

DER ATLANTIKWALL AM PAS DE CALAIS

Dienstag, 2. Juni 2015

Mit einiger Verspätung – in Brüssel war nur eine Piste benutzbar – traf die dreisigköpfige Reisegruppe in Belgien ein und setzte die Fahrt nach Brügge fort. Diese wunderschöne alte Stadt ist von vielerlei Kanälen durchzogen und war im Mittelalter über zwei Flüsschen mit dem Meer verbunden, was eine ungeheure Prosperität zur Folge hatte. Diese entfaltete sich erst recht ab 1369, als Brügge Teil des reichen Herzogtums Burgund und Residenzstadt der burgundischen Herzöge wurde. Nach dem Tod von Karl dem Kühnen bei der Schlacht von Nancy (1477) wurde die Stadt zum Zankapfel zwischen den Habsburgern und den französischen Königen; der wirtschaftliche Niedergang liess sich nicht mehr aufhalten. Davon profitiert Brügge indessen heute, indem der mittelalterliche Stadtkern in seiner Baustruktur unversehrt erhalten geblieben ist und von den Verheerungen namentlich des Zweiten Weltkriegs gänzlich verschont wurde.



Nach einer Bootsfahrt auf den malerischen Kanälen ging es weiter nach Calais. Auch diese Stadt hat eine lange Geschichte, war zu Beginn des Hundertjährigen Krieges erst unter englischer Herrschaft, wurde aber im 16. Jahrhundert von den Franzosen zurückgewonnen. Grosse Zerstörungen erlitt Calais beim deutschen Westfeldzug im Mai 1940 und später insbesondere durch die fortwährende Bombardierung durch die Alliierten und die finale Eroberung im September 1944. Die historische Innenstadt wurde nicht wiederaufgebaut.

Eine «Sehenswürdigkeit» der besonderen und bedenklich stimmenden Art sind die Tausenden Asylsuchenden aus Afrika, die sich vor allem in der Umgebung von Calais aufhalten. Sie hausen im Unterholz, wo sie mit Plastikplanen abgedeckte Hütten errichtet haben. Einzig die vage Hoffnung, irgendwann einmal nach England zu gelangen, hält sie an diesem Ort. Der Fährhafen ist mittlerweile mit riesigen Zäunen, verstärkt mit Stacheldraht, abgeschildert. Ein Ende dieses Belagerungszustands

ist nicht abzusehen – es sei denn, England würde doch noch «Schengen» beitreten.

**Mittwoch, 3. Juni 2015**

Während die deutschen Geschützstellungen am Anfang offen gebaut und nur mit einer betonierten Brustwehr versehen waren, dadurch aber einen Schwenkbereich von 360° hatten, führte die zunehmende Bedrohung aus der Luft dazu, dass die Geschütze nachträglich verbunkert wurden. Dass dadurch nur ein Seitenrichtfeld von 120° verblieb, führte jedoch zu einer massiven Einschränkung des Schussfelds zur Selbstverteidigung mit den eigenen Geschützen. Eine Besonderheit bildet dagegen bei der Küstenbatterie Waldam nordöstlich von Calais der einzige noch erhaltene Betondrehturm für ein 15-cm-Geschütz mit einem uneingeschränkten Schwenkbereich von 360°. Vom damaligen Beobachtungsturm aus hat man einen Blick auf den Drehturm und die weiteren Objekte der befestigten Zone.

Bei der Batterie Oldenburg in der Nähe ist gut erkennbar, wie zum Schutz gegen Bomben- und Granateinschläge oberhalb der Geschützscharte eine Überdeckung in Form einer umgekehrten Treppe angebracht wurde.





Donnerstag, 4. Juni 2015

Die Küstenbatterie Todt liegt beim Cap Gris-Nez im Südwesten der Stadt Calais. Sie umfasste 4 Kanonen mit einem Kaliber von 38 cm, die über eine Schussweite von 54 km verfügten, mehr als ausreichend, um bis an die englische Südküste zu wirken. Ein historisches Bild belegt ihre imposante Grösse.



Die Geschütze wurden zerstört und abmontiert, aber in einem der riesigen Bunker ist heute das Museum «39-45» untergebracht, das keine Wünsche offenlässt: In zahlreichen Schaukästen werden Uniformen, Ausrüstungsgegenstände, Orden und Waffen gezeigt, sowohl deutscher als auch alliierter Provenienz. Einige Spezialisten der GMS-Gruppe entdeckten ein offenbar äusserst seltenes MG 34S, das leicht kürzer gebaut ist als die originale Waffe. Im freien Gelände vor dem Museum ist ein deutsches Eisenbahngeschütz aufgestellt. Mitsamt dem Fahrgestell wiegt es 175 t. Das Rohr weist ein vergleichsweise bescheidenes Kaliber von 21 cm auf, erreicht aber dank der Verwendung von Unterkalibermunition (mit Treibspiegel) Schussweiten von bis zu 112 km. Solche Geschütze wurden am Pas de Calais in bombensicheren Bunkern, sogenannten Dom-Bunkern, untergebracht und auf Schienen herausgezogen, bis die gewünschte Seitenabwei-



chung erreicht war; die Elevation des Rohrs wurde darauf am Geschütz selbst eingestellt.

Während die deutschen «Vergeltungswaffen» V1 und V2 weitherum bekannt sind, trifft dies für das V3-Waffensystem nicht zu: Dieses Geschütz bestand aus einem mehrteiligen Geschützrohr und mehreren beidseitig am Rohr angeflanschten Pulverkammern. Deren Zündöffnungen wurden durch die Bewegung des Geschosses nach vorn nacheinander freigegeben, so dass die Hitze der Hauptladung die seitlichen Pulverladungen zünden konnte. Dadurch wurde das Geschoss zusätzlich beschleunigt. Das pfeilförmige Unterkalibergeschoss hatte eine Länge von gut 3 m und ein Gewicht von 140 kg. Die erhoffte Schussweite von 140 km, um London beschossen zu können (Vergeltungswaffe), wurde aber bei weitem nicht erreicht. Die von der GMS bei Mimoyecques besichtigte Abschussanlage wurde schon früh von den Alliierten systematisch bombardiert. Den Garaus machten ihr die von den Engländern abgeworfenen Bomben des Typs «Tallboy» («grosser Junge»). Das Gewicht des Tallboy von knapp 6 t ermöglichte das Durchschlagen von stark gehärteten Zielen, worauf nach dem Eindringen die Sprengung mittels Verzögerungszünder ausgelöst wurde. Was so eine Bombe beim V2-Bunker in Eperlecques bei Watten anrichtete, ist ungeheuerlich!

Freitag, 5. Juni 2015

Die V1 war keine Rakete, sondern ein unbemanntes (Düsen-)Flugzeug mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 600



km/Std. und einem Sprengsatz von gut 800 kg. Sie stellte den weltweit ersten (nach heutiger Diktion:) Marschflugkörper dar. Da die ungeschützten Abschussrampen am Ärmelkanal bald einmal bombardiert wurden, versuchten die Deutschen es mit verbunkerten Anlagen, welche für die Montage, die Lagerung und den Abschuss der V1 dienen sollten. Doch wurden auch diese Stellungen – wir besuchten jene von Siracourt – von den Alliierten fotografiert, mit dem üblichen Bombenteppich eingedeckt und zuletzt unter Einsatz des Tallboy – trotz fünf Meter hoher Betondecke – unschädlich gemacht.

Hingegen war das «Aggregat 4» (später V2) die weltweit erste funktionsfähige

Boden-Boden-Rakete. Ihr Abfluggewicht betrug 13 t, die Höchstgeschwindigkeit 5400 km/Std. Der Flugkörper stieg bis auf eine Höhe von 90 km, um dann in einer ballistischen Kurve Richtung Ziel zu fliegen. In der Spitze war ein spezieller Sprengstoff von 740 kg eingebaut. Das erwähnte gigantische Werk Eperlecques (Deckenstärke 5 m, Länge 92 m, Breite 75 m, Höhe 28 m), wo die V2 hätte zusammengebaut und abgeschossen werden sollen, erlitt durch die Tallboy-Bomben derart gravierende Schäden an den Fundamenten, dass an eine Weiterführung des V2-Abschusses von dort aus nicht mehr zu denken war. Bei Wizernes widerstand die gewaltige Kuppel von 71 m Durchmesser zwar einem analogen Bombenangriff, die Anlage musste aber wegen der sonstigen Schäden aufgegeben werden.

Es mutet seltsam an, dass die deutsche Führung die V1 und die V2 als strategische Waffen begriff und einen Einsatz gegen die Invasionsfront im Juni 1944 nicht in Erwägung zog. Immerhin waren beide Waffensysteme spätestens ab dem Frühjahr greifbar. Zwar waren die ortsfesten Abschussanlagen ab Sommer 1943 einem heftigen Bombarde-

ment seitens der Alliierten ausgesetzt, aber die Deutschen verfügten schon im April 1944 über eine erhebliche Anzahl an mobilen Abschussrichtungen, die kaum zu orten waren. Deren Einsatz – trotz der gegebenen Zielgenauigkeit – auf die gewaltige Massierung von Menschen und Material bei der Invasion hätte die alliierte Front – gelinde gesagt – erheblich in die Bredouille bringen können.

Samstag, 6. Juni 2015

Zum Schluss ging es wieder nach Belgien bzw. nach Ostende, wo wir westlich der Stadt die «Batterie Aachen» besichtigten: Im naturgeschützten Dünengebiet der ehemaligen Domäne von Prinz Karl befindet sich ein interessantes Beispiel des modernen Festungsbaus aus beiden Weltkriegen, durch zwei Kilometer offener oder unterirdischer Gänge verbunden. Das Ganze blieb komplett erhalten, da sich Karl jedem Versuch zum Abbruch widersetzte. Generell ist zu sagen, dass die Museen in Frankreich und in Belgien ausgezeichnet ausgestattet und beschildert sind. Was vielleicht nicht immer selbstverständlich ist: Sie stellen die

Geschehnisse aus der Sicht von hien und drüben dar – «Enfin!», möchte man 70 Jahre nach Kriegsende ausrufen!

Nichts stellte sich unserer Fahrt zum Flughafen Brüssel entgegen – allein die Airline Swiss hatte überbucht. Nachdem sich endlich ein paar Passagiere gefunden hatten, die nichts gegen eine Übernachtung in Brüssel einzuwenden hatten (das «Guetsli» bestand in der Übernahme der Hotelkosten und einem Handgeld von Fr. 250.-), musste das Gepäck aus dem Flugzeugbauch ausgesondert werden. Natürlich war dann der Slot verpasst, und die Maschine Richtung Zürich hob mit einer Stunde Verspätung ab.

Dem Reiseleiter Dr. Thomas Hug ist für die freundliche, kompetente und konzise Art, wie er die GMS-Gruppe durch alle touristischen und organisatorischen Klippen schleuste und mit einem breiten Fundus an Wissen versah, ein ganz herzlicher Dank geschuldet.

Text und Fotos von Christian Herzig, das Gruppenfoto stammt von Fredy von Deschwanden.

