälfte, wodurch der Motorenlärm gedrosselt wurde. So kamen wir allmählich näher und näher an die Küste Frankreichs heran. Diesmal passierte nichts. Das Boot glitt im seichten Wasser auf Grund. *Todd* flüsterte seine Kommandos, die Truppen glitten über den Rand des Bootes und wateten nach Frankreich hinein. Mein General hatte mir den strikten Befehl erteilt, nicht an Land zu gehen. Ich musste also mit *Millner-Gibson* im Boot sitzen bleiben und abwarten. Wir konnten nur auf das Beste hoffen. Während wir uns noch über ein wahrscheinlich deutsches Schnellboot Gedanken machten, brach ganz plötzlich, etwa eine Meile weiter südlich, am Strand Feuer los, und es flammte hell auf. *Millner-Gibson*, der neben mir stand, sagte leise: ‚So, da wären wir! Die Truppe ist angekommen.‘ Doch sie war es nicht; denn wo wir standen, war noch alles still. Und wie zur Bestätigung kam *Ronny Todd* zum Boot zurück und sagte: ‚Die Männer sind meilenweit in die Sanddünen hineinmarschiert, ohne irgendetwas gefunden zu haben.‘ Ich sah auf meine Uhr. Es war beinahe zwei Uhr, und ich befahl *Todd*, die Leute zurückzuholen, denn die Zeit wurde knapp. Es war eine kurze Sommernacht, und wir wollten nicht noch unnötige Risiken eingehen bei diesem ersten Abenteuer. *Todd* ging wieder in die Sanddünen zurück. Kurz darauf kam unser Ausguck und sagte: ‚Da bewegen sich mehrere Gestalten am Strand.‘ Es stellte sich heraus, dass die Gestalten eine deutsche Fahrradpatrouille waren, die den härteren Teil des Strandes entlangfuhr. Sie stoppten, sprangen von ihren Fahrrädern und eröffneten im nächsten Moment das Feuer. Ich glaube nicht, dass sie mehr als die Silhouette unseres Bootes sehen konnten. Trotzdem schlugen ihre Kugeln neben uns ein. Eine der Kugeln traf mich am Ohr und warf mich zu Boden. Die Verletzung war nicht allzu ernst. Ich glaube, es war nur ein Prellschuss. Ich verlor jedoch viel Blut, und mein guter Rock war über und über besudelt, was mich dabei am meisten ärgerte. Die deutschen Radfahrer strampelten dann davon und verschwanden – wahrscheinlich, um ihre



Brigadier Dudley Clarke

Kameraden zu warnen. Millner-Gibson und ich verbrachten eine schreckliche halbe Stunde. Der Mond war aufgegangen, und zudem hatten die Wolken sich zu lichten begonnen. In dieser halben Stunde sahen und hörten wir nichts von Todd. Nun hatten wir das verdächtige Schnellboot auf der einen Seite, ein Flugzeug flog herum, und dann sah ich einige Gestalten am Strand, und im gleichen Moment rief unser Posten: ‚Jetzt sind noch mehr Leute am Strand.‘ Und diese drohenden Gestalten kamen nun Schritt für Schritt in tiefem Schweigen auf uns zu. Ich wusste nicht, ob es Deutsche waren. Die Leute von dem Schnellboot vielleicht oder was sonst. Doch dann endlich rief einer der Unteroffiziere sehr deutlich seinen Namen, und die Spannung war vorüber. Wir nahmen alle an Bord, dann gab Millner-Gibson Startbefehl, und wir schossen ab in Richtung Dover.«

Bereits im Herbst 1940, wenige Monate nach der Gründung der Einheit und während Hitler sich auf die Invasion in England vorbereitet, erteilt Churchill den Auftrag zum beschleunigten Bau von Landungsfahrzeugen für die Kommandotruppen. Innerhalb kürzester Frist werden aus allen Teilen des Königreiches Soldaten und Offiziere zusammengezogen, die bereit sind, sich einer sehr viel strengeren Disziplin als beim normalen Militärdienst zu unterwerfen.

Ebenfalls im Herbst 1940 wird der Stab Combined Operations, ein alle Waffengattungen vereinigender Kommando-Operationsstab, gegründet, der sich in Zukunft mit den taktisch-technischen Vorbereitungen einer Invasion des besetzten Kontinents beschäftigt – wobei gerade die Kommandos eine grosse Rolle spielen sollen.

Grossbritannien, Sommer 1940. Ausbildung der ersten Kommandotruppen



Doch erst im Jahre 1941, nachdem *Lord Louis Mountbatten* zum Chef des Stabes Combined Operations ernannt worden ist, beginnt man, die Bedeutung der Kommandos zu erkennen. Im März 1942 ernennt Hitler Generalfeldmarschall *Gerd von Rundstedt* zum obersten Befehlshaber in Westeuropa. Rundstedt legt sein Hauptquartier nach St.-Germain-en-Laye, einem Städtchen 20 km von Paris entfernt. Der Mann mit der höchsten Befehlsgewalt in Westeuropa wohnt fortan in einer unauffälligen Villa, die zu einem Mädchen-Pensionat gehört.

19. August 1942, Dieppe, ein Hafen an der Kanalküste. 5'000 britische und kanadische Soldaten landen hier, um zu erproben, wie und ob überhaupt eine Invasion der von den Deutschen besetzten Küste durchführbar ist. Ja. Sie ist möglich – nur bleiben am Strand 4360 Soldaten zurück, unter ihnen mehr als 1'100 Tote.

Die sehr hohen Verluste von Dieppe sind mit den Erfahrungen, die das alliierte Oberkommando dabei sammelt, jedoch reich belohnt worden, und das blutigste Kommandounternehmen des II. Weltkrieges eröffnet ein länger als zwei Jahre andauerndes Täuschungsmanöver, das zuletzt «Operation Fortitude» genannt wird und damit endet, dass, als die Alliierten im Juni 1944 an der Normandieküste an Land gehen, die deutschen Oberkommandierenden nicht glauben können, dass gerade hier die Invasion stattfindet.

Um die Alliierten ein für allemal von einem neuen Landungsversuch abzuschrecken, erteilt Hitler im September 1942 den Befehl zum Bau einer Befestigungskette, die sich mit ihren von 300'000 Mann besetzten 15'000 Bunkern vom Nordkap bis zur spanischen Grenze erstrecken soll.

Doch schon bald erweist es sich als ausgeschlossen, den von Hitler auf den 1. Mai 1943 festgesetzten Fertigstellungstermin einzuhalten. Deshalb sollen zunächst die am meisten gefährdeten Punkte der französischen Küste geschützt werden. Nach Hitlers Ansicht zählt dazu vor allem die Kanalküste im Raum Pas-de-Calais.

Mehr als eine halbe Million Männer aus ganz Europa arbeiten Tag und Nacht an der Errichtung der Befestigungen. Millionen Tonnen von Beton werden gegossen; Kuppeln und

Dieppe, 18. August 1942



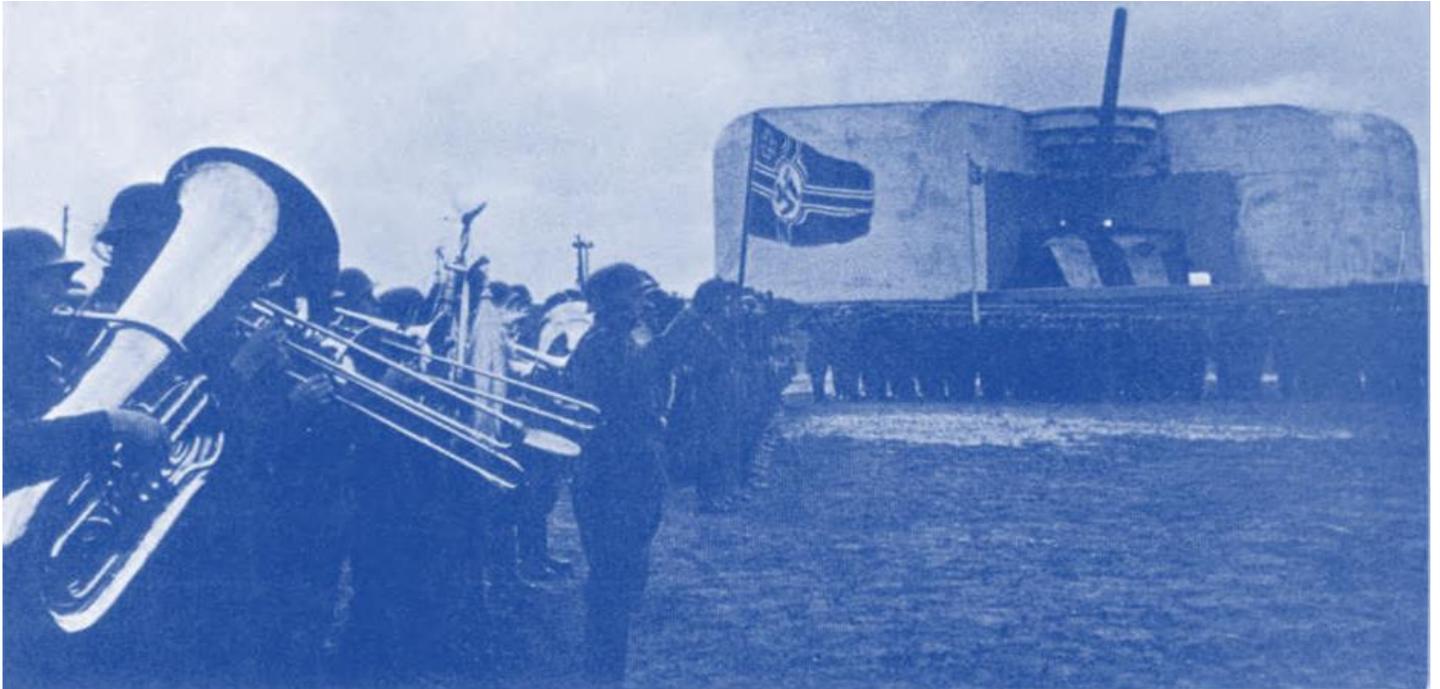


Kanonen der Maginot-Linie sowie Bordgeschütze französischer Kriegsschiffe finden am Atlantikwall neue Verwendung.

Doch schon nach einigen Monaten – die zu befestigende Küste erstreckt sich ja über mehrere tausend Kilometer – fehlt es an Zement. Der Beton kann nicht mehr gegossen werden. In dieser Zeit startet Goebbels seine grossangelegte Atlantikwall-Propaganda. Ausländische Journalisten und Militärattachés sind immer wieder geblendet von den mächtigen Offensiv-Batterien am Cap Gris Nez – wo «rein zufällig» immer auch deutsche Panzereinheiten

Besuch türkischer Generalstabsoffiziere am Atlantikwall

Einweihung einer neuen Batterie am Cap Gris Nez



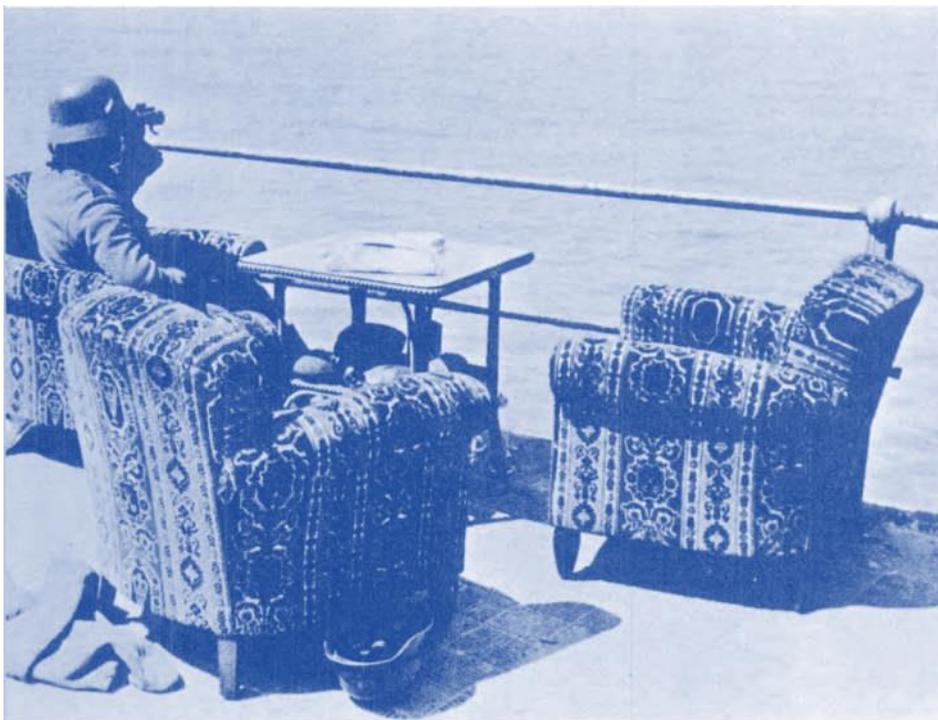
ten irgendwelche effektvollen Übungen durchführen. Gerade diese Batterien sind es auch, die den in grossen Scharen anreisenden Wochenschau- und Bildberichtern die richtige Kulisse für eindrucksvolle Reportagen über den Atlantikwall bieten. Denn mehr noch als dem Feind soll dem deutschen Volk vorgetäuscht werden, dass die Abwehr des gesamten Walles von solcher Stärke ist. In Wirklichkeit wird der Atlantikwall nur stückweise, und das im Abschnitt zwischen Le Havre und Hoek van Holland auch nur einigermaßen, fertiggestellt. Nur Hitler selbst kommt nicht einmal, den Wall zu besichtigen und um festzustellen, was er wirklich ist.

Da der Bau der Befestigungsanlagen im Pas-de-Calais und auch an anderen Stellen praktisch unmöglich ist, ohne dass französische, belgische und holländische Firmen hinzugezogen werden, ist man in London meist noch besser als in Berlin über Vor- und Nachteile der gerade entstehenden Befestigungen informiert.

Während die Deutschen sich besonders am Pas-de-Calais auf den Bau gigantischer Verteidigungsanlagen konzentrieren, haben die Alliierten auf der Konferenz von Quebec im August 1943 bereits beschlossen, 200 km weiter westlich, an der Normandieküste, zu landen.

Der Beschluss ist das Ergebnis von etwa zwei Jahren Forschung und Erkundung gewesen. Nur die Normandieküste erfüllt alle taktischen und strategischen Voraussetzungen eines Landeplatzes. Sie ist entfernt von grösseren deutschen Truppenkonzentrationen und Luftwaffen-Stützpunkten und im Übrigen nur schwach befestigt. Ausserdem bieten ihre weiten Ebenen sich für Landungen von Lastenseglern förmlich an.

Tatsache ist, dass sich die Küste des Pas-de-Calais am allerwenigsten für eine Invasion eignet – schon die hier herrschenden Strömungen machen den Einsatz von Landungsfahrzeugen fast unmöglich. Trotzdem lässt das deutsche Oberkommando unter Berufung darauf, dass von hier der kürzeste Weg in das Ruhrgebiet führt, gerade hier immer grössere Befestigungen entstehen, damit den Alliierten der Weg versperrt bleibt. Und da die Entscheidung für die Nor-



Deutscher Beobachtungsposten am Atlantikwall



*Eine der Postkarten,
die den Tonstrand
von Luc-sur-Mer zeigt*

mandie als Landungsgebiet strengst gehütetes Geheimnis bleiben muss, tun die Alliierten alles nur Erdenkliche, die deutsche Hypothese zu stützen und auf deutscher Seite den Angriff im Pas-de-Calais als sicher erwarten zu lassen. Es ist klar, dass das Gelingen der Invasion weder von materieller Überlegenheit noch von der Beherrschung des See- und Luftraumes abhängen wird, sondern davon, ob es gelingt, während der ersten Wochen grössere deutsche Verbände von der Normandie fernzuhalten.

Die britische Admiralität wendet sich im Mai 1942 mit dem Appell an die Bevölkerung, man möge ihr alle verfügbaren Fotos und Ansichtskarten, die die französische Küste zeigen, übersenden.

Innerhalb weniger Tage häufen sich mehr als 9 Millionen Fotos und Postkarten in den Büros der Admiralität. Eine Auswahl von etwa einer halben Million wird für eine Spezialkartei kopiert, wobei eine Unmenge wichtiger Details, die keine Landkarte verzeichnet, ausgemacht wird.

Beim Anblick einer Postkarte aus Luc-sur-Mer erinnert sich ein Offizier des Generalstabes von Feldmarschall Montgomery, der vor dem Krieg seine Ferien in der Normandie zu verbringen pflegte, an die breiten Tonstrände von Luc-sur-Mer, die für die Panzer eine möglicherweise tödliche Falle sein könnten. Der Strand ist ausgerechnet für die Landung der englischen Panzer vorgesehen.

Um Überraschungen solcher Art von vornherein auszuschliessen und um exakte Informationen über die geologische Beschaffenheit der Kliffs, den Neigungswinkel der Strände, die Tragfähigkeit des Sandes und ähnliche Details eines jeden Küstenteils der Normandie zu gewinnen – was für den Einsatz schwerer Panzerfahrzeuge ja entscheidend ist –, durchwühlen englische Geologen mehrere tausend französische

Daneben wird jeder Küstenabschnitt Strich für Strich aus 10'000 m Höhe fotografiert und danach mit Aufnahmen aus dem Tiefflug verglichen.

Als dann die Geologen ihre bis ins kleinste Detail gehenden, in monatelanger Arbeit entstandenen Berichte vorlegen, erweist dies alles sich als unzureichend für eine zuverlässige Planung.

Das ganze Invasionsprojekt scheint plötzlich davon abzuhängen, ob es gelingt, exakte Kenntnis von der Beschaffenheit der Strände heranzuholen. Und da die üblichen Quellen der britischen Abwehr dieser Frage gegenüber versagen, erhält Korvettenkapitän *Nigel Willmott*, Gründer der Stranderkundungskommandos und Leiter dieser unter höchster Geheimhaltung tätigen Spezialeinheit, Befehl, schleunigst Bodenproben der Landungsstrände zu beschaffen.

Verpackt in wasserdichte Anzüge und mit Hilfe von Spezialgeräten sollen die Männer seiner Einheit die Landungsstrände bis in jede Einzelheit untersuchen.

Bei Slapton-Sands in Devonshire, wo die englische Küste den normannischen Stränden am ähnlichsten ist, werden im Herbst 1943 die Übungen der Erkundungskommandos durchgeführt.

Willmotts Einheit ist bereits mit Erfolg bei den Vorbereitungen der Landungen in Nordafrika und zur Invasion Siziliens eingesetzt gewesen.

Anfang Januar 1944 wird der Einheit Willmotts ein kleines U-Boot überstellt, ein sogenanntes X-Boot. Boote dieses Typs sind erstmals vor wenigen Monaten zum Angriff auf das deutsche Schlachtschiff «Tirpitz» verwendet worden. Die X-Boote sind rund 17 m lang und haben einen maximalen Durchmesser von 1,65 m; man kann in ihrem Innern nur sitzen. Zwei verschiedene Periskope und drei kleine Bullaugen ermöglichen die Beobachtung der Aussenwelt. Die Geschwindigkeit des Bootes beträgt 6-7 Knoten über und etwa 4 Knoten unter Wasser.

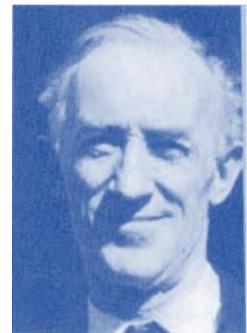
Vom 17. bis 21. Januar 1944 wird mit Hilfe eines solchen X-Bootes die längste Stranderkundungsoperation durchgeführt.

Korvettenkapitän Nigel Willmott:

«Wir erreichten die Küste der Normandie, indem wir unter Wasser gezogen wurden – eine ganz neue Technik, die mit Hilfe des Schleppers «Darthema» entwickelt worden war. Er schleppte uns auch an diesem Abend – der Kanal ist in diesem Bereich mehr als hundert Meilen breit – durch den Radarbereich der feindlichen Küste; und dann waren wir allein. Wir tauchten auf und fuhren über die Minenfelder hinweg. Da wir keinen grossen Tiefgang hatten, kamen wir nicht mit ihnen in Berührung.

Dann kamen wir an unserem Ziel an. Mag sein durch einfaches Glück oder gute Führung – ich war nämlich der Navigator – trafen wir es genau und sogar fast pünktlich; bei Tagesanbruch am 18. Januar 1944. Vorsichtig und sehr langsam bewegten wir uns dorthin, wo wir die Verteidigungen gut sehen konnten. Es war alles sehr aufregend und spannend. Alle Häuser an der Küste waren leer und verschlossen, aber es gab eine ganze Menge Leben. Leute, die mit Bulldozern arbeiteten und die Verteidigungen errichteten. Man konnte alles sehr deutlich sehen. Wir lagen vor Moulins-St.-Laurent, und unser Standort für die drei Tage der Operation lag zwischen diesem Ort und Vierville, etwa 3 oder 4 Meilen westlich davon.

Der Stundenplan, an den wir uns zu halten versuchten, sah vor, dass wir auf Grund gingen, sobald wir mehr oder weniger in Position waren und dann auf Grund liegen blieben bis etwa 11 Uhr, um zu schlafen. Diese 4 Stunden waren übrigens die einzige Gelegenheit, Schlaf zu bekommen. Danach nahmen wir unsere Mahlzeit ein und tauchten auf, um ganz nah an die Küste heranzukriechen, bis auf 300 bis 400 Yards, die Verteidigungen zu betrachten, nach den Navigationsmarkierungen zu sehen und die Verteidigungsanlagen zu skizzieren, wo es möglich war usw., bis zur Dunkelheit. Dann gingen wir wieder für einige Stunden auf Grund, assen noch einmal, bereiteten die Schwimmausrüstungen vor – es war eine Menge Arbeit – und dann tauchten wir um 7 Uhr abends auf und näherten uns der Küste, um



*Korvettenkapitän
Nigel Clougston-Willmott*



Das Innere von X-24

*Die Strandhindernisse
an der Kanalküste*



die Schwimmer an Land gehen zu lassen. In diesem Fall, da es ja Hauptziel der Erkundung war, Klarheit über den Zustand der Strände zu bekommen und zu erfahren, ob sie sich für die Landung von Fahrzeugen eigneten, waren es die Soldaten, die das Ausschimmen unternahmen. Sie alle waren wirklich tapfere Burschen. Normalerweise gingen sie um 7 Uhr abends ins Wasser, mussten dann ein paar hundert Yards schwimmen, manchmal auch weniger, denn ab und zu gelang es uns, mit dem Boot direkt auf den Strand zu kommen. Ich blieb dann immer an Deck. Die zwei Marinesoldaten waren unten und die Schwimmersoldaten oben bei mir. Wenn sie dann abgeschwommen waren, zogen wir uns wieder auf das Wasser zurück, wo wir in wenigen hundert Yards Entfernung von der Küste unsere hydrographischen Beobachtungen der Gezeitenströmungen und andere Untersuchungen anstellten. Um etwa 10 Uhr wurde es dann Zeit, die Männer von der Küste abzuholen. Wir hatten verschiedene raffinierte Techniken, dies zu bewerkstelligen, die immer den Gegebenheiten angepasst waren und die wir bei früheren Operationen ausgearbeitet hatten. Nachdem wir die Männer aufgenommen hatten, mussten wir gut 4 Meilen weit auf See hinaus, um die Batterien aufzuladen, was einen solchen Lärm verursachte, dass wir dies unmöglich nahe vor der Küste tun konnten. Diese Gelegenheit nutzten wir dann auch zur Überprüfung der Waffen und Ausrüstungsgegenstände der Schwimmer, die immer nachgesehen, auseinandergenommen, gereinigt und getrocknet werden mussten wegen des Salzwassers. Und sie hatten in der Tat eine Menge Ausrüstung bei sich: Pistole, Kampfmesser, einen – wie wir ihn nannten – Neigungsmesser und ein Echolot, grosse Bohrer, um den Boden zu prüfen und Proben davon aufzunehmen, Patronengürtel, in die die Proben gesteckt wurden, dann Säcke für Proben, die eiserne Ration, Unterwasserschreibtafeln, Unterwasserkompass und last not least Bleistifte und Brandy; natürlich musste der Brandy immer nachgefüllt werden. Nun, die Dinge liefen ziemlich gut, aber wir hatten auch einige Male Alarm. Der erste Zwischenfall passierte, als die Schwimmer an der Küste auf zwei deutsche Wachtposten mit Taschenlampen stiessen. Dies war unerwartet, aber wir hatten genug Erfahrung, um zu wissen, ob die Wachtposten einen wirklich gesehen hatten oder aber nur glaubten, irgendetwas gesehen zu haben. So zogen unsere Männer sich zurück, um nach einer Weile wieder nach vorn zu gehen. Und dann, als sie, flach auf dem Boden liegend, schon mit dem Entnehmen von Sandproben beschäftigt waren, kamen zwei weitere Wachtposten vorbei. Einer von ihnen stolperte über ein Teil ihrer Messeinrichtung. Er fiel hin, hatte sich am Knie verletzt, stand mit Hilfe seines Kameraden wieder auf, klopfte seine Hose ab und ging weiter, ohne nachzusehen, über was er eigentlich gestolpert war. Er muss geglaubt haben, dass es ein Stein war.

Doch wir schafften es schliesslich, so wie man es eben nicht anders von uns erwartete, und kamen zurück mit vielen Informationen über den Verlauf der Minenfelder, denn auch dies schien uns für bestimmte Stellen sehr wichtig zu sein, Verteidigungsinformationen und vor allem der so bedeutenden Information über die Tragfähigkeit des Strandes. Jeder schien sehr erfreut zu sein. Doch glaubte man, dass es das Beste sei, in dieser letzten Zeit die Gefahr zu meiden, dass die Invasion blossgestellt würde. Und so wurden keine Mini-U-Boot-Erkundungen mehr unternommen.»

Schon 1942 sind alle Häfen zwischen Bordeaux und Antwerpen zu Festungen ausgebaut worden. Aufgrund eines persönlichen Befehls Hitlers müssen diese Festungen bis zum letzten Mann und bis zur letzten Patrone gehalten werden; jeder Festungskommandant hat sich schriftlich verpflichten müssen, dafür zu sorgen, dass, bevor sein letzter Soldat fällt, er die Hafenanlagen in die Luft jagt. Denn, wie Hitler es einmal ausdrückte, «wenn wir die Häfen halten, halten wir Europa».

Tatsächlich können die Alliierten, ohne einen Hafen zur Verfügung zu haben, nicht ernsthaft an eine Invasion denken. Schon nach wenigen Tagen ohne Nachschub würden ihre Soldaten ins Meer zurückgeworfen sein. Doch zu der Zeit, als Hitler seinen Hafenkommendanten den Kampf bis zum letzten Blutstropfen befiehlt, findet in Grossbritannien



*Einer der Froschmänner
der Stranderkundungs-
kommandos*

Lord Louis Mountbatten, Chef des Stabes Combined Operations, der die ersten Vorbereitungen für die Invasion trifft, die Lösung des Problems: «Nun, wenn wir keinen Hafen einnehmen können, dann müssen wir uns eben einen mitbringen», sagt er auf einer Konferenz, wo diese Feststellung zunächst als schlechter Witz betrachtet wird. Noch ahnt niemand, dass zwei Jahre später mehr als 20'000 Arbeiter diesen Witz mit Hilfe von einer Million Tonnen Stahl und Beton in die Wirklichkeit umsetzen und dass die künstlichen Häfen, von denen der Erfolg der Invasion abhängen wird, gleichzeitig zu einem der grössten Geheimnisse der Operation «Overlord» werden sollten. Selbst den Raum, in dem das Modell der Hafenteile steht, dürfen nur wenige ranghohe Offiziere betreten.

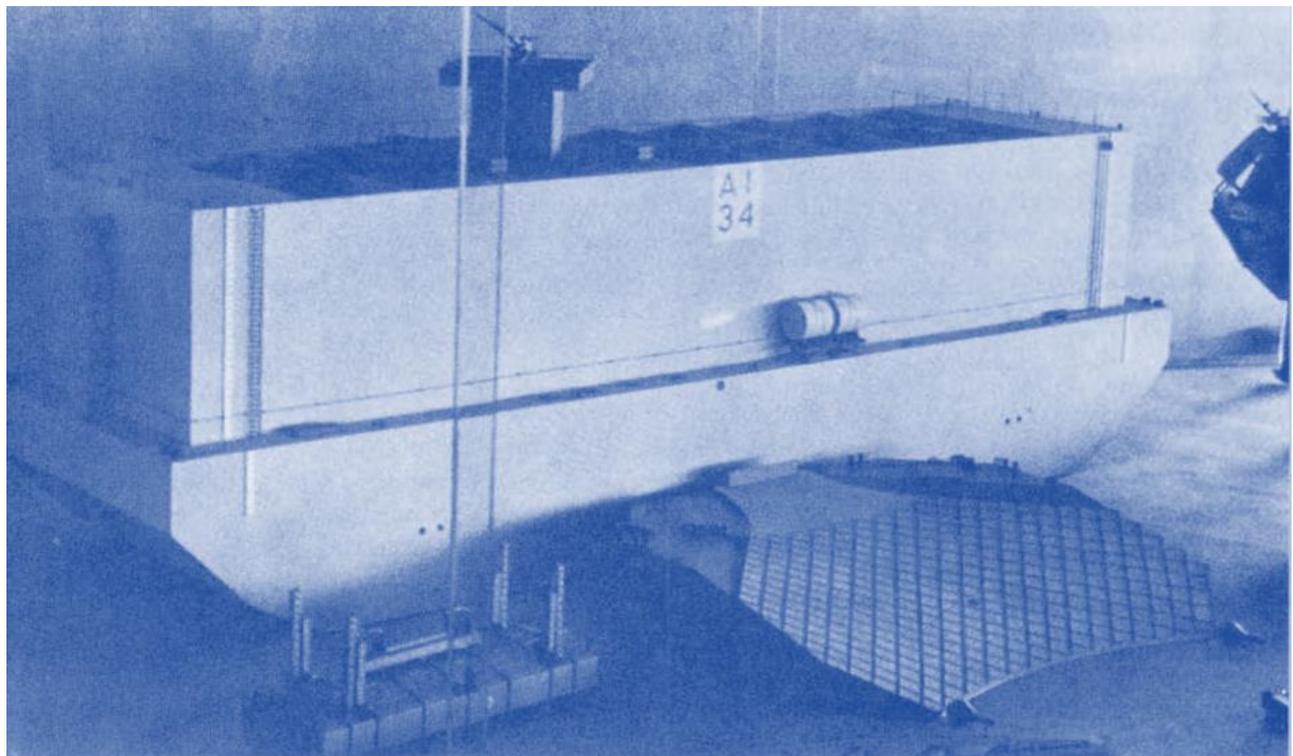
Der künstliche Hafen bekommt den Decknamen «Mulberry». Er soll eine grössere Kapazität haben als der Hafen von Dover, dessen Bau schon in Friedenszeiten fast 7 Jahre in Anspruch genommen hat – allein zum Studium des Meeresbodens sind mehrere Monate erforderlich.

Doch in diesem Fall ist der für den Hafen vorgesehene Lageplatz schwer vermint, durch Hindernisse unbrauchbar gemacht und liegt direkt unter den Mündungen der deutschen Küstenbatterien – vor dem französischen Badeort Arromanches.

Jedes einzelne Teil muss vor den Augen des Feindes über den Kanal transportiert werden, und innerhalb von 14 Tagen sollen alle Bauelemente zu einem Hafen zusammengestellt sein. Man beschliesst, gleich zwei dieser Häfen zu bauen: einen für die britischen und einen für die amerikanischen Landungstruppen – allein die erforderlichen Molen werden eine Länge von insgesamt 12 km haben. Die riesigen Caissons werden sogar Mannschaftsräume und Flakstellungen aufnehmen. Dank der auf den Meeresgrund gestemmten langen, mächtigen Stahlbeine fluten die Hafenelemente mit den Gezeiten auf und ab.

Der deutschen Luftwaffe und dem Nachrichtendienst entgehen natürlich nicht die zu Dutzenden in der Themse-Mündung und bei den ostenglischen Werften liegenden seltsamen Gebilde, die wie fünfstöckige, auf der Seite liegende Warenhäuser aussehen.

Das streng geheimgehaltene Modell der Teile des «Mulberry»-Hafens





*Erprobung des
«Panjandrum»*

Die englischen Hafentarbeiter halten die Kästen für schwimmende Getreidesilos, die die Alliierten mitzuschleppen gedenken, um die Bevölkerung des Kontinents zu ernähren, während der deutsche Generalstab sie als Ersatzmolen identifiziert, die die Alliierten zu benutzen beabsichtigen, falls ihnen die Eroberung eines Hafens glücken sollte. Diese Interpretation bestärkt sie natürlich noch mehr in ihrer Gewissheit, dass die Alliierten als erstes einen Hafen am Pas-de-Calais angreifen werden.

Eine ebenfalls neu entwickelte Installation, die «Swiss Roll», «Schweizer Wecken», ist eine vom Schiff in Richtung Ufer abrollbare schwimmende Mole aus Stahlgelenken, die den künstlichen «Mulberry»-Hafen ergänzen wird.

Doch werden diese Neuentwicklungen nach aussen hin während der nächsten Monate von zwei anderen Bauvorhaben der Königlichen Marine in den Schatten gestellt. Da ist zunächst der schwimmende Flugplatz «Lilo», der das deutsche Oberkommando in der Annahme bestärken soll, dass die Alliierten ihre Landung in einem für Lande-Operationen nicht gerade geeigneten Gebiet durchzuführen gedenken – für die Normandie wären schwimmende Flugplätze jedenfalls überflüssig.

Dann erhält ein englisches Werk im August 1943 die Rohskizzen einer Vorrichtung, die dazu dienen soll, selbst in die stärksten Stahlbetonbauten des Feindes eine Bresche zu schlagen – gross genug, um einen Panzer durchzulassen. Das Gerät besteht aus zwei wuchtigen Stahlrädern, die einen Durchmesser von 3 m und eine 30 cm breite Lauffläche haben. Die trommelartige Achse dient als Sprengstoffkammer, und die gesamte Vorrichtung wird angetrieben von einer Anzahl Raketen, die an den Rändern der zwei Räder befestigt sind. Der Apparat erhält die geheimnisvolle Bezeichnung «Panjandrum» und wird unter strengster Geheimhaltung in einem eigens dafür errichteten Werkschuppen gebaut, den ausser den Arbeitern nur noch 7 Personen betreten dürfen – selbst seinem Erfinder ist der Zutritt verboten. Innerhalb eines Monats ist ein Versuchsmodell des «Panjandrum» fertiggestellt und wird unter Bewachung durch eine Polizeieskorte bei Nacht abtransportiert.

Am Bestimmungsort an der Ostküste angelangt, wird das Gerät dann erstaunlicherweise ohne jede Geheimhaltung erprobt. Dutzende Ausflügler können, gemeinsam mit hohen Offizieren, das feuerspeiende Gebilde bewundern, das über den Strand rollt, bis es das Gleichgewicht verliert und – umkippt. Den Neugierigen wird erklärt, dass dieses Monstrum in der Lage sein wird, den Atlantikwall zu durchbrechen.

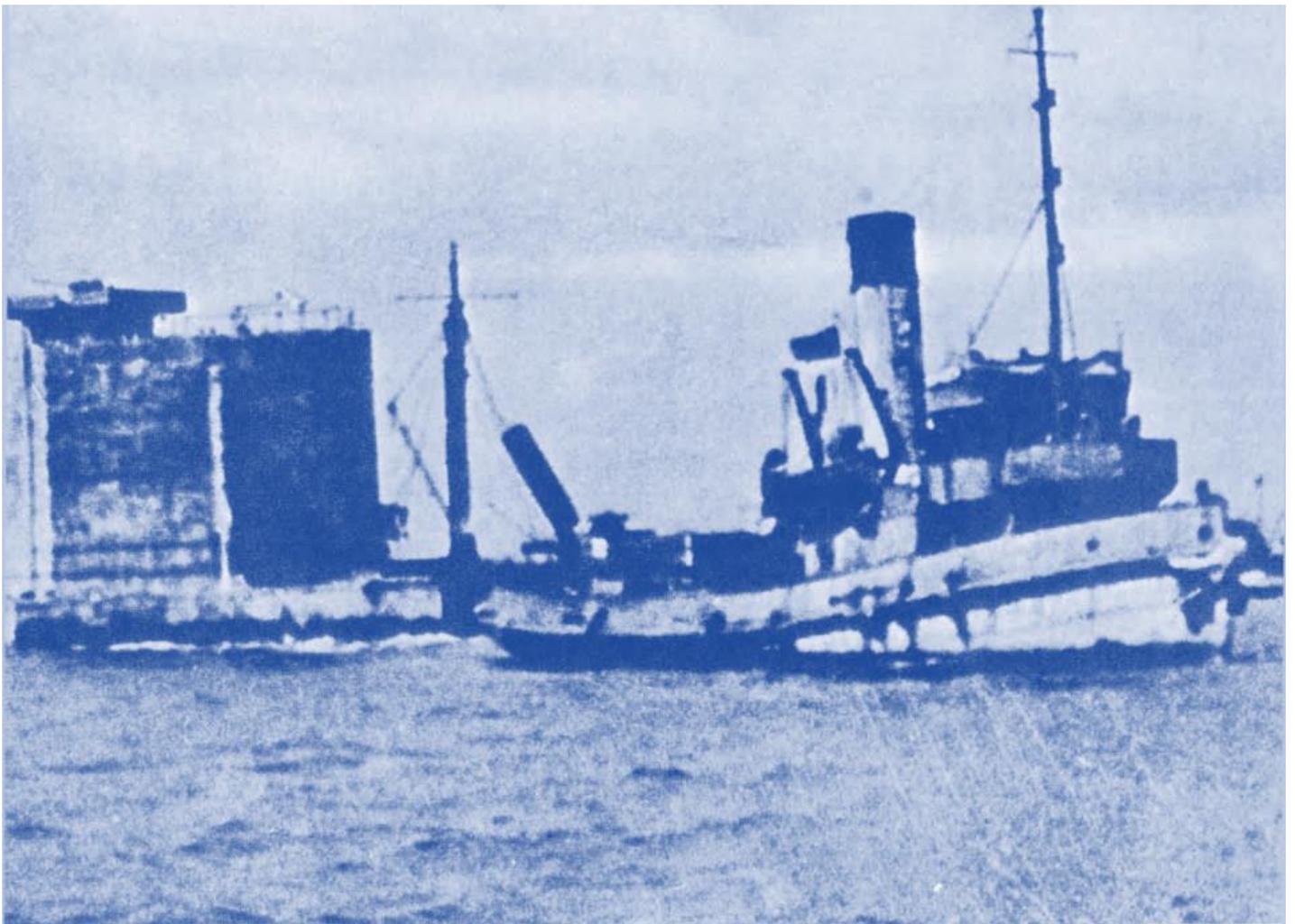


Etwa um die gleiche Zeit, als General *Dwight D. Eisenhower* zum Oberkommandierenden der alliierten Invasionstruppen bestimmt wird, entsendet Hitler seinen Feldmarschall *Erwin Rommel* nach Frankreich. Rommel hat den Auftrag, die Verteidigung der Westküste Frankreichs sicherzustellen. Er beginnt die Arbeit mit einer gründlichen Inspektion der Gefahrenzone – und während die intensive Propaganda von der Unbesiegbarkeit des Atlantikwalles weiterläuft, beginnt auch die deutsche Seite zielstrebig zu bluffen.

An vielen Stellen werden neue «Minenfelder» angelegt, die, obwohl von Stacheldrahtverhauen umgeben, lediglich aus Warntafeln bestehen. Da beim Auslegen von Minenfeldern zum Schutz der Einheimischen auch die örtlichen französischen Behörden über die Abmessungen der Felder benachrichtigt werden müssen, ist die Täuschung perfekt. Daneben werden alliierten Agenten in Spanien und der Schweiz Karten mit Einzeichnungen von Minenfeldern und Befestigungen in die Hände gespielt.

Mit der Vortäuschung stetig wachsender Verteidigungen geht eine ebenso stetige Vermehrung der in Frankreich stationierten deutschen Divisionen Hand in Hand, was mit ganz simplen Mitteln bewerkstelligt wird: Man weist die französischen Behörden an, Quartierscheine bereitzuhalten; bei der französischen Eisenbahn werden Transporte angemeldet; dann kommt der Quartiermeister, Gebäude werden übernommen, Divisions-Schilder ange-

*Transport von Teilen des
«Mulberry»-Hafens*





17.-19. April 1944:
Kurze Rast während der
Inspektionsreise entlang der
Küste zwischen Somme- und
Schelde-Mündung.
Von rechts: Generalfeldmar-
schall Erwin Rommel, Gene-
ral Wilhelm Speidel, Vize-
Admiral Friedrich Ru und
Hauptmann Helmut Lang

bracht – und eines Tages werden in der Gegend Übungen durchgeführt. Die im nächsten Umkreis tätigen Männer der Resistance besorgen den Rest, und schon nach wenigen Tagen kennt London den Standort der neuen Division. Allerdings werden diese Täuschungsmassnahmen so weit ausgedehnt, dass es notwendig wird, im Hauptquartier in Paris eine Liste der wirklichen und der Geister-Divisionen zu führen, damit der Stab nicht durcheinanderkommt. Durch die für die Résistance bestimmten Fragebogen aus London, die den Deut-



Nordfrankreich,
Frühjahr 1944

schen ab und zu in die Hände fallen, kann man überdies feststellen, ob und in welchem Masse der Gegner «angebissen» hat.

Die SOE hält die Verbindung zu ihren Agenten mit Hilfe der von der BBC im Anschluss an die Tagesnachrichten gesendeten Code-Sätze aufrecht. Natürlich bleibt den Engländern nicht verborgen, dass die Bedeutung mancher dieser Sprüche durch festgenommene Agenten den Deutschen bekannt wird. Hier sehen die Alliierten eine ideale Möglichkeit, beim Feind Verwirrung zu stiften, und ab Mai 1944 befinden sich die deutschen Truppen fast ständig in irgendeiner der zahlreichen Alarmbereitschaftsstufen – wobei nur jeweils der Küstenabschnitt wechselt.

Da die im Küstenbereich stationierten Einheiten, abgesehen von den BBC-Codesprüchen, auch noch während der sogenannten «angespannten Tage» auf der Hut sein müssen, die vom Gezeitenkalender, der Wetterlage und dem Mondlicht bestimmt werden, führen die Täuschungen dazu, dass die Alarmbereitschaft innerhalb weniger Tage mehr eine Art Routine-Übung denn ein Zeichen kommender Gefahr darstellt. Daneben regt die SOE speziell im Pas-de-Calais und den angrenzenden Gebieten verstärkte Aktivität der Résistance an. Die fast jede Nacht ankommenden Versorgungsabwürfe und der ständig wachsende Funkverkehr können den in diesem Raum besonders wachsam Deutschen nicht entgehen; zumal ab und zu Funkgeräte abgeworfen werden, die auf ähnlicher Wellenlänge arbeiten wie die Geräte der Panzereinheiten der am Pas-de-Calais stationierten 15. Armee. Auch die sogenannten «Funkspiele», der Funkverkehr zwischen den in deutscher Hand befindlichen Agentensendern und London, bestätigen immer wieder, dass die Invasion im Pas-deCalais zu erwarten ist.

Von der Truppe selbstgefertigte Wurfgeschosse, die die Invasionstruppen aufhalten sollen





Besonders sorgfältig werden die Luftlandetruppen vorbereitet – zunächst mit dunklen Brillen und dann bei Nacht. Die Piloten der Lastensegler müssen imstande sein, auch in der Dunkelheit auf jedem kleinen Streifen Erde zu landen – sei es auch nur die Gasse zwischen Hindernisreihen! Den Lastenseglerbesatzungen und den Fallschirmjägern werden ausserdem Filmaufnahmen von Reliefkarten gezeigt, die genau den Eindruck vermitteln, den man vom anschwebenden Lastensegler oder niedergehenden Fallschirm aus hat.

Da die Ortschaften auf den für die Übung verwendeten Landkarten polnische und die Flüsse russische Namen tragen, wissen die Truppen bis zum letzten Augenblick nicht, wo ihr Ziel liegt – obwohl sie es im Detail bestens kennen. Die wirklichen, höchst geheimen Stabskarten nämlich tragen die Bezeichnung «Bigot» – und «Bigot» ist der Deckname für eine ganz kleine Gruppe höchster Offiziere und einiger Wissenschaftler, die in das wahre Landungsgeheimnis eingeweiht sind.

Bereits im Februar 1944 stellen auch die Alliierten fest, dass sich das Bild der französischen Küste entscheidend zu ändern beginnt. Tag für Tag werden deshalb Tausende Tiefflug-Aufnahmen gemacht, die die Überwachung der Deutschen bei ihren eiligen Arbeiten an der Küste sicherstellen.

Danach fliegen die Aufklärer meist in etwa 5 bis 8 km Entfernung an der Küste entlang und fotografieren sie, fast die Wellen berührend, aus der Sicht eines ankommenden Landungsbootes.

Dann nähern sie sich dem Strand bis auf etwa eineinhalb Kilometer und machen ähnliche Aufnahmen aus der Sicht an Land watender Truppen – all dies unter heftigem Flakbeschuss.

Schliesslich gehen sie auf 1'000 m Höhe, von wo der Strand noch einmal fotografiert wird, damit das Verhältnis des Küstenstreifens zum jeweiligen Gezeitenstand des Meeres errechnet werden kann. Jedes, auch das kleinste Detail dieser Luftaufnahmen wird in England auf eine riesige Reliefkarte übertragen.

Auf Grund der Erkenntnisse, die die Stranderkundungen Willmotts und die Fotos der Luftaufklärung vermitteln, entsteht an einem Abschnitt der englischen Küste

*Französische Küste,
Frühjahr 1944.
Von Luftlandehindernissen
dem sog. «Rommel-Spargel»
übersäte Felder*

Bilder Seite 39

Oben:

*Die höchst geheime Karte
eines tatsächlichen Lan-
dungsabschnittes der Ameri-
kas mit letzten Eintragungen
vom 12. Mai 1942*

*Die Karte trägt
die Aufschrift «Bigot» und
ist nur einer kleinen Gruppe
höherer Offiziere
der Alliierten zugänglich*

Unten: Grossbritannien

*Frühjahr 1942
Lande-Übungen
mit neuentwickelten Panzern
werden an einem Küsten-
streifen durchgeführt
der mit Nachbildungen von
deutschen Strandhindernis-
sen versehen ist*

eine den Strandverhältnissen der Normandie bis ins Kleinste entsprechende, maßstabgerechte Nachbildung. Neben sämtlichen deutschen Hindernissen, Minen und Stacheldrahtverhauen sind hier auch die neuesten Konstruktionen Rommels vertreten. So können die Truppen die Landung und vor allem den Umgang mit den verschiedenen Spezialpanzern erproben, die für die Invasion inzwischen entwickelt worden sind. Ihrer Eigenschaften wegen werden sie allgemein «Funnies» genannt. Der populärste «Funny»-Typ ist der sogenannte Dreschflegel, dessen freihängende Ketten auf die Erde schlagen und jede Mine zur Explosion bringen. Über seine Spur können die Truppen gefahrlos vorwärtsgehen.

Selbst die stabilsten deutschen Strandhindernisse, die aus Teilen der früheren belgischen Grenzbefestigungen stammenden «Belgischen Tore», von den Alliierten «Element C» genannt, werden nachgebaut. An den drei Tonnen schweren Eisentoren – stark genug, ein vollbeladenes Landungsfahrzeug auch bei Höchstgeschwindigkeit zu stoppen – ermitteln Sondereinheiten der Pioniere die wirkungsvollste Zerstörungstechnik.

In der Nacht zum 18. Mai 1944 fallen den deutschen Küstenwachen im Gebiet von Calais die britischen Offiziere *George M. Lane* und *Roy Wooldridge* in die Hände. Sie haben Auftrag, die Ausdehnung der am Strand von Cayeux-sur-Mer ausgelegten Minenfelder festzustellen. Dass sie nicht exekutiert, sondern stattdessen zum Hauptquartier Rommels gebracht werden, haben sie dem Zufall zu verdanken, dass General *Speidel*, Rommels Chef des Stabes, sich auf einer Inspektionsreise gerade in diesem Küstenabschnitt befindet und von ihnen hört. Statt sie dem Sicherheitsdienst zur «Sonderbehandlung» zu übergeben, bringt Speidel sie in separaten Zellen im Schloss La Roche Guyon unter. Die beiden Engländer sind die einzigen, die die Gefangennahme bei einer Stranderkundung überlebt haben.

*Alliierte
Minenräum-Kommandos bei
Unterwasser-Übungen an
deutschen Hindernissen*



Colonel George M. Lane:

«Es war am 18. Mai 1944, als ich mich zusammen mit einem Freund – sein Name war Roy Wooldridge – in einem kleinen Schlauchboot befand. Wir waren etwa eine halbe Meile von der Küste entfernt, ganz in der Nähe von Cayeux-sur-Mer.

Es war noch dunkel, als es uns endlich gelang, hinaus zu paddeln. Als wir so in unserem Schlauchboot sassen und auf die langsam heller werdende Küste blickten, waren wir doch ziemlich ratlos. Wir sassen da, überlegten, beteten und hofften, dass vielleicht durch irgendein Wunder ein Flugzeug oder sonst was kommen und uns bemerken würde – aber es geschah nichts. Dann hörten wir plötzlich ein Geräusch. Wir sahen ein Motorboot von der Küste her auf uns zukommen – wahrscheinlich um uns aufzunehmen. Das Boot näherte sich, und ich sagte zu Wooldridge: ‚Vielleicht können wir das Boot erobern und damit nach Hause fahren‘. Aber leider gingen die Leute, die uns an Bord nehmen wollten, sehr vorsichtig vor. Als sie nahe genug an uns herangekommen waren, begannen sie im Kreis um uns herumzufahren. Wir sassen da – entsetzlich frierend, und zu allem Überfluss waren noch drei ‚Schmeisser‘ geradewegs auf uns gerichtet. Wir wussten, wir hatten keine Chance und hoben ziemlich schnell unsere Hände hoch. Daraufhin kamen die Deutschen sehr vorsichtig näher und näher, nahmen uns in ihr Boot und durchsuchten uns sehr, sehr sorgfältig. Als wir nach Cayeux-sur-Mer zurückgebracht wurden, bemerkten wir, dass die Deutschen bei der Einfahrt zum Hafen ausgesprochen behutsam vorgingen. Ich fragte sie nach dem Grund dafür, und sie sagten mir, es sei wegen der Minen. Als ich daran dachte, dass ich selbst in der Nacht vorher hier entlanggefahren war, ohne überhaupt einen Gedanken an die Minen zu verschwenden, die jetzt bei Tag so vorsichtig umgangen wurden, kam mir erst zum Bewusstsein, in welcher Gefahr wir uns befunden hatten. Doch als ich mich zu Roy Wooldridge umdrehte, sah ich ihn lachen, und unwillkürlich musste ich auch lachen – ich glaube, dass wir uns in einer Hinsicht doch ziemlich erleichtert fühlten, da wir ja noch heil und ganz waren.



*Colonel George M. Lane
1943 und 1968*

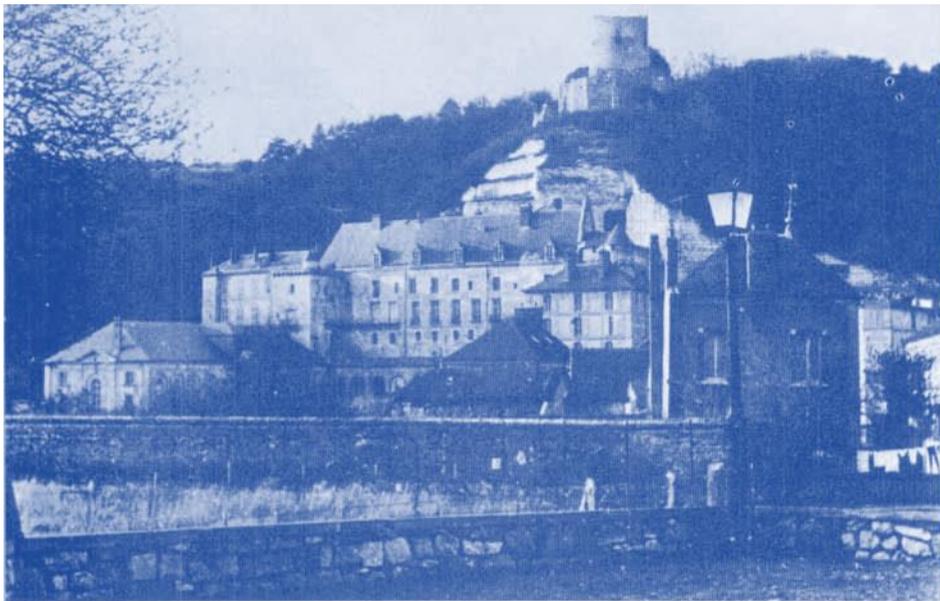
In Cayeux-sur-Mer wurden wir von einer Reihe von Leuten verhört, ich kann mich nicht mehr erinnern, wer sie waren. Schliesslich wurden uns die Augen verbunden und die Hände auf dem Rücken gefesselt, und man brachte uns an einen anderen Ort – ich habe mich nie erinnern können, wo es war; ich glaube, ich wusste es damals aber sowieso nicht. Ich nehme jedoch an, dass es Tourcoing war. In Tourcoing wurden wir in ein Gebäude geführt; man nahm uns die Augenbinden ab. Wir wurden voneinander getrennt und in separate Zellen gebracht.

Am nächsten Tag wurden wir nochmals weitertransportiert; ich kann mich jedoch auch in diesem Fall nicht erinnern, wohin. Wieder wurden wir verhört von den verschiedensten Leuten – immer jeder für sich, und ich sah Roy fast überhaupt nicht mehr. Dann kamen schliesslich zwei Offiziere in meine Zelle, ich wurde mit verbundenen Augen hinausgeführt zu einem Auto, in das ich hineingestossen wurde.

Ich sass auf dem Vordersitz neben dem Fahrer, und zu meinem grossen Erstaunen konnte ich, wenn ich mich weit genug zurücklehnte, zwischen der Binde und meiner Nase hindurchsehen. So war es mir möglich, die Wegweiser zu lesen. Wir fuhren eine lange Zeit – es schien jedenfalls so, und ich fürchtete, dass die Deutschen bemerken würden, dass ich trotz Augenbinde sehen könne und versuchte deshalb, mir nichts anmerken zu lassen. Beinahe wäre mir dies doch passiert, als plötzlich ein Hund quer über die Strasse lief und ich dem Fahrer schon zurufen wollte, dass er vorsichtiger fahren soll. Doch im letzten Augenblick hielt ich mich zurück. Und dann waren wir am Ziel. Der Wagen hielt.

Gerade, noch kurz bevor wir anhielten, hatte ich einen Wegweiser sehen können, auf dem ‚La petite Roche Guyon‘ stand, und ich versuchte nun, mir diesen Namen besonders gut einzuprägen – obwohl ich eigentlich bis heute noch nicht weiss, warum.

Wir stiegen also aus dem Auto, man löste meine Handfesseln, und ich nahm die Augenbinde ab. Ich blinzelte natürlich zunächst einmal – blickte dann auf und sah ein ganz und gar aussergewöhnliches Schloss, das gegen einen Felsen gebaut war. Als ich so hinauf-



*Das Schloss der Familie
La Roche-Foucauld in La
Roche Guyon, Rommels
Hauptquartier im Frühjahr
1944*

schaute, bemerkte ich, dass die Schornsteine eine Linie bildeten mit den Bäumen, die auf den Felsen wuchsen. Idi drehte mich zu Roy Wooldrige um und sagte: ‚Meine Güte, was für ein seltsamer Ort, guck Dir das mal an!‘ – aber die Wachen schienen etwas verärgert darüber, und wir wurden sehr schnell ins Innere des Gebäudes geschubst. Dann wurde ich in eine Zelle gebracht, wir waren wiederum getrennt, und ich sass zunächst eine ganze Weile in diesem Raum. Draussen herrschte vollkommene Stille, ich wusste nicht, was da vorging und beschloss, die Lage ein wenig zu erkunden. Ich ging also zur Tür, öffnete sie sehr vorsichtig und spähte durch den Türspalt, als ich mich plötzlich einem sehr gefährlich aussehenden Hund gegenüberfand, der mich mit fletschenden Zähnen ankurrte – so böse, wie ich nie in meinem Leben einen Hund gesehen habe. Mit aller Kraft musste der Wachtposten ihn zurückhalten, und ich schloss eiligst meine Zellentür.

Plötzlich öffnete sich die Tür, und ein aussergewöhnlich schneidiger Offizier trat ein, während einer der Wachtposten mir Tee und Sandwiches brachte. Ich war schrecklich ausgehungert, und dies war das erste vernünftige Essen seit ein paar Tagen. Ich wusste jedenfalls nicht, was da kommen würde, als der schneidige Offizier plötzlich sagte: ‚Ich habe Ihnen etwas sehr Wichtiges mitzuteilen. Sie werden einer sehr bedeutenden Persönlichkeit begegnen – aber vorher müssen Sie mir Ihr Wort als Gentleman und Offizier geben, dass Sie sich entsprechend benehmen werden.›

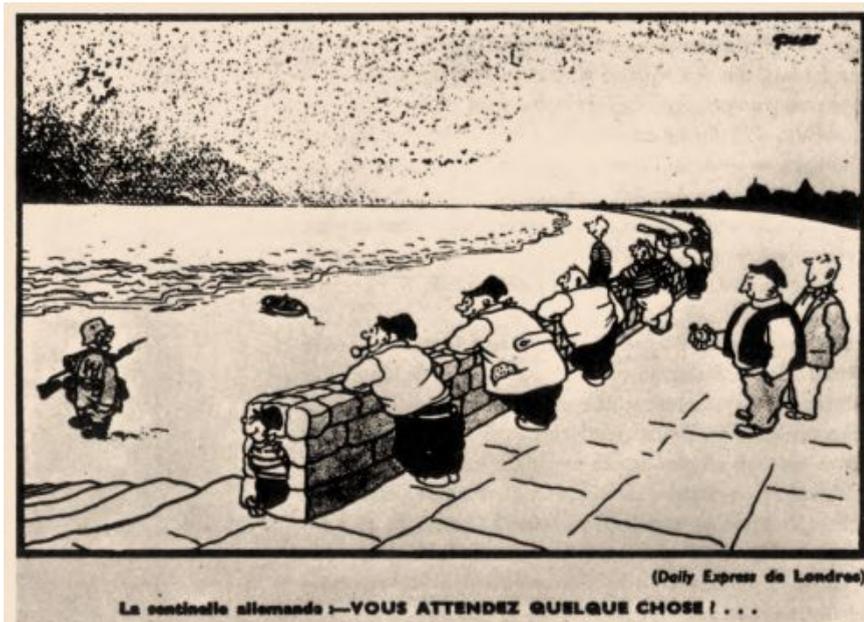
Ich tat beleidigt und sagte schroff: ‚Aber natürlich, ich tue nie etwas anderes als mich wie ein Gentleman zu benehmen.› Er lächelte, die Atmosphäre war sehr freundlich, und dann führte er mich aus dem Zimmer; der Hund knurrte wieder, und wir gingen in den nächsten Raum, wo ein sehr eleganter, gutaussehender Offizier von wesentlich höherem Rang sass, und ich erinnere mich, dass seine Uniform aus sehr viel Blau und Gold bestand‘).

Er stand auf, grüsste mich sehr freundlich und sagte: ‚Es muss jetzt sehr schön sein in England.› Ich fragte: ‚Kennen Sie England?› ‚Ja, ich kenne England sehr gut‘, antwortete er, ‚nebenbei, meine Frau ist Engländerin.› Ich gab ihm mein Kompliment zu seinem guten Englisch, und dann sagte er zu mir: ‚Sie werden jemand sehr Bedeutendem begegnen, und ich nehme an, Sie sind bereit, mitzumachen.› Ich erwiderte: ‚Oh ja, gewiss – ich bin immer Gentleman, wie könnte ich mich da anders verhalten?› Er lachte; wir wechselten noch ein paar Worte, und dann geschah etwas sehr Drolliges. Er schaute auf meine Hände, die inzwischen ganz schön schmutzig waren, und sagte zu mir: ‚Ich glaube, Sie möchten gern

*) Vermutlich der Chef des Operationsstabes der Heeresgruppe B, Oberst Hans-Georg von *Tempelhoff*. (Aut.)

Ihre Nägel saubermachen, bevor Sie hineingehen', und ich sagte: ‚Ja, gern – aber wen werde ich denn eigentlich treffen?› Er sah mich an und sagte, irgendwie voller Stolz: ‚Sie werden Seiner Exzellenz Feldmarschall Rommel begegnen.› Ich freute mich, denn ich glaube wirklich, dass jeder in der britischen Armee eine heimliche Bewunderung für Rommel empfand, denn er war ja eine legendäre Figur; also, ich war erfreut.

Wir standen auf, er führte mich zu einer Tür, und wir traten in einen sehr schönen, sehr grossen Raum. Als wir eintraten, konnte ich den Feldmarschall erkennen, der am äussersten Ende des Raumes an einem Tisch sass, und es fiel mir ein, dass man im Allgemeinen sagt, manche Leute legen es darauf an, einen durch das ganze Zimmer bis zum anderen Ende auf sie zukommen zu lassen, um den Betreffenden unsicher zu machen. Aber im Gegenteil. Der Feldmarschall stand auf, kam den ganzen Weg auf mich zu, und wir setzten uns um einen Tisch herum – es waren verschiedene Leute da, ich kann mich leider nicht an ihre Namen erinnern. Ein Dolmetscher war da – ich glaube, sein Name war Hauptmann Lang. Natürlich machte ich eine Verbeugung, und der Feldmarschall sagte: ‚Bitte, nehmen Sie Platz.› Wir setzten uns alle, er wandte sich zu mir und sagte mit ziemlich ernster Miene: ‚Also Sie sind eines dieser Gangsterkommandos.› Ich richtete mich auf und sagte: ‚Ich weiss nicht, was der Herr Feldmarschall damit meint, denn es gibt keine Gangsterkommandos! Natürlich bin ich ein Kommando, denn Kommandos sind die besten Soldaten der Welt.› Er sah mich an, und ich glaube, ihm gefiel diese bewusste Haltung, er lächelte. Alle anderen lächelten auch, und er sagte: ‚Vielleicht sind Sie keins, aber wir haben sehr schlechte Erfahrungen mit Kommandos gemacht. Sie haben sich verschiedentlich sehr schlecht aufgeführt.› Ich erwiderte: ‚Ich weiss davon nichts und – ganz ehrlich – ich kann es kaum glauben.› Davon nahm er keine Notiz und sagte mir dann: ‚Sind Sie sich dessen bewusst, dass Sie unter sehr seltsamen Umständen gefangengenommen wurden?› Ich sagte: ‚Ich glaube kaum, dass sie seltsam waren, sondern eher ungünstig und unglücklich.› Er sagte: ‚Wissen Sie eigentlich, dass Sie den Eindruck gemacht haben, ein Saboteur zu sein? Und Sie wissen doch, wie wir mit Saboteuren verfahren.› Worauf ich erwiderte: ‚Wenn der Herr Feldmarschall mich für einen Saboteur hielte, würde ich wohl kaum hierher eingeladen worden sein.› Er lächelte wieder und sagte: ‚Sie betrachten dies hier also



Der deutsche Posten: «Warten Sie auf irgendwas?» Ein im Frühjahr 1944 über Frankreich abgeworfenes englisches Flugblatt



8. Mai 1944, Paris, Hotel Prince of Wales.
Nach Beendigung der Konferenz der höchsten Befehlshaber. Generalfeldmarschall Rommel im Gespräch mit Generalfeldmarschall von Rundstedt (rechts) und Generaloberst Blaskowitz

als eine Einladung?» ‚Ja, natürlich«, sagte ich, ‚und ich fühle mich sehr geehrt.‘ Wieder lächelte er und alle mit ihm – die Atmosphäre war wirklich ausgesprochen freundlich. Dann wandte er sich mir plötzlich zu und fragte: ‚Und wie geht es meinem Freund, Feldmarschall Montgomery?« ‚Soweit ich weiss, geht es ihm gut. Er bereitet die Invasion vor.‘ Rommel sagte: ‚So glauben Sie also, dass er eine Invasion plant und die Briten endlich zu kämpfen anfangen werden?« Ich antwortete: ‚Ja, ich habe die ‘Times’ gelesen, die beste Zeitung der Welt – da steht alles drin.« Er sagte: ‚Wissen Sie, dass dies die erste Gelegenheit sein wird, bei der die Briten wirklich werden kämpfen müssen?« Ich war ziemlich erstaunt und fragte: ‚Und Afrika?« ‚O nein«, sagte er, ‚in Afrika – das war nur ein kleiner Kampf, und ich musste mich zurückziehen, weil keine Versorgungstransporte mehr durchkamen.« Ich sagte: ‚Na, ich glaube, auch so ist es ein harter Kampf gewesen; – und auf alle Fälle, wenn es den Briten gelingt, andere Leute zu finden, die den Kampf für sie austragen, so bedeutet das doch, dass andere Völker uns sehr gern haben.« Er lächelte, er war wirklich sehr freundlich, und ich hatte das Gefühl, dass dieser Mann durch und durch Soldat war – mehr Soldat war als alles andere – und ich begann allmählich, Gefallen an der Situation zu finden. Vielleicht könnte ich, indem ich meinerseits Fragen stellte, die Unterhaltung noch ausdehnen. Also wandte ich mich an den Dolmetscher und fragte: ‚Glauben Sie, dass ich jetzt einige Fragen stellen darf – bisher hat jeder nur mich ausgefragt?« Er übersetzte die Frage sehr sorgfältig, und Rommel sagte: ‚Gut, sagen Sie ihm, dass er seine Fragen stellen kann.«

Ich dachte krampfhaft nach, was um alles in der Welt ich nun fragen sollte – und dann fiel mir, glaube ich, plötzlich das Richtige ein. Ich sagte: ‚Würde Seine Exzellenz mir sagen, ob eine militärische Besetzung und eine militärische Regierung die ideale Situation für ein besiegtes Volk sind?« Bei seiner Denkweise als Soldat würde ihm diese Frage sicher gefallen – und ich glaube, ich hatte richtig getroffen; denn er gab eine sehr interessante Erklärung ab darüber, dass Soldaten die einzigen Menschen seien, die in der Lage wären, jeder Art von plötzlichem Notstand gewachsen zu sein, wie z.B. die Beschaffung von Wasser und Nahrungsmitteln, und die im Übrigen alle möglichen erforderlichen Dienste versehen könnten. Es war ein wirklich interessantes Referat, und ich lernte eine Menge daraus.

Trotzdem konnte ich es mir nicht verkneifen zu sagen: ‚Das ist alles sehr schön und auch gut – aber man kann doch nicht behaupten, dass die Leute wirklich Gefallen daran finden, unter einer Besatzung wie dieser oder unter einem Militär-Regime zu leben.‘ Und er sagte: ‚Aber natürlich – Sie können, wenn Sie heute durch Frankreich reisen, überall sehen, wie glücklich und zufrieden das französische Volk ist, weil die Leute jetzt einfach wissen, was sie zu tun haben – wir zeigen es ihnen nämlich; und sie finden es gut so, weil das Volk eben immer so ist.‘ –

Idi lachte auf und sagte: ‚Aber ich kann ja nichts sehen – denn jedesmal, wenn ich mit ihren Leuten reise, werden mir die Augen verbunden und ausserdem noch die Hände gefesselt.‹ Idi glaube, er war drauf und dran, zu sagen: ‚Nun gut, Sie können ohne Augenbinde gehen‹ – aber einer der Offiziere wandte sich zu ihm und sagte etwas sehr schnell in Deutsch, und Rommel erwiderte: ‚Es tut mir leid, aber Befehl ist Befehl – und wir können keine Ausnahme machen. Aber ich werde sehen, was ich für Sie tun kann. Wenn Sie hier herausgehen, können Sie Ihre Augenbinde abnehmen und sich umschaun. Idi werde dafür sorgen, dass man sich um Sie kümmert und Sie sicher sein werden.‹ Und das war alles. Für mich war es ein grossartiges Erlebnis, und ich war sehr dankbar dafür. Idi stand auf, verbeugte mich, und Rommel sagte: ‚Leben Sie wohl.‹ »

Rommel hält sein Versprechen, für die zwei Engländer zu sorgen – sie überleben den Krieg im Gefangenenlager Neuengamme, wo sie ihre Kameraden, die beim Einsatz in St.-Nazaire gefangen genommen worden sind, treffen.

Alles wird deutscherseits nun darangesetzt, die Alliierten davon zu überzeugen, dass eine Invasion nicht lohnenswert wird, wobei selbst Rommel keine Mühe scheut.

Grossangelegte Panzerübungen der Waffen-SS am Pas-de-Calais sollen die Alliierten auf erneute Verstärkung dieses Gebietes hinweisen. Nicht zu Unrecht sind diese Elite-Truppen hierher verlegt worden – an der anderen Seite des Kanals, unweit der Themse-Mündung nämlich, gibt es Beweise für neue Truppenkonzentrationen. Der vom deutschen Abhördienst registrierte, stetig anwachsende Funkverkehr stellt darüber hinaus fest, dass sich das

Grossbritannien, Grafschaft Kent, Frühjahr 1944. Amerikanische Funkwagen, die das Hauptquartier General Pattons vortäuschen



Hauptquartier der Alliierten in der südostenglischen Grafschaft Kent befindet. Dass die Funksprüche jeweils telefonisch vom britischen Hauptquartier bei Portsmouth nach Dover übermittelt und nur von der dortigen Funkstation ausgestrahlt werden, kann der deutsche Abhördienst natürlich nicht wissen.

Der grösste Teil der in Südostengland stationierten Invasionstruppen der 1. amerikanischen Heeresgruppe ist im Rahmen des Täuschungsmanövers umbenannt worden in 12. Heeresgruppe und nach Westengland verlegt worden. Um die Deutschen zu überzeugen, dass die gewaltige 1. Heeresgruppe nach wie vor besteht, übernimmt der populäre amerikanische General *George S. Patton* das Kommando über die nicht mehr existierende 1. Heeresgruppe. Sein «Hauptquartier» in der Grafschaft Kent bilden einige Funkwagen, die Tag und Nacht regen Funkverkehr unterhalten.

Daneben bringen die deutschen Aufklärer die Beweise: Bewegung grosser Waffentransporte, ganze Felder sind von Militärlagern überzogen, die mit Fahrzeugen und Reihen von Panzern vollgestopft sind, daneben sieht man Flugplätze voller Lastensegler, und die Themse-Mündung ist bedeckt von Landungsbooten.

Wie könnte man sich deutscherseits vorstellen, dass in den Militärlagern nur die wenigen Soldaten stationiert sind, die ab und zu Feuer' in den Feldküchen machen und durch häufiges Hin- und Herfahren mit einigen Fahrzeugen für Leben sorgen – und dass die Panzer aus Gummi und die Lastensegler Attrappen aus Pappe sind.

Für die deutsche Luftaufklärung und vor allem die Propaganda ist es erwiesen – die Invasionstruppen sind entdeckt!

«Jede Überraschung ist ausgeschlossen – Aufklärung kontrolliert nahende Invasion ...»



General George S. Patton

Gummi-Attrappen von Panzern und Fahrzeuge zur Täuschung der deutsche Luftaufklärung





Links: Feldmarschall Bernard L. Montgomery und rechts ... sein Double, der Schauspieler Clifton James

Tatsächlich werden jedoch immer wieder deutsche Aufklärer, die versuchen, in den westlichen Teil der Britischen Insel vorzudringen, abgeschossen. Am 19. Mai gelingt es zum letzten Mal einem deutschen Piloten, dieses Gebiet zu überfliegen – doch von diesem Tage an wird der westenglische Raum von der Aussenwelt hermetisch abgeschlossen.

Selbst die wochenlangen Luftangriffe, die der Invasion vorausgehen, sind den operativen Täuschungsmassnahmen angepasst: ihr Schwerpunkt liegt auf dem französischbelgischen Raum – ostwärts und nördlich der Seine. Und als dann auch noch die Seine-Brücken stromabwärts von Paris bis zur Küste zerschlagen werden, deutet man dies als ein Zeichen für den im Pas-de-Calais zu erwartenden Landeangriff.

Nicht weit vom Piccadilly Circus, im Zentrum Londons, steht das bekannte Comedy-Theatre, das im Frühjahr 1944 eine neue Attraktion in sein Programm aufnimmt: am Schluss jeder Vorstellung erscheint Feldmarschall Montgomery persönlich auf der Bühne – dem begeisterten Publikum wird erst nach einiger Zeit klar, dass es getäuscht worden ist – der Mann auf der Bühne ist ein Schauspieler, der Unteroffizier *Clifton James*.

Innerhalb weniger Tage weiss der Intelligence Service von ihm; James wird gebeten, sich umgehend in einer Abteilung des Kriegsministeriums in der Curzon Street zu melden. Dem verduztten Schauspieler wird erklärt, dass vorgesehen sei, ihn als Feldmarschall Montgomery nach Nordafrika zu entsenden, um die dort stationierten Truppen zu inspizieren. Innerhalb einiger Wochen intensiver Proben verwandelt sich der einfache Unteroffizier in den berühmten Feldmarschall. James studiert mit Hilfe von Wochenschauen und Fotos und schliesslich aus nächster Nähe sein populäres Original und spricht dann persönlich mit dem Feldmarschall, der ihn begeistert empfängt.

Und dann ist es soweit – James erhält sogar einige Taschentücher mit den Initialen Montgomerys, die er während der Reise ab und zu irgendwo liegenlassen wird.

Man bringt ihn zum Flughafen, wo er vor den Augen der jubelnden Menge die Sondermaschine Churchills besteigt.

Am nächsten Morgen landet er in Gibraltar, wird mit allen Ehren empfangen und zeigt sich in Gesellschaft des eingeweihten Gouverneurs sogar auf einem Empfang, wo er sich einigen spanischen Gästen vorstellen lässt, die als deutsche Agenten bekannt sind. Feierlich verabschiedet, fliegt er weiter nach Nordafrika, wo alsbald Gerüchte kursieren, dass der Feldmarschall gekommen ist, um eine Invasionsarmee für Südfrankreich aufzustellen. Er nimmt Truppenparaden ab, verteilt Autogramme und fliegt in Etappen weiter bis nach Kai-

ro. Das deutsche Oberkommando reagiert erleichtert – wenn Montgomery sich in Afrika befindet, kann der Angriff über den Kanal hinweg noch nicht vor der Tür stehen.

In den Büros des D.M.W.D., der Abteilung für die Entwicklung neuer Waffen, in der Londoner Lower Regent Street erscheint eines Tages der österreichische Ingenieur *Theodor Suchy*. Nachdem er die mitgebrachten Requisiten, die er für den Film «Caesar und Cleopatra» angefertigt hat, auf dem Tisch auslegt, ist man zunächst versucht, ihn nach Hause zu schicken.

Die Requisiten sind mit einer von Suchy entwickelten Bronzefarbe überzogen, die sich auch auf Textilien auftragen lässt und überdies stromleitfähig ist. Zur Probe wird ein Fesselballon mit der Substanz bestrichen – und dieser Einfall eines britischen Radarexperten revolutioniert die Technik der Zurückstrahlung von Radarwellen.

Sogleich werden an einem der Normandieküste ähnlichen schottischen Küstenabschnitt einige erbeutete deutsche Radargeräte aufgestellt – die Proben zeigen, dass schon ein einziger mit der Silberbronze überzogener Fesselballon auf dem Radarschirm das Echo eines schweren Kreuzers hervorruft.

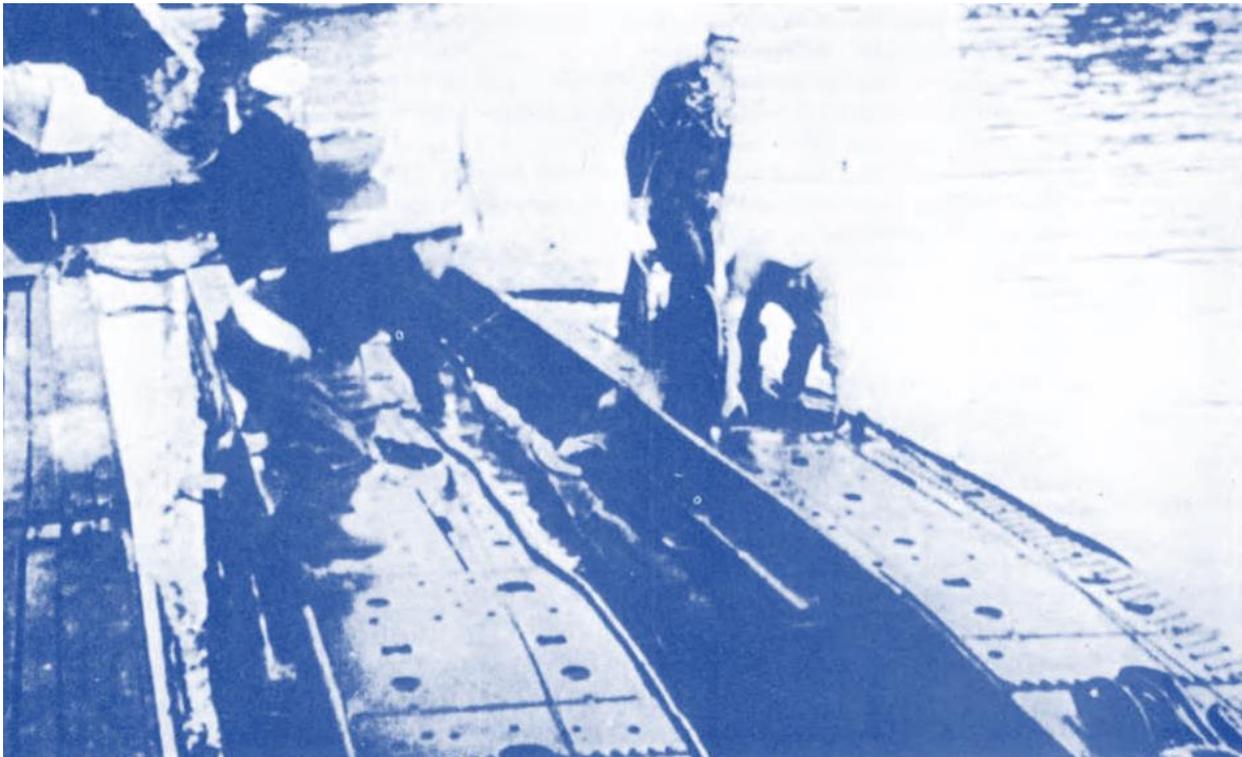
In mehr als zweitausend Einsätzen, zumeist im Tiefflug, zerstören Anfang Juni 1944 Jagdbomber die deutschen Radarstationen entlang der Kanalküste bis auf einige wenige.

Die BBC sendet in Zusammenarbeit mit der SOE jeweils im Anschluss an die Nachrichten die verschiedensten chiffrierten Anweisungen, die im Zusammenhang mit der Operation «Overlord», der Landung in der Normandie, stehen.

Die Alliierten ahnen jedoch nicht, dass ihr grosses Geheimnis den Deutschen schon seit mehreren Monaten bekannt ist: die Bedeutung der ersten Zeilen des «chanson d'automne», des «Herbstliedes» von Paul Verlaine: «Les songlots longs des violons de l'automne. ...», deren Durchgabe besagt, dass die alliierte Invasion unmittelbar bevorsteht und die Sabotagegruppen sich für den Angriff bereithalten sollen.

Die Durchgabe der zweiten Zeile des «Herbstliedes»: «... blessent mon cœur d'une langueur monotone» bedeutet: Die Invasion ist innerhalb der nächsten 48 Stunden zu erwarten.

*Portsmouth, 2. Juni 1944.
Die Invasion beginnt.
Die X-Boote
Nr. 20 und 23 laufen zur
Normandieküste aus*





In einem Bunker des Hauptquartiers der deutschen 15. Armee in Tourcoing, einer kleinen Stadt in Nordfrankreich, sitzen seit Monaten Tag und Nacht mehrere Horchfunker an ihren Geräten und kontrollieren den alliierten Funkverkehr auf der anderen Seite des Kanals ebenso wie jedes Wort, das die BBC ausstrahlt.

Es ist 9 Uhr abends am 1. Juni 1944. Die Nachrichten der BBC sind beendet, und der französische Sprecher sagt: «Hören Sie nun bitte einige persönliche Mitteilungen. Les songlots longs des violons de l'automne . . .»

Die 15. Armee, die die Kanalenge von Calais verteidigen soll, wird in Alarmbereitschaft versetzt, während die in der Normandie stehende 7. Armee nicht benachrichtigt wird.

Der Oberbefehlshaber West, Feldmarschall von Rundstedt, quittiert die Nachricht mit den Worten: «Eisenhower wird die Invasion doch wohl nicht von einem britischen Sender ankündigen lassen!»

Tatsächlich beginnt die Invasion schon am nächsten Tag: am Nachmittag des 2. Juni 1944 nämlich, als zwei Mini-U-Boote den Hafen von Portsmouth verlassen und Kurs nehmen auf die französische Küste.

Die beiden X-Boote werden vor den Landestränden Stellung beziehen und der Invasionsflotte als Navigationsbojen dienen. Sie werden 20 Minuten vor Beginn der Landung auftauchen und ein automatisches Funkgerät einschalten, das ein fortlaufendes Signal ausstrahlt. Ausserdem werden sie einen 10 m hohen Mast ausfahren, an dessen Spitze ein bis auf 10 km Entfernung sichtbares Blinklicht eingeschaltet wird.

Der Codename dieser Operation ist «Gambit», was die Besatzungen der beiden X-Boote nicht gerade optimistisch stimmt – denn «Gambit» – normalerweise soviel wie «erster Schritt» – ist beim Schachspiel auch die Aufforderung an den Gegner, die vordersten Bauern zu opfern . . .

*Die in Richtung Boulogne
und Le Havre auslaufende
Geister-Flotte*



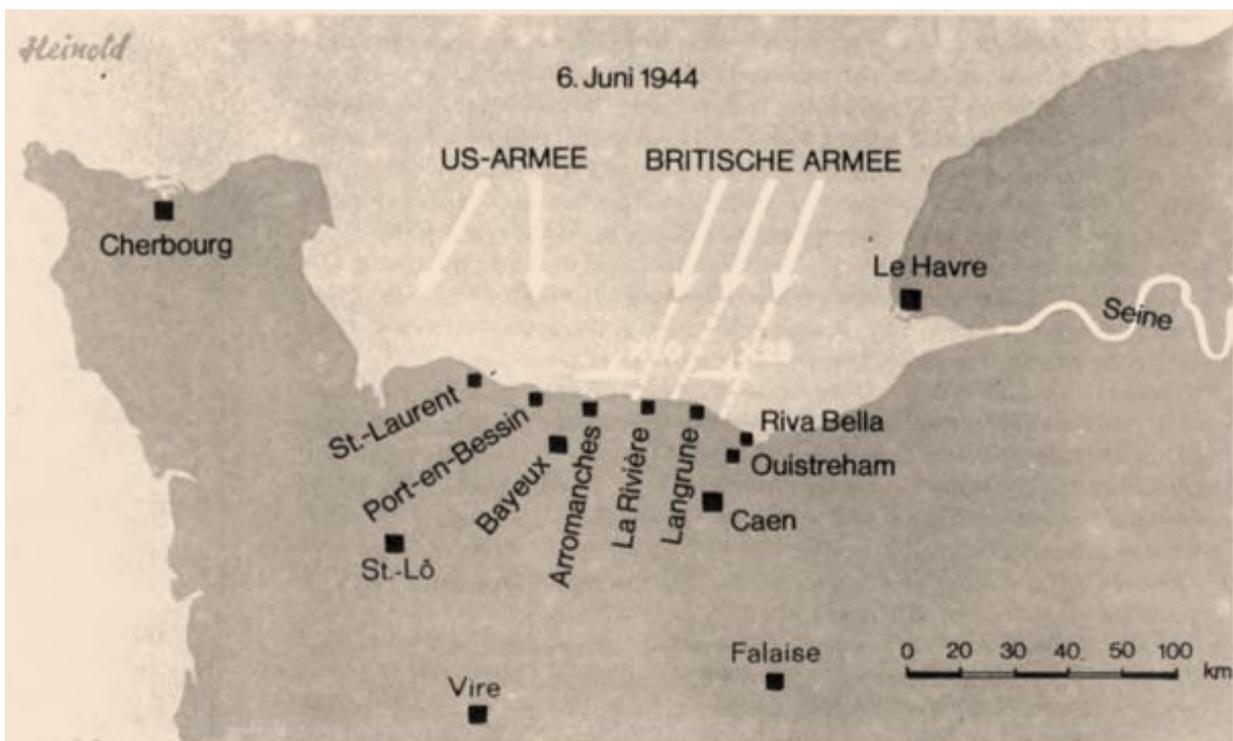
*Der Abwurf
von bis ins letzte Detail
naturgetreuen
Fallschirmspringern aus
Gummi
täuscht den Einsatz
von Luftlandtruppen vor*

Für die 90 Meilen weite Strecke benötigen die Boote fast zwei Tage. Am Nachmittag des 4. Juni liegen sie in Position: «X-23» vor der Orne-mündung, dem kleinen Hafen von Ouistreham gegenüber, und «X-20» vor Arromanches – dort, wo wenige Tage später der Mulberry-Hafen errichtet werden soll.

Sie liegen so dicht vor der Küste, dass jede Einzelheit klar zu erkennen ist – sogar die deutschen Soldaten, die in aller Ruhe an ihren Strandhindernissen arbeiten.

Es herrscht starker Seegang, und die Männer in den Booten wissen, dass, falls ihr Boot sich aus seiner Verankerung losreißen und stranden wird, kein anderes Schiffungsglück so verhängnisvoll sein kann wie dieses. Alle sind müde, und die Abgase verursachen Schwindel-

Der Schauplatz der Invasion



gefühle. Damit Sauerstoff gespart wird, wagen die Männer kaum, sich zu bewegen – und schon gar nicht zu sprechen. Wegen des Sturms ist die Invasion mittlerweile um 24 Stunden verschoben worden, was bedeutet, dass sie nun entsprechend länger, insgesamt fast 3 volle Tage und Nächte, in ihren Booten aushalten müssen.

Am 5. Juni, um 22.15 Uhr, nimmt der Abhördienst der 15. Armee in Tourcoing die zweite Zeile des «Herbstliedes» auf – die wahrscheinlich wichtigste Nachricht, die die Deutschen während des II. Weltkrieges abgefangen haben. Sie wissen jetzt zwar, dass die Invasion innerhalb der nächsten 48 Stunden stattfinden wird – und noch bestünde die Chance, die Alliierten zurückzuschlagen – wenn Meldungen dieser Art die Deutschen nicht schon seit Monaten getäuscht hätten.

Am Abend des 5. Juni 1944 werden auf einem Flugplatz in Mittelengland die schweren Lancaster des populären 617. Geschwaders der «Dambusters» startklar gemacht, die durch die Zerstörung der deutschen Talsperren und die Versenkung des Schlachtschiffes «Tirpitz» bekanntgeworden sind.

Kurz bevor sie starten, verlassen 18 kleine Schiffe, über denen mit der Silberbronze von Ingenieur Suchy bestrichene Fesselballons schweben, ihren Hafen, formieren sich zu zwei Verbänden und nehmen Kurs auf Boulogne-sur-Mer und Le Havre. Vollbetankt und sorgfältig überprüft, starten die Bomber in bestimmten Zeitabständen. Einige tragen spezielle Radargeräte unter ihrem Rumpf, alle sind mit Störsendern ausgerüstet und tonnenweise mit Stanniolstreifen beladen. So täuschen sie zwei Geisterflotten vor, die sich in Richtung Pas-de-Calais bewegen. Die Bomber überfliegen in niedriger Höhe und gleichmässigen Abständen die zwei Flottillen mit den Fesselballons und werfen die Stanniolstreifen über ihnen ab, und andere Bomber, mit Störsendern beladen, fliegen während der ganzen Zeit der Überfahrt zwischen den zwei Geisterarmadas hin und her, was die übliche Luftsicherung des Verbandes vortäuscht.

Fallschirmlandungen werden mit Gummipuppen vorgetäuscht. Mehr als 1 m gross, ausgerüstet mit Platzpatronen, eröffnen sie nach ihrer Landung das Feuer bevor sie explodieren.

Inzwischen sind in England auch die letzten Vorbereitungen zur Invasion der Normandie abgeschlossen. Die Bomber starten von ihren Flugplätzen, die Lastensegler werden mit den Landetruppen beladen und rollen zur Startbahn.

Doch hat die deutsche 7. Armee in der Normandie – aus bis heute nicht geklärten Gründen – auch jetzt noch keine Meldung über die unmittelbare Invasionsgefahr. Die 7. Armee ist die einzige deutsche Heeresinheit in Frankreich, die nichts weiss von der bevorstehenden Landung – jene 7. Armee, die wenige Stunden später das ahnungslose Opfer des mächtigsten Angriffs der Kriegsgeschichte geworden ist.

Mehrere Bomber starten in Richtung der Halbinsel Cotentin, wo sie die letzten dort noch intakten deutschen Radarstationen lahmlegen. Im Schutz der von ihnen erzeugten Sperre gehen die Lastensegler mit den Landetruppen nieder und wirft die Invasionsflotte ihre Anker vor der Küste der Normandie.

Währenddessen führen in den Bunkern am Pas-de-Calais die deutschen Kanoniere ein verzweifeltes Feuerduell mit der Geisterflotte – ihre radargesteuerten Zielgeräte sind längst ausser Kontrolle, und die Geschütze feuern in Richtung des echten und künstlichen Nebels, hinter dem einige kleine Schiffe mit Hilfe von Schallplatten und starken Lautsprechern die vor Anker gehende Invasionsflotte vortäuschen.

An der Normandieküste ist mittlerweile die Landung in vollem Gange, und während der Tag anbricht, machen die Männer der Propagandakompanie mit ihren Superkameras die ersten Aufnahmen von der Invasion.

Am frühen Morgen des Fronleichnamstages 1944 – die Invasion dauert schon zwei Tage an – findet eine Kosakenpatrouille des Ostbataillons 439, das zur 352. Infanteriedivision gehört, an der Mündung der Vire bei dem Badeort G fosse-Fontenay ein gestrandetes amerikanisches Landungsboot.



Über einer der vielen wasserdichten Metallkisten an Bord liegt ein toter amerikanischer Offizier, der für den Landungsstrand verantwortliche sog. «Beachmaster».

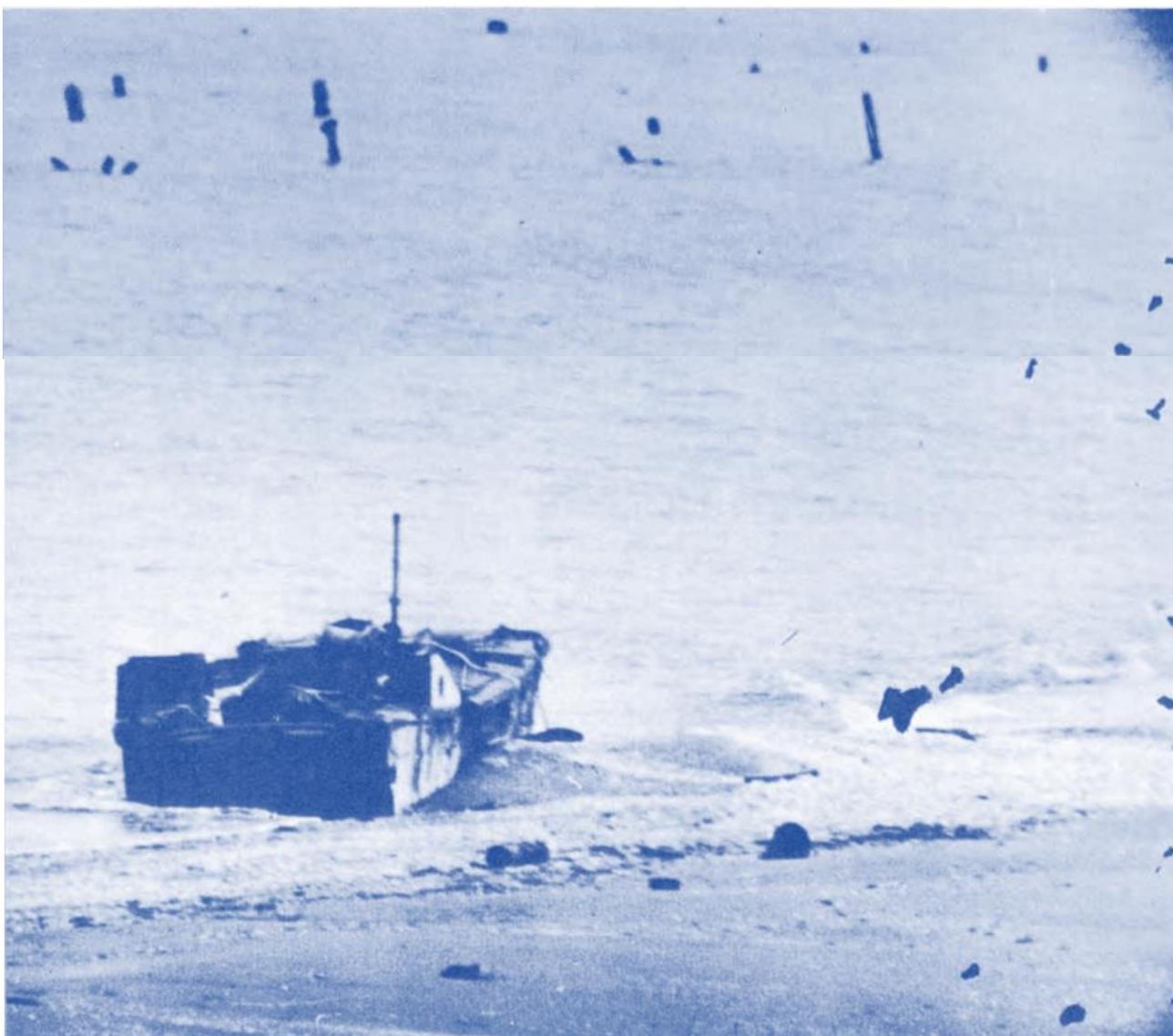
In seinem zum grössten Teil aus Geheimakten bestehenden Gepäck finden sich die detaillierten Operationspläne für das V. und VII. amerikanische sowie das XXX. britische Korps mit Angabe sämtlicher Tagesziele für die nächsten Wochen.

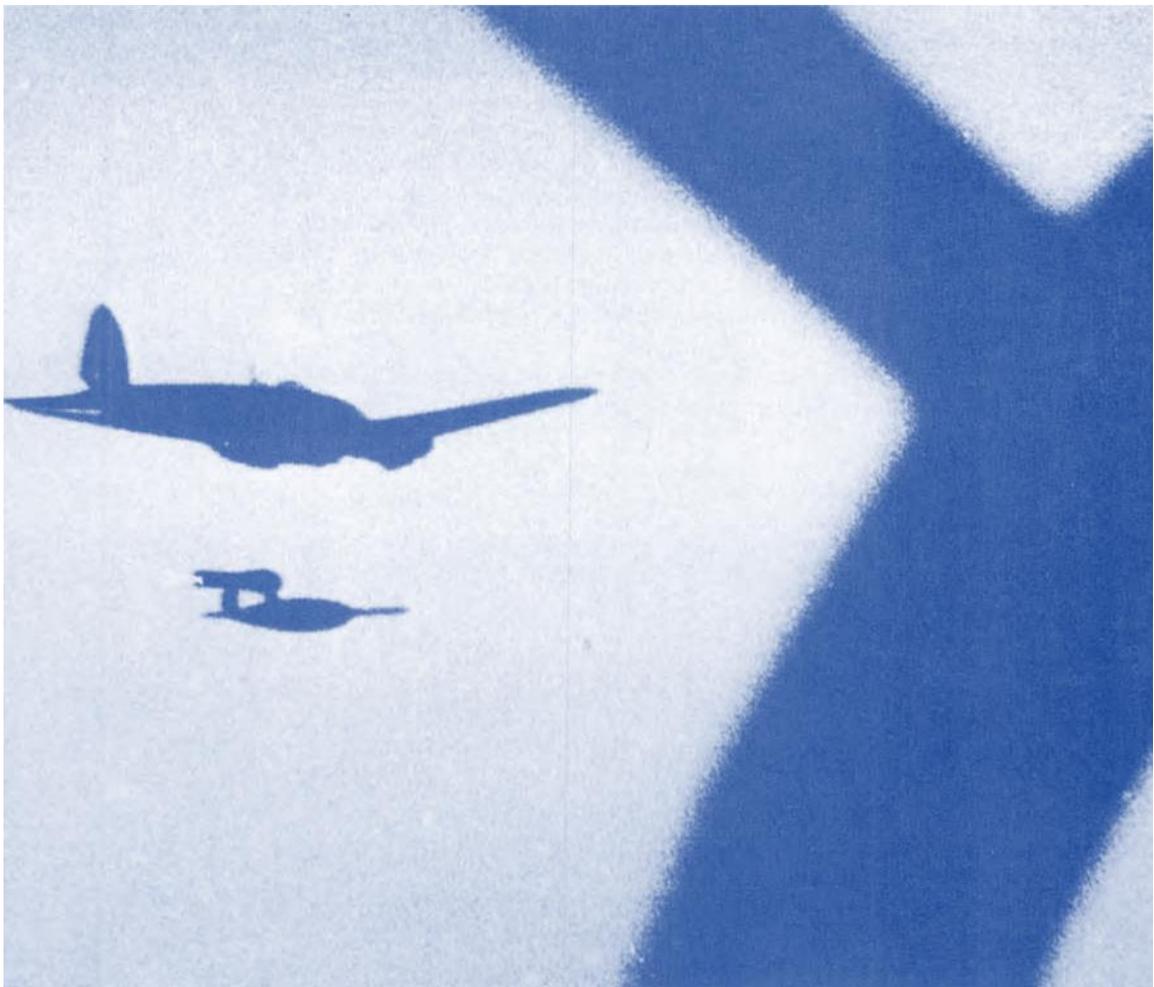
General *Erich Marcks*, dem die Akten überbracht werden, schickt noch am 8. Juni seinen Stabsoffizier mit dem Fund zu Feldmarschall von Rundstedt und Rommel.

Die amerikanischen Geheimakten gelangen auch in Hitlers Hauptquartier. Doch vermögen selbst diese unmissverständlichen Dokumente ihn nicht von seiner Überzeugung abzubringen, dass die Invasion der Normandie ein Täuschungsmanöver ist.

Nur allzu gut ist ihm noch die Geschichte mit der Leiche des englischen Kuriers bei Huelva in Erinnerung, die ihn ein Jahr zuvor Sizilien gekostet hat.

*Vire-Mündung bei
Géfosse-Fontenay, früh
am Morgen des 8. Juni
1944*





Auf der Spur der fliegenden Bombe

*Eine V 1
wird von einer Heinkel III
abgeschossen*

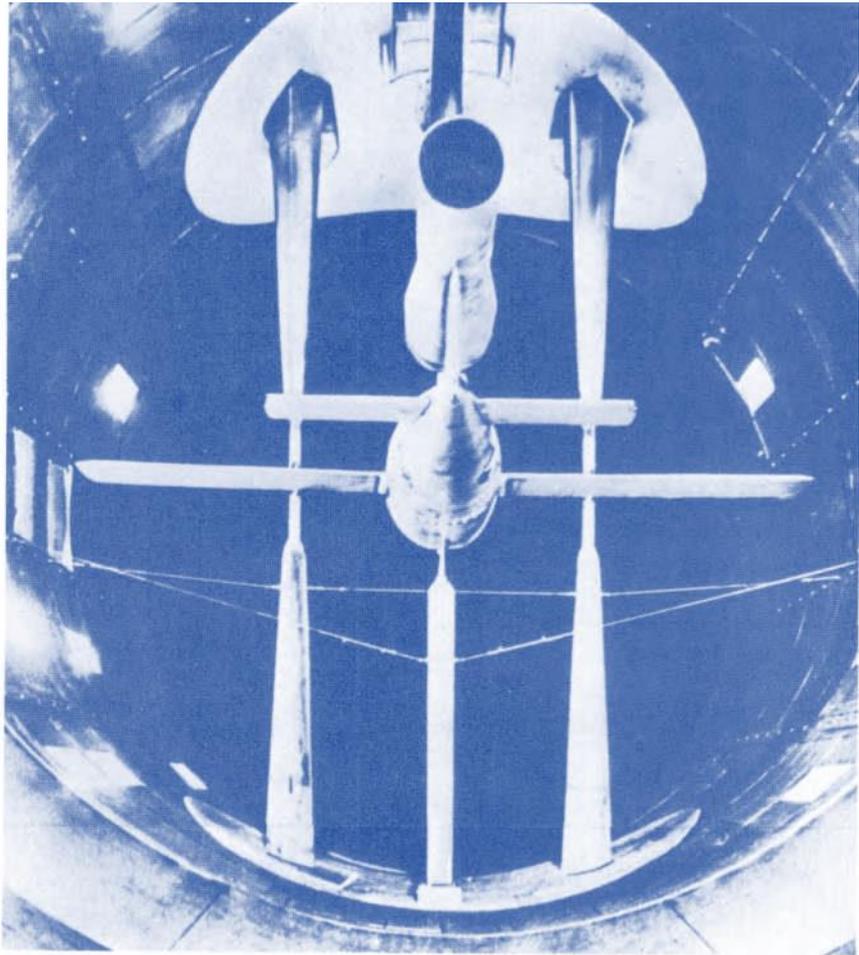
Hitler unternimmt im Herbst 1944 den verzweifelten Versuch, mit Hilfe der «Geheimwaffen» die Agonie seines Reiches zu verlängern.

Statt der Abschussrampen, die zerschlagen an der französischen Küste liegen, sollen deutsche Bomber die V-1-Geschosse in Richtung London befördern.

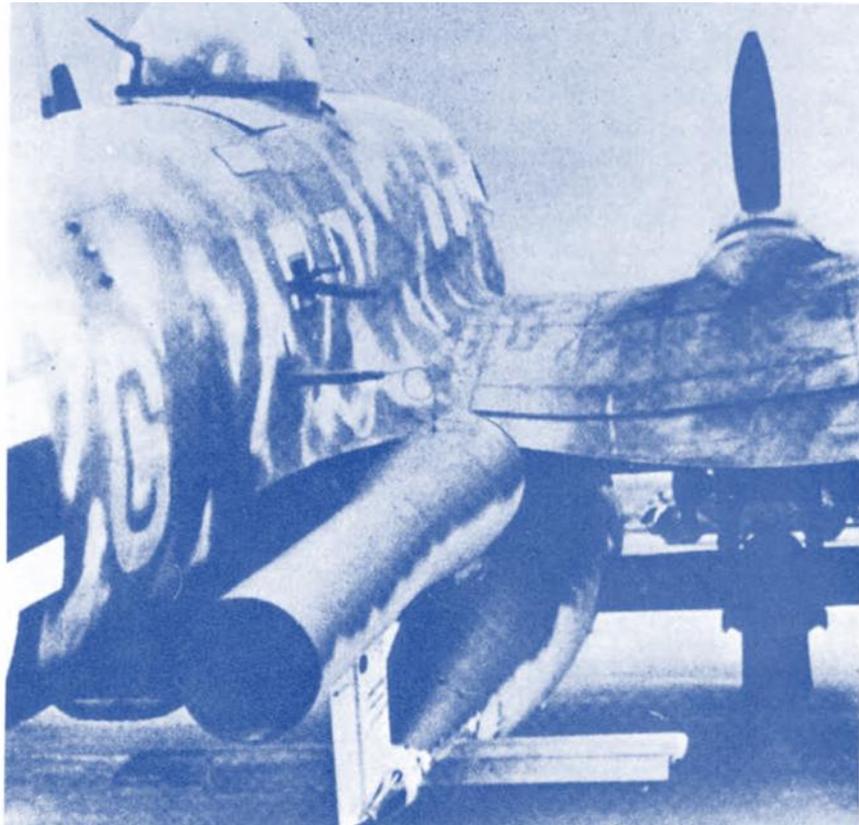
Von der geplanten Anzahl von 50'000 V-1-Geschossen, die Englands Hauptstadt treffen sollten, explodieren nur ganze 2'500 in Südengland; zu wenige und zu spät; denn es geschah nicht Ende 1943, wie Hitler es wollte, sondern erst Mitte 1944.

Schuld an diesem schicksalhaften Zeitverlust, der Hitlers Pläne durchkreuzte und der nach Eisenhowers Meinung nicht nur London rettete, sondern auch die Landung in der Normandie möglich gemacht hat, war ein kleiner, bescheidener Handelsvertreter aus Paris: Michel Hollard.

Peenemünde, Heiligabend 1942. Das erste einsatzfähige führerlose Flugzeug, in der Tarnbezeichnung FZG – Flakzielgerät – genannt, wird gestartet. Von der Auftragserteilung bis zu diesem Augenblick hat seine Entwicklung nicht



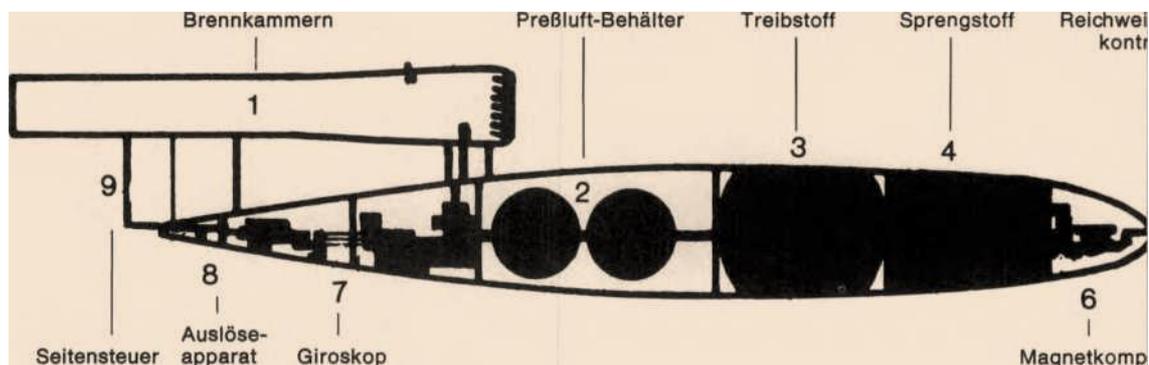
*Die V 1 bei der Erprobung
im Windkanal*



*Eine unter dem Rumpf
des Bombers He 111
angebrachte V 1*

mehr als sechs Monate in Anspruch genommen. Bei der Entstehung dieser fliegenden Bombe haben die Kasseler Flugzeugfabrik von Gerhard Fieseler und die Argus-Motorenwerke zusammengewirkt.

Die neue Waffe – sie wird bekannt unter dem Namen V 1, «Vergeltungswaffe» Nr. 1 – ist billig in der Herstellung; sie kostet ganze 3'500 Reichsmark, ein Zehntel der Kosten für die spätere Rakete V 2, befördert jedoch dieselbe Menge an Sprengstoff, etwa 900 kg, und hat die gleiche Reichweite, etwa 400 km. Und es sind nur 280 Arbeitsstunden nötig, eine V 1 in Serie herzustellen. Sie ist 8 m lang, wiegt beim Start 2'200 kg und erreicht eine Geschwindigkeit von 655 km/h. An ihrer Bugspitze befindet sich ein kleiner Propeller für die Reichweitenkontrolle und Raum für den Magnetkompass, dahinter die Sprengstoffkammer. Zwei runde Behälter aus Kautschuk sind mit Pressluft gefüllt, die die Luft in die Brennkammern befördert.



Das einstellbare Zählwerk, das gekoppelt ist mit dem Propeller an der Bugspitze, hat ganz besondere Bedeutung. Da bei festliegender Entfernung, gleichbleibender Geschwindigkeit und Flughöhe die Zahl der Propellerumdrehungen bekannt ist, kann man den Zählmechanismus jeweils auf einen festgelegten Zielpunkt einstellen, z.B. die Tower-Bridge, das Wahrzeichen Londons. Bei der Ankunft des Geschosses über dem Ziel und nach Erreichen der eingestellten Umdrehungszahl wird vom Zählwerk über einen Auslöseapparat das Triebwerk ausgeschaltet, das Höhenruder verstellt und so die V 1 zum Absturz gebracht. Der Abschuss der V 1 erfolgt von einem 55 m langen Katapult, das aus zwei Schienenträgern mit einem dazwischenliegenden geschlitzten Rohr besteht, durch das der Kolben für den Starthaken verläuft.

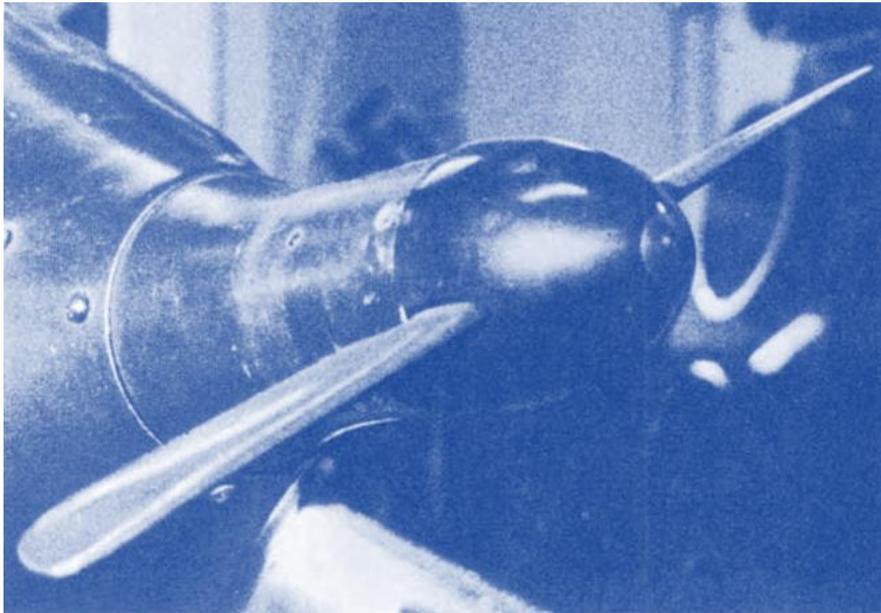
Die Idee des strahlgetriebenen Motors stammt von dem Franzosen *Victor de Karavodine*, dessen Forschungsergebnisse im Jahre 1907 patentiert worden sind.

Drei Jahre später, im Mai 1910, meldet der Belgier *Georges Marconnet* dem Patentamt in Paris eine ganze Reihe verschiedener Strahltriebmöglichkeiten, die seiner Ansicht nach «speziell für Flugzeuge und Luftschiffe geeignet scheinen». Eine von ihnen zeigt auffallende Ähnlichkeit mit dem später in Deutschland entwickelten Triebwerk der V 1.

So unbekannt die Erprobungsstätte der V 1 – Peenemünde – in Deutschland auch sein mag, dem polnischen Nachrichtendienst ist der Aufbau der Versuchsanstalt schon deshalb nicht entgangen, weil auch hier die größte Arbeit von Zwangsarbeitern verrichtet wird, von denen viele polnischer Nationalität sind. Gerüchte über mysteriöse Vorgänge auf der Insel Usedom dringen bis nach Warschau, und Ingenieur *Antoni Kocjan*, der für technische Aufklärung zuständige Sektionschef des Nachrichtendienstes, erhält Kenntnis von ihnen. Kocjan, von Beruf Flugzeugkonstrukteur – ihm sollte später die Entdeckung der deutschen



Vor dem Start ist die Drehzeit einzustellen, nach deren Ablauf...

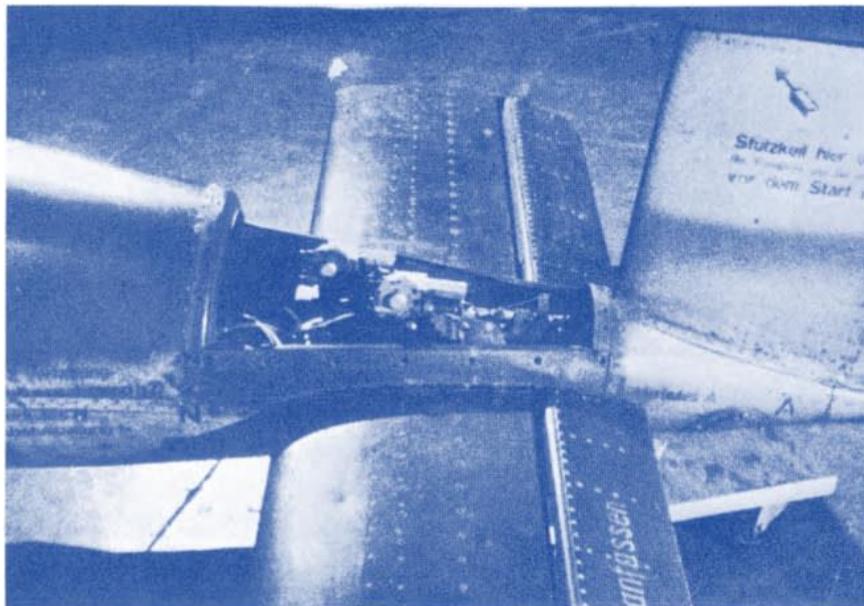


*... der Propeller
an der Spitze des Geschosses
zum Stillstand kommt*

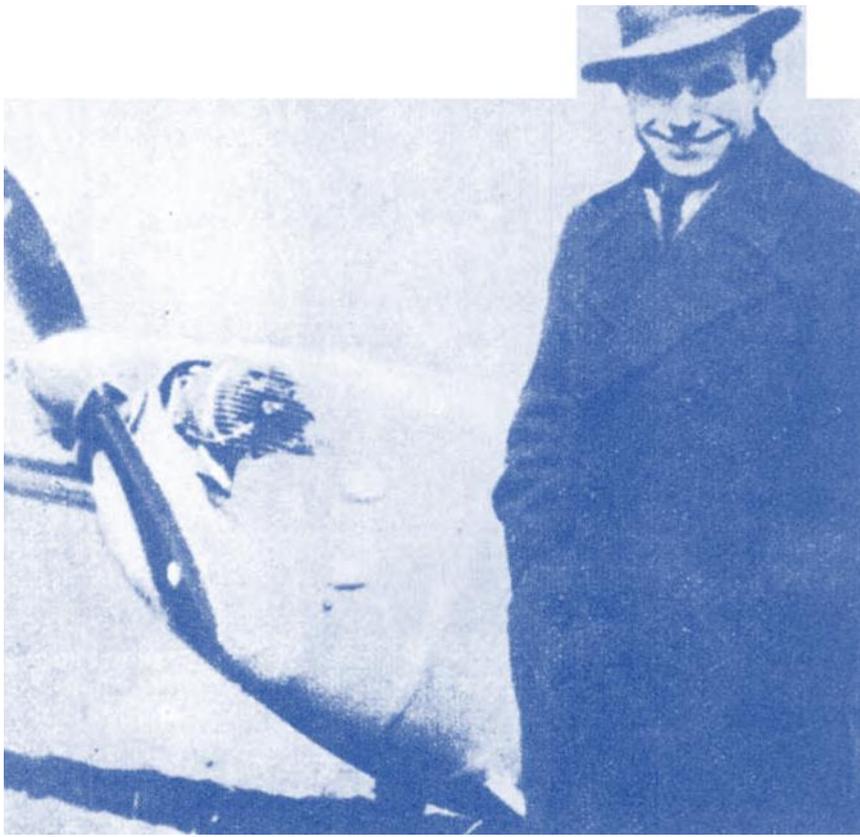
Raketenversuche in Polen gelingen – entsendet den Ingenieur *Jan Szreder* als freiwilligen Fremdarbeiter nach Stettin. Szreder hat Glück und landet als Hilfsarbeiter in einer Transportkolonne, die die Luftwaffenerprobungsstelle Peenemünde-West regelmässig mit Lebensmitteln versorgt.

Schon bald trifft in Warschau sein erster Bericht ein, der zusammen mit den Zeichnungen auf Mikro-Film aufgenommen und von einem Kurier über Danzig und Schweden nach England gebracht wird.

In der kleinen englischen Ortschaft Medmenham an der Themse, 50 km westlich von London, ist in einem Landsitz aus dem 19. Jahrhundert die Zentrale der Luftbild-Auswertungseinheit untergebracht. Am 19. April 1943 erhalten die Spezialisten in Medmenham vom Luftfahrt-Ministerium ihre erste Anweisung, die Gefahr der deutschen «Geheimwaffen» mit Hilfe der Luftbildaufklärung zu untersuchen – ganze sechs Jahre, nachdem die Deut-



*Leitwerk und Steuerung
der V 1*



*Der polnische Ingenieur
Antoni Kocjan, 1939*



*Constance Babington-Smith
1943*

schen in Peenemünde ihre Laboratorien und Prüfstände gebaut haben, wird dieses Objekt in das Programm der britischen Luftaufklärung aufgenommen.

Noch ahnt niemand, welchen entscheidenden Beitrag die britischen Bildinterpreten bei der Suche nach den deutschen Geheimwaffen leisten sollten. So prominente junge Leute wie *Sarah Churchill*, die Tochter des britischen Premiers, und *Peter Roosevelt*, der Sohn des amerikanischen Präsidenten, sind als Bildauswerter hier tätig. Doch ist es einem anderen Prominenten-Kind vorbehalten, mit seiner Arbeit in Medmenham Geschichte zu machen – der jungen *Constance Babington-Smith*, Tochter des Direktors der Bank von England, die später von Churchill «Miss Peenemünde» genannt wird:

«Meine Arbeit war sehr speziell. Ich und meine Abteilung von Fotointerpreten waren zuständig für die Beobachtung und Berichterstattung über die Flugzeuge und Flugzeugindustrie des Feindes und, was ebenso wichtig war, ihre Forschung und Entwicklung in den Versuchsstationen, wie z.B. Rechlin. Anfang 1943, besser gesagt im Frühjahr, wurde ich beauftragt, dem Flugplatz Peenemünde meine ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Mir wurde befohlen, nach allem Aussergewöhnlichen Ausschau zu halten. Ich muss dazu erklären, dass wir natürlich in sogenannten ‚wasserdichten Abteilungen‘ arbeiteten, und ich fragte also nicht, was das Aussergewöhnliche war. Aber ich war auf der Hut. Und tatsächlich! Recht bald darauf, im Juni, sah ich etwas sehr Seltsames. Ich entdeckte ein ganz eigenartiges, wunderliches kleines Ding, das, wie wir später feststellten, die ‚ME 163‘ war, das schwanzlose, strahlgetriebene Jagdflugzeug, das dort getestet wurde. Ich mass sie ab und machte meinen Bericht dazu. Ebenso fand ich dann die Luftströmungen, die die ‚ME 163‘ verursachte, wenn ihre Triebwerke vor dem Start anliefen.

All dies war an sich von Bedeutung. Ein wenig später jedoch erhielt ich weitere Instruktionen, die wiederum reichlich mysteriös, obschon nicht sehr detailliert waren. Ich sollte nach einem sehr kleinen Flugzeug Ausschau halten. Dies war im Herbst 1943, und ich wusste zu der Zeit nicht, dass eine grosse Anzahl Berichte über ein führerloses Flugzeug eingegangen war, das gegen England eingesetzt werden sollte. Ein selbstgesteuertes Flugzeug musste natürlich sehr klein sein, bedeutend kleiner in der Spannweite und auch insgesamt als die kleinsten Flugzeuge, die ich bisher zu beschreiben gewohnt war.

So ging ich also die neuen Fotos von Peenemünde durch und nahm auch die alten dazu. Dies ist ein ganz wesentlicher Teil der gesamten Technik der Fotospionage, nämlich der Vergleich neuer Aufnahmen mit alten, wobei man auf den alten, die schon einmal geprüft worden sind, im Licht der inzwischen erworbenen Kenntnisse sehr oft Dinge von Bedeutung erkennt, die einem beim ersten Mal überhaupt nichts sagten. Und ich entdeckte tatsächlich ein kleines Flugzeug in der Nähe der Hangars von Peenemünde. Es hatte eine Spannweite von etwa 20 Fuss. Aber dies an sich bedeutete nicht sehr viel. Ich machte meinen Bericht, und das war vorläufig alles.»

Eine andere Abteilung in Medmenham, die sich auf die Suche nach der geheimnisvollen deutschen Rakete konzentriert, macht bereits im Juni 1943 die bestürzende Entdeckung scheinbar abschussfertiger Raketen, die auf Lkw lagern, was das Kriegskabinett zu dem endgültigen Beschluss eines radikalen Bombardements der Anlagen von Peenemünde veranlasst.

17. August 1943: Die Versuchsanstalt Peenemünde soll kurz nach Mitternacht von 600 schweren Bombern angegriffen werden – im Tiefflug und bei vollem Mondschein. Den 4'000 britischen Fliegern wird erklärt, dass sie, falls ihr Angriff auf die «Forschungsanstalt» in dieser Nacht nicht gelingt, Nacht für Nacht fliegen müssen, so lange, bis der Auftrag durchgeführt sei. Es sei «notwendig, die Versuchsanstalt zu zerstören, und die Fachleute, die dort tätig sind, zu töten oder arbeitsunfähig zu machen.»



Constance Babington-Smith, 1968



Der Bericht des polnischen Agenten, der als Zwangsarbeiter in Peenemünde tätig war

Der Anflug über die Nordsee muss fast über den Wellen erfolgen, um das deutsche Frühwarnsystem zu unterfliegen. Der Angriff soll in drei Wellen durchgeführt werden und insgesamt 45 Minuten dauern. Bereits um 23 Uhr sollen acht Mosquitos einen kleinen, aber höchst wichtigen Ablenkungsangriff auf Berlin fliegen – auf einem Anflugkurs über Peenemünde. Was dann erfolgt, ist der grösste Nachtjagereinsatz der deutschen Luftwaffe. Mehr als 200 Jäger sind in der Luft über Berlin, um die Hauptstadt vor der Masse der vermeintlich den Mosquitos folgenden 600 schweren Bomber zu schützen. Und währenddessen laden 600 Bomber ihre Last auf die ziemlich schutzlosen Peenemünder Anlagen ab, die bald im aufsteigenden Qualm verschwinden. Fast zweitausend Tonnen Bomben fallen auf die Versuchsanstalt, doch liegen die meisten Volltreffer auf dem Zwangsarbeiterlager Trassenheide, den Unterkünften deutscher Wissenschaftler und Teilen des Entwicklungswerkes. 300 britische Flieger kehren von diesem Einsatz nicht zurück.

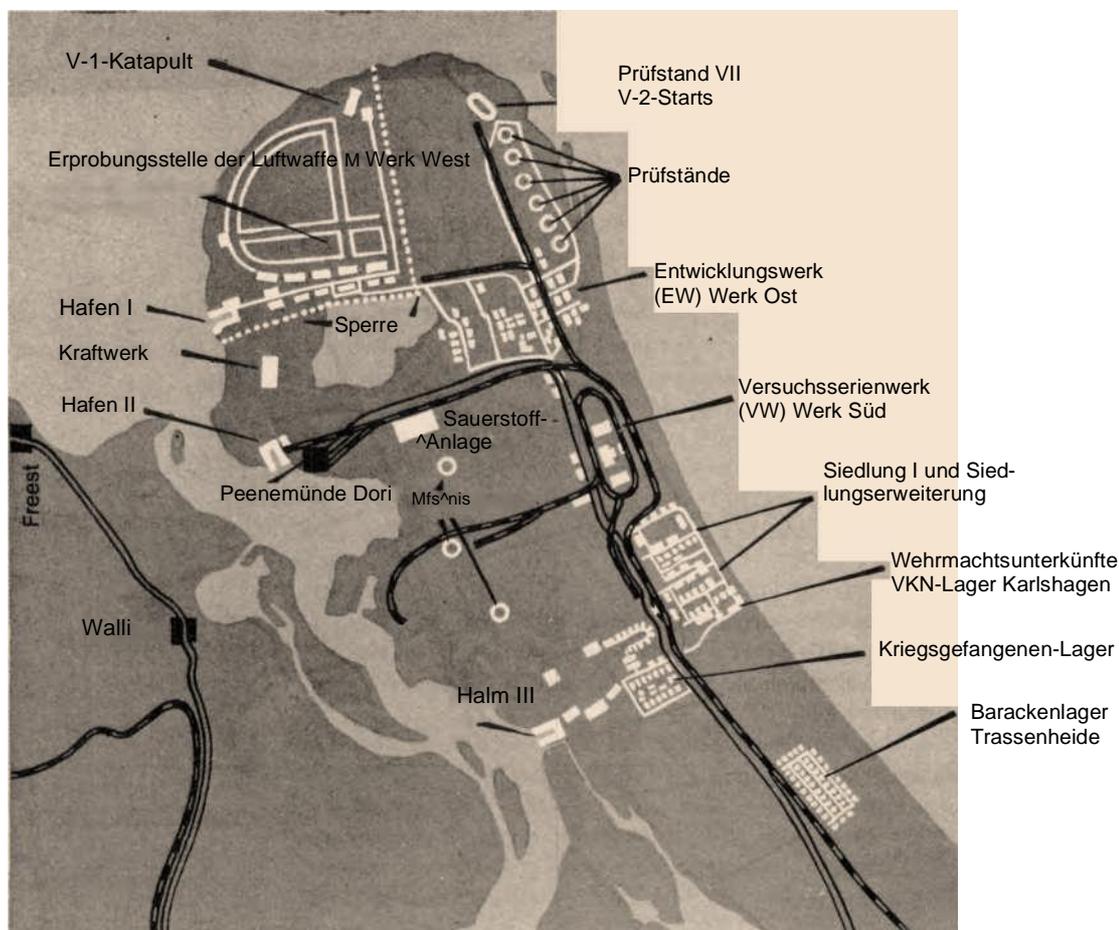
Am nächsten Tag fliegt ein Mosquito-Aufklärer nach Peenemünde. Die Fotos, die er bringt, zeigen das gesamte Versuchsgelände. Die Bildinterpreten in Medmenham stellen fest: die beiden grossen Fabrikhallen sind der Zerstörung zwar entgangen, trotzdem bietet die Anlage ein Bild starker Verwüstung.

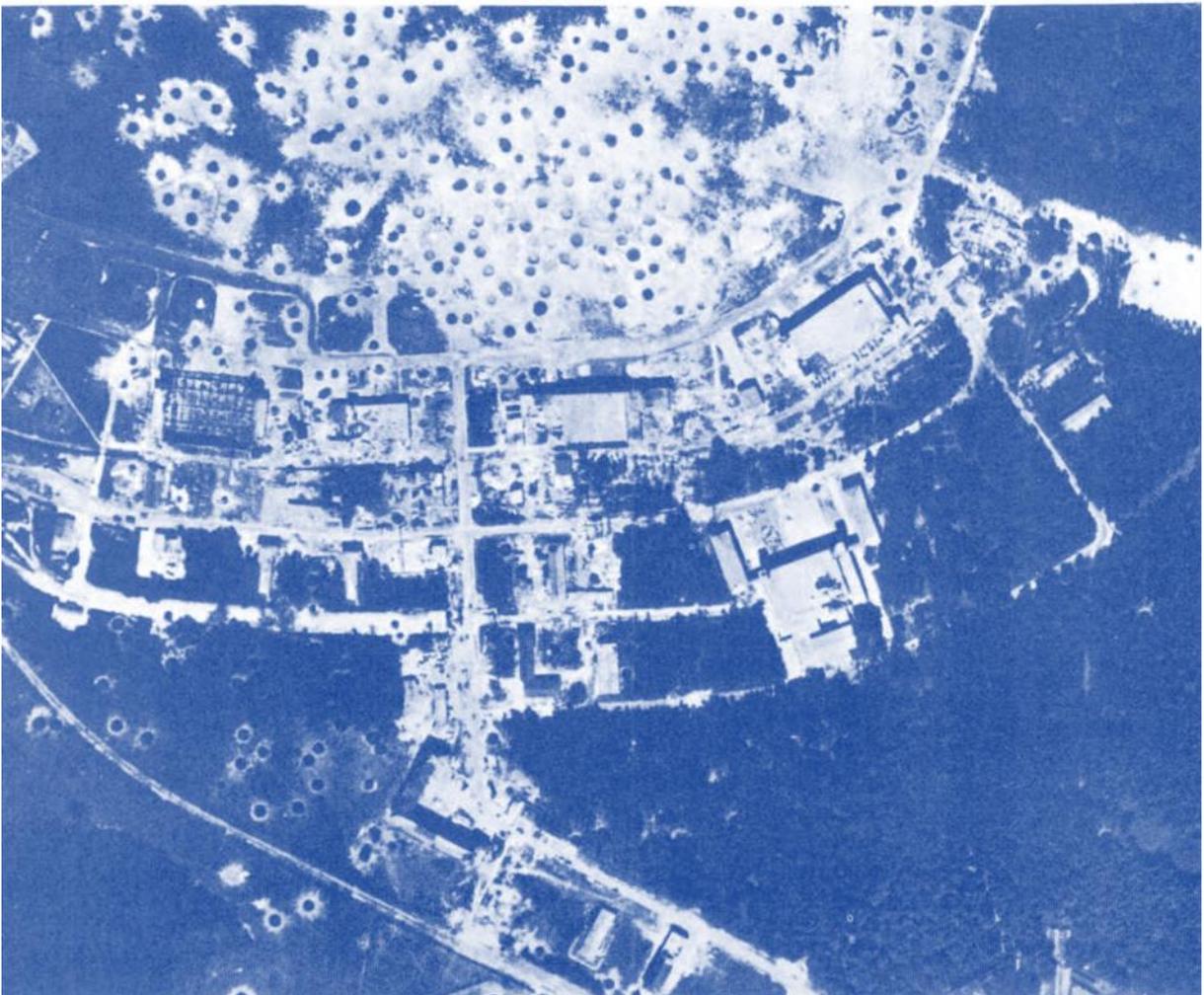
«Der Sachschaden im Werk ist entgegen dem ersten Eindruck überraschend gering», berichtet Oberst *Dr. Walter Dornberger*, Chef der Versuchsanstalt. Die entscheidenden Anlagen – der Windkanal, die Prüffelder und das Messhaus – sind nicht getroffen worden. Die Wohnsiedlung der deutschen Wissenschaftler weist Spuren schwerer Zerstörung auf, und von den 30 Baracken, die das Zwangsarbeiterlager Trassenheide bildeten, sind 18 restlos vernichtet. Die SS-Wachen, die auf die im Lager eingesperrten Zwangsarbeiter schos-

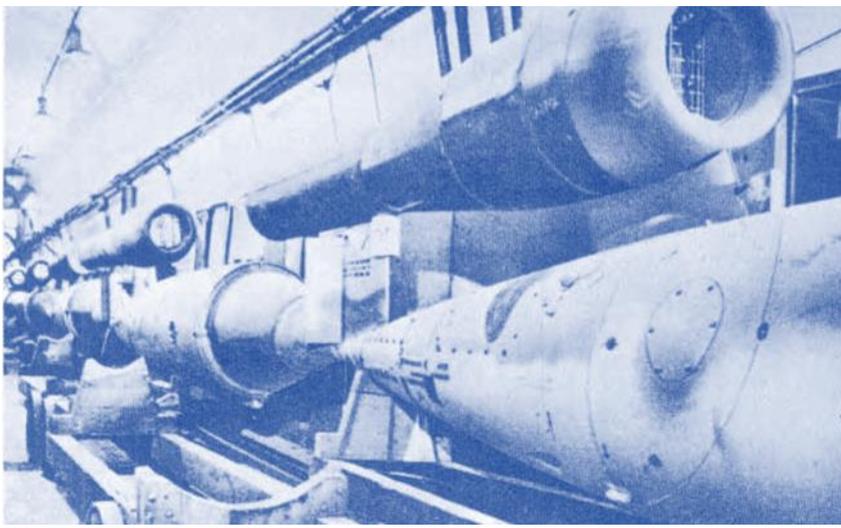
Bilder Seite 412:

Oben: Peenemün Nacht vom 17. August 1942

Unten: Englische Luftaufnahmen von Peenemünde 18. August 1942





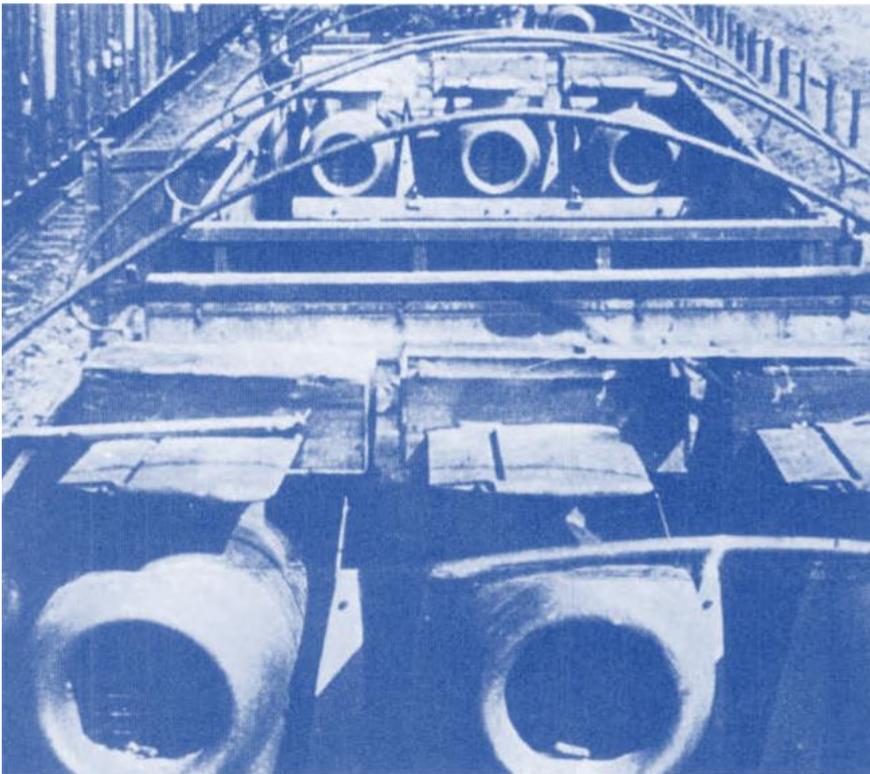


Die am Fließband gefertigten V-1-Geschosse verlassen ihre unterirdisch Produktionsstätte.

sen, als sie sich vor dem Feuer retten wollten, haben die Zahl der Toten noch erhöht. Keinem der ausländischen Arbeiter gelingt während der Verwirrung beim Angriff die Flucht, und die Berichte der beiden technisch ausgebildeten Mitglieder der polnischen Widerstandsbewegung versiegen nach dieser Nacht.

Da ein geschwätziger gefangener englischer Flieger bei den Vernehmungen droht, «wir werden solange fliegen, bis alles kaputt ist», entschliessen die Deutschen sich zu einer grossangelegten Täuschung. Die zerstörten Teile von Peenemünde werden nicht wieder aufgebaut, die Bombenrichter nicht planiert – alles sieht so aus, als sei die gesamte Versuchsanlage stillgelegt worden – mit dem Ergebnis, dass die Bomber im Laufe der nächsten neun Monate nicht wiederkommen.

Was die V 1 betrifft, kommt der Angriff ohnehin zu spät, um ihren Fronteinsatz zu verhindern. Sie wird nicht in Peenemünde, sondern im Volkswagen-Werk bei Fallersleben hergestellt, wo im September 1943 bereits die Serienproduktion anläuft. Die ersten der geplanten 50'000 Geschosse sollen bereits in drei Monaten, im Dezember 1943, auf London niedergehen.



... und rollen zu den Startrampen, die in Frankreich errichtet werden

Der Beschlussplan sieht so aus: zwei Stunden vor dem Morgengrauen ,grosses Weckern, dann ein Feuerschlag von 300 V 1 mit grösstmöglicher Feuergeschwindigkeit. Um die Mittagszeit' ,Salut': ein Feuerschlag von 100 Geschossen (ersatzweise tagsüber Störfeuer von zwei, drei Schuss je Stunde).

Am Abend ,grosser Zapfenstreich' : zusammengefasster Feuerschlag mit grösstmöglicher Feuergeschwindigkeit.

Dass dieser Plan nur auf dem Papier bleibt, ist nicht zuletzt *Michel Hollard*, einem Handelsvertreter aus Paris, zu verdankender nachdem Krieg als «Retter Londons» mit den höchsten Ehren, die Grossbritannien an Ausländer zu vergeben hat, ausgezeichnet worden ist.

In Rouen in Frankreich beginnt im August 1943 die Geschichte der Aufdeckung des Einsatzes der V 1. Ein Eisenbahner aus Rouen, der Hollard gelegentlich Informationen liefert, schreibt ihm, dass er zwei Bauunternehmer von ungewöhnlichen Bauten habe sprechen hören, bei denen die Deutschen Riesenmengen Beton verwendeten.



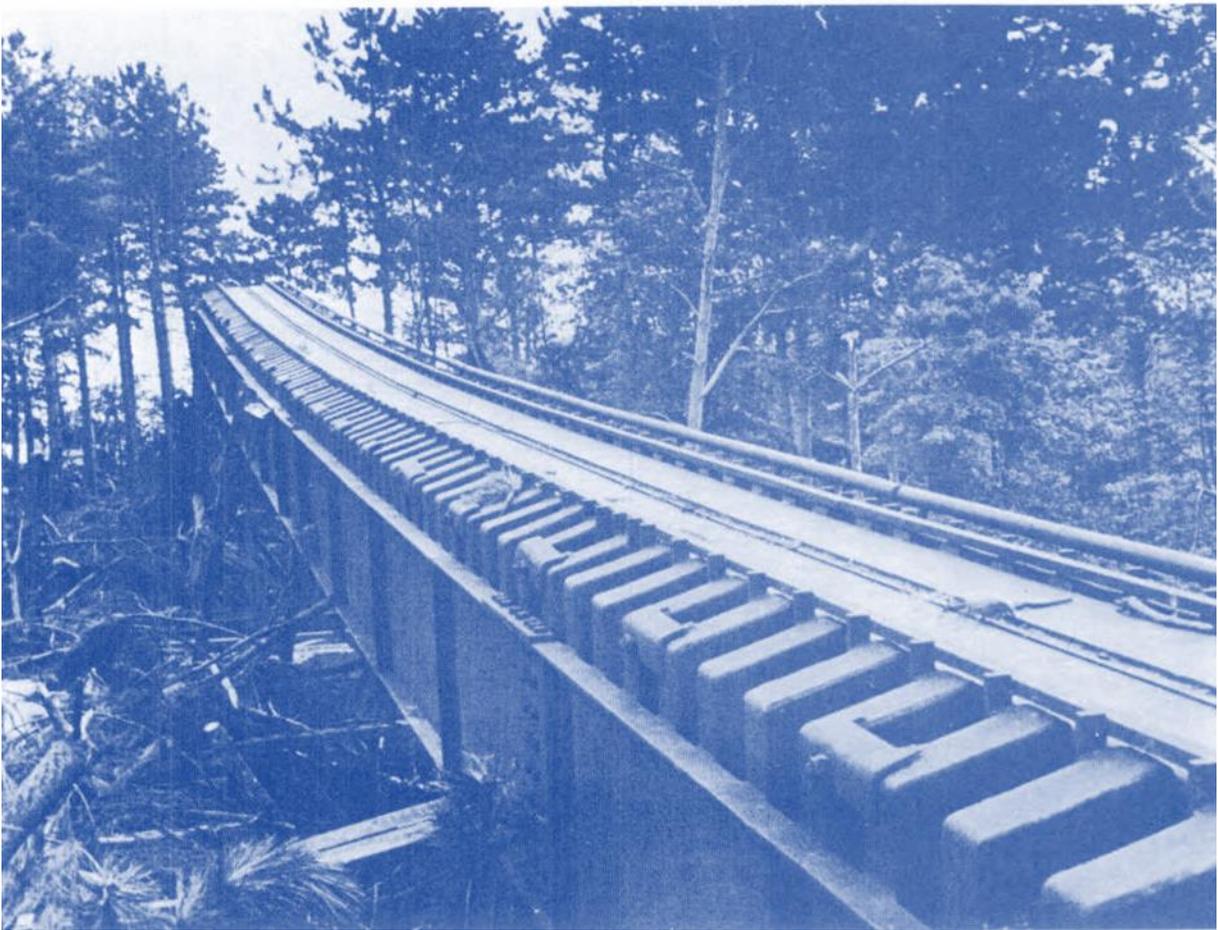
Michel Hollard, D.S.O.

Michel Hollard:

«Von einem Eisenbahningenieur aus Rouen, der zu meinem Netz von Erkundungsagenten gehörte, erfuhr ich, dass man in der Umgebung der Stadt mit unerklärlichen Bauarbeiten begonnen hatte, die von grosser Wichtigkeit sein mussten. Der Agent lud mich ein, herzukommen und mir die Sache anzusehen, und so ging ich nach Rouen. Dort erhielt ich lediglich die Bestätigung, dass es sehr wichtige und geheimnisvolle Arbeiten waren, ohne zu erfahren, wo sie abliefen. Schon bevor ich mich auf die Suche gemacht hatte, wusste ich, dass auf den Baustellen Hunderte und Aberhunderte junger Arbeiter beschäftigt wurden. Und mir kam die Idee, wie ich die Plätze, wo die jungen Arbeiter beschäftigt wurden, ausfindig machen könnte. Nämlich indem ich zum Département-Arbeitsamt ging, mich dort als Fürsorger vorstellte, sagte, dass ich die Aufgabe hätte, diesen isoliert lebenden und weit weg von zu

*Nordfrankreich, 1943.
Auf einer Baustelle
der Organisation Todt*





Hause grossen Gefahren ausgesetzten jungen Leuten moralischen Beistand zu leisten. Und durch dieses Täuschungsmanöver erhielt ich die Liste derjenigen Städte, wo man diese jungen Leute zu den berichtigt-mysteriösen Arbeiten zusammengezogen hatte.

Der erste dieser Orte war Auffay, eine kleine Bahnstation an der Linie Rouen-Dieppe. Mit dem nächsten Zug machte ich mich auf nach Auffay – schon verkleidet in Arbeitsmontur, was ebenso gut die Kluft eines Bauers sein konnte – und nach Verlassen des Bahnhofs machte ich mich auf die Suche nach den berühmten Baustellen. Ich machte einen Versuch, indem ich 4 km weit lief, doch ich fand nichts, ein zweiter Versuch mit einer anderen Strasse war ebenso ergebnislos wie der erste, dann einen dritten – ebenfalls vergebens. Der vierte Versuch endlich brachte mich, 4 km vom Zentrum Auffays entfernt, mitten hinein in eine Baustelle, mitten in einen richtigen Ameisenhaufen von Arbeitermassen, Bulldozern, Traktoren, umgeben von bewaffneten Posten. Das Ganze spielte sich auf einem Quadrat mit je etwa 400 m Seitenlänge ab.

Für mich kam es nun darauf an, hineinzukommen, um zu versuchen, den Sinn und Zweck dieser Emsigkeit herauszufinden. Ich sah einen Schubkarren am Wege, den ich mir einfach packte, und ich schob mit ihm auf die Baustelle los. Die Wachen hielten mich wegen des Schubkarrens für einen der Arbeiter und liessen mich durch. Und dann, endlich auf der Baustelle, begann ich, die dort arbeitenden Männer auszufragen, um herauszufinden, woran sie überhaupt arbeiteten. Momentan, so wie es jetzt aussah, war es ihrer Ansicht nach der Bau einer Garage für grössere Lastwagen. Diese Auskunft genügte mir freilich nicht, und ich war überzeugt, dass ich weitersuchen müsse. Und dann sagte einer von ihnen, indem er auf einen Bauführer zeigte, der von einem deutschen Offizier begleitet war, ‚aber der da, der weiss es, warum fragst Du den denn nicht?‘ Ich versuchte daraufhin, den Bauführer anzusprechen, dem der Offizier nicht von der Seite wich; ich nutzte den Moment, als er ihn verliess, um auszutreten. Ich stellte mich neben ihn und tat, als ob ich ebenso wie er ‚mal müsste‘. Und dabei befragte ich ihn, doch konnte er mir nichts Brauchbares sagen – er schien gar nicht irgendwie überrascht über meine Frage, und er sagte mir nur noch ‚aber es sind noch andere solcher Baustellen ganz in der Nähe‘, und zählte mir einige auf, was mir für die Zukunft nützlich schien.

Doch das, was mich am meisten beeindruckte, war, dass auf dem Rand dieser Bauwerke eine etwa 50 m lange Zement-Bahn verlief, die auf sonderbar präzise Art und Weise justiert wurde von einem blauen Zugdraht, der auf der Schmalseite weiterlief. Ich dachte mir, dass dieser blaue Zugdraht eine Richtung von grosser Bedeutung markieren musste und habe ihn mit meinem kleinen Taschenkompass angepeilt, wobei ich mein Bestes tat, kein Aufsehen zu erregen. Indem ich die Längsrichtung anpeilte, was diese blaue Schnur in Übereinstimmung mit der Nord-Süd-Achse auf meinem Kompass brachte, war es mir möglich, noch am gleichen Abend, als ich den Kompass auf eine Landkarte legte, festzustellen, dass die Linie, wenn man sie fortsetzte, die Stadt London passierte. Dies war also meine erste wichtige Entdeckung hinsichtlich der ‚Geheimwaffe‘, wie man sie wenig später genannt hat.»

Hollard und vier seiner Leute setzen sich auf ihre Fahrräder und suchen ganz Nordfrankreich von Calais bis Cherbourg ab. Schon in den ersten drei Wochen entdecken sie mehr als 60 Bauten. Bis Mitte November sind es über 100 Bauten, die sie aufspüren. Alle diese geheimnisvollen Bauten liegen innerhalb eines 300 km langen und 50 km breiten Streifens, etwa parallel zur Küste – und alle weisen in Richtung London.

Während der letzten Novemberwoche 1943 führt die Royal Air Force erste Aufklärungsflüge zu den von Hollard angegebenen Plätzen durch – es gelingt, im Raum zwischen der Halbinsel Cotentin und dem Pas-de-Calais, entlang der Küste, 69 «Ski»-Stellungen, wie die Engländer die Bauwerke nach ihrem Aussehen nennen, zu fotografieren.

Bilder Seite 416:

Oben: Die Baustellen der Abschussrampen in Nordfrankreich sind mit Tarnnetzen vor den Kameras der alliierten Luftaufklärung geschützt

Unten: Nordfrankreich, Frühjahr 1944. Abschussrampe für die V 1

Es ist Constance Babington-Smith, die am 1. Dezember 1943 endgültig das Geheimnis der bis dahin immer noch unerklärlichen Bauten lüftet:

«Die Peenemünder Forschungsabteilungen hatten natürlich mehrere verschiedene Versuchsgelände, und ein Teil meiner Kollegen war verantwortlich für das Gelände, wo sich die grossen Installationen für die V 2 befanden.

Meine Zuständigkeit war allein auf den Flugplatz beschränkt, und wir alle hüteten eifersüchtig unsere Sondergebiete. Jedenfalls suchte ich mit grösster Sorgfalt und bei jeder Gelegenheit nach diesem kleinen Flugzeug. Ich folgte also meinem Weg, ich muss es so ausdrücken, denn wenn man Fotointerpret ist, versetzt man sich beim Anschauen eines jeden Bildes auf die Erde, und mein Weg verlief nicht mehr genau innerhalb der Grenzen des Flugplatzes, sondern in Richtung der Ostseeküste. Zu der Zeit wurden viele Arbeiten zur Erweiterung des Flugplatzes unternommen. Es waren Bagger und auch andere Baugeräte da, alles Dinge, die ich mir eigentlich gar nicht anzusehen hatte, da ich ja für Flugzeuge zuständig war. Auf jeden Fall verfolgte ich diesen Maschinenpark hinunter zur Küste, und da, iz nahe am Strand, entdeckte ich einige ganz seltsame Installationen, wie ich sie noch nie vorher gesehen hatte.

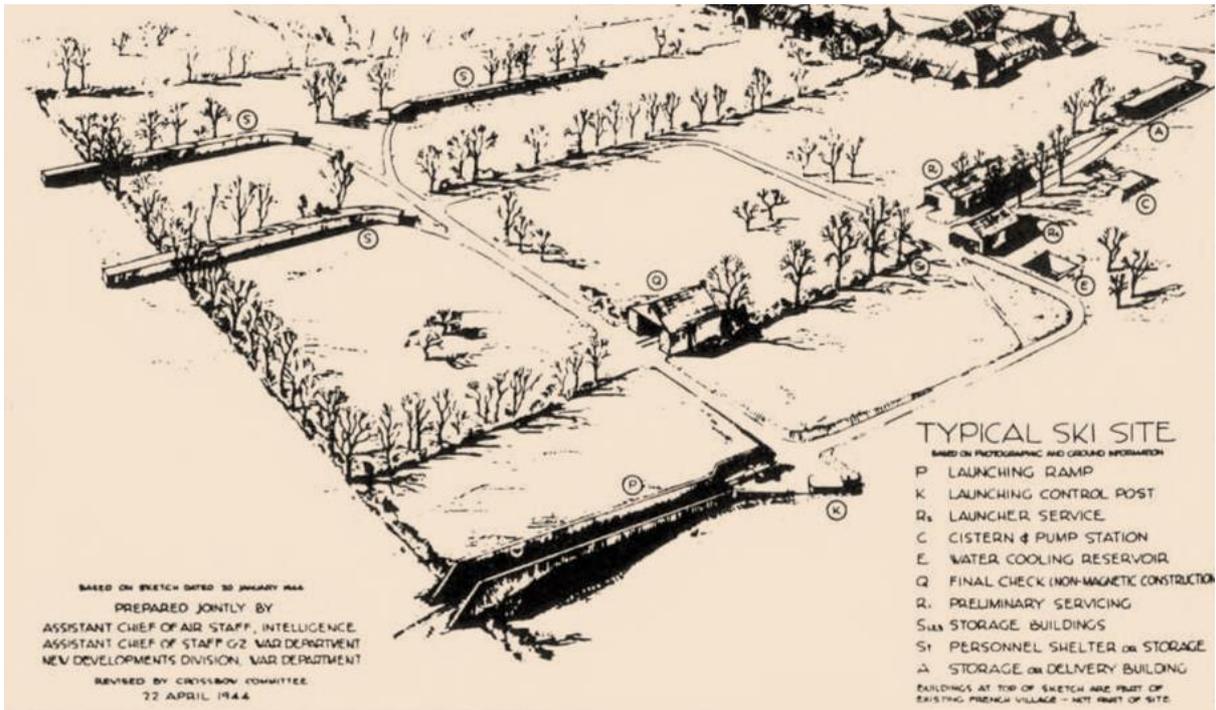
Alles, was man in solch einem Fall tun kann, wenn man erwartet, dass das soeben Entdeckte mit dem, wonach man sucht, etwas zu tun haben könnte, ist das Bemühen um eine einfache und einleuchtende Beweisführung. Ich erinnere mich, wie ich zu meinen Kollegen sagte: ‚Sehen Sie sich das an! Es sieht mir aus, wie etwas, das man aufbaut, wenn man die Absicht hat, etwas über dem Meer abzuschiessen.‘ Man sah schräge Rampen, deren aufwärtsstrebendes Ende gegen die See gerichtet war. Da dieses Gebiet nicht mehr in meinen Bereich fiel, suchte ich die betreffenden Auswerter auf und fragte sie, ob sie diese seltsamen Rampen gesehen hätten und was sie davon hielten? Man sagte mir, sie gesehen zu haben und dass man glaube, sie hätten etwas mit der Erweiterung des Flugplatzes zu tun.

Ich ging zu meiner Abteilung zurück und war ziemlich unzufrieden mit dem Ergebnis. Noch einmal prüfte ich die Aufnahmen, und in Gedanken an das unbemannte Flugzeug glaubte ich, sie Wing-Commander Kendall zeigen zu müssen. Er befand sich zu der Zeit in London, und ich hinterliess ihm eine Nachricht, mich sofort nach der Rückkehr aufzusuchen. Als er zurückkam, besuchte er mich sofort in meiner Abteilung. Als er die Fotos sah, herrschte lange Zeit tiefes Schweigen, und ich fürchtete, dass er denken würde, ich hätte mich geirrt. Ich sagte: ‚Glauben Sie nicht, dass diese Art von Rampen dazu dient, die kleinen Flugzeuge abzuschiessen?‘ Und er sagte: ‚Ich weiss, dass es sie gibt.‘ Er war ganz fest davon überzeugt, da er schon von den Vorrichtungen in Frankreich wusste. Dies war am 1. Dezember 1943.

Einige Tage vorher, am 28. November, war eines der Aufklärungsflugzeuge, das von *John Merifields* einem brillanten jungen Piloten geflogen wurde, ausgeschickt worden, um Aufnahmen von Berlin zu machen. Das Wetter war jedoch sehr ungünstig, und Berlin war von Wolken verdeckt. Er flog weiter zu seinen Alternativzielen an der Ostseeküste, wo das Wetter besser war. Eines seiner Ziele war der Flugplatz Peenemünde. Und genau an dem Nachmittag, als ich jene Rampen entdeckte, die mein Interesse so sehr weckten und die Kendall mit dem, was er in Frankreich gefunden hatte in Verbindung brachte, erreichten diese neuen Luftaufnahmen meine Abteilung, und es zeigte sich, dass Merifield gerade rechtzeitig seine Kameras ausgelöst hatte, um diesen Teil der Küste aufzunehmen. Die Rampen, die ich gesehen hatte, waren auf den ersten Fotos, die er gemacht hatte, und auf einem dieser Gebilde stand ein kleines Flugzeug. Die Aufnahme war zwar nicht sehr klar, aber da wir das Flugzeug und die Rampen schon auf anderen Fotos gesehen hatten, konnten wir ganz sicher sein, dass es so war. Es war ein sehr aufregender Augenblick. Es war eben nicht ein erster Hinweis, sondern wirklich der krönende Beweis, der zeigte, dass die Stellungen entlang dem Kanal für die fliegende Bombe vorgesehen waren. Wir fanden dann bald die Grösse der fliegenden Bombe. Die Experten berech-

Die englische Luftaufnahmen vom 28.12.1943, auf der Constance Babington-Smith die V 1 auf der Rampe entdeckt (Pfeil)

Die Skizze einer V-1-Abschussbasis, angefertigt für dt. Sonderausschuss «Crossbow» aufgrund einer Skizze von Michel Hollard vom 22.1.1942 und Aufnahme der alliierten Luftaufklärer



BASED ON SKETCH DATED 30 JANUARY 1944
 PREPARED JOINTLY BY
 ASSISTANT CHIEF OF AIR STAFF, INTELLIGENCE
 ASSISTANT CHIEF OF STAFF G2, WAR DEPARTMENT
 NEW DEVELOPMENTS DIVISION, WAR DEPARTMENT
 REVISED BY CROSSBOW COMMITTEE
 22 APRIL 1944

TYPICAL SKI SITE
 BASED ON PHOTOGRAPHIC AND GROUND INFORMATION
 P LAUNCHING RAMP
 K LAUNCHING CONTROL POST
 R LAUNCHER SERVICE
 C CISTERN & PUMP STATION
 E WATER COOLING RESERVOIR
 Q FINAL CHECK (NON-MAGNETIC CONSTRUCTION)
 R PRELIMINARY SERVICING
 S STORAGE BUILDINGS
 St PERSONNEL SHELTER OR STORAGE
 A STORAGE OR DELIVERY BUILDING
 BUILDINGS AT TOP OF SKETCH ARE PART OF
 EXISTING PINEHURST VILLAGE - NOT PART OF SITE