

Eine Fahrt ins Elsass

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **19 (1946)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-516801>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eine Fahrt ins Elsass

Für die meisten von uns waren unsere Landesgrenzen während der letzten sechs Jahre hermetisch abgeschlossen. Man konnte sich nur durch Zeitungen oder die Wenigen, die beruflich im Ausland zu tun hatten, über die Zustände jenseits unserer Grenzen orientieren lassen. Der Wunsch, selbst wieder einmal — und wäre es auch nur für kurze Zeit — fremden Boden zu betreten, mit fremden Leuten, die die Schrecken des Krieges durchgemacht haben und heute noch darunter leiden, zu sprechen, steckt in uns. Wie gross dieser Wunsch ist, zeigt die Tatsache, dass sich zu der von der Sektion beider Basel organisierten Fahrt ins Elsass vom 31. März 1946 mehr als 160 Teilnehmer meldeten. In verdankenswerter Weise haben die Basler auch Mitglieder anderer Sektionen die Teilnahme an der Fahrt gestattet, unter anderem auch dem Redaktor für Fachtechnisches, der zugleich um die Berichterstattung in unserer Zeitschrift ersucht wurde.

Diese Berichterstattung fällt nicht leicht. Wohl kehrt man nach einer solchen Fahrt mit vielen neuen Eindrücken zurück. Sie sind aber mehr oder weniger zufälliger Natur und man muss sich hüten, etwa daraus allgemeine Schlüsse auf die Zustände oder die Lebensweise der Bevölkerung ziehen zu wollen. So kann es sich denn in den nachfolgenden Schilderungen nur um einzelne Reiseindrücke handeln, die der Berichterstatter während dieser vorzüglich organisierten Fahrt erhielt.

Der Vormittag

Man besammelte sich am Sonntagvormittag um 7 Uhr, bei herrlichem Frühlingswetter, an der Grenzstelle St. Louis. Die Abgabe des Schweizergeldes — mehr als Fr. 2.— durften nicht über die Grenze genommen werden — und der Appell gingen ebenso rasch und schneidig vor sich, wie die sehr summarische Zollrevision. Auf französischem Boden standen 5 geräumige und bequeme Autocars bereit, deren Fahrt wir uns bis zum späten Abend anvertrauten. Der Kolonne fuhr ein Personenwagen der französischen Armee voraus mit 2 Offizieren, die uns für die Führung zur Verfügung standen.

Aus den Gesprächen mit den andern Teilnehmern zeigte sich rasch, dass schon einige Fouriere der Grenzstadt Basel in jüngster Zeit wiederholt das Elsass besucht haben, vereinzelt fast täglich, und uns daher auf jede Sehenswürdigkeit schon zum voraus hinweisen konnten. Wir andern bemühten uns, möglichst viel zu sehen und unsere Eindrücke selbst zu formen.

Zuerst nichts Besonderes. Das gewöhnliche Gefühl der Zufälligkeit der Grenze: Warum leben diese Leute unter ganz anderen Verhältnissen, denken anders als wir, erlebten den Krieg, während wir verschont blieben, warum? Ein Unterschied, ausser der zufällig mitten in einer Hauptstrasse stehenden Zollschanke, ist nicht zu erkennen. Und doch fallen Unterschiede auf: Die Häuser sind ärmlicher, seit Jahren wurden notwendige Reparaturen nicht ausgeführt, der Verputz nicht erneuert, Farben nicht aufgefrischt. Dann schon die ersten Spuren von Einschüssen an den

Mauern, fehlende Fensterscheiben, die durch Pergamentpapier ersetzt sind und da der erste Tank an der Strasse, kurz vor Kembs. Beim Kraftwerk Kembs steigen wir aus. Die gewaltigen Zerstörungen zeigen sich erst bei näherem Zusehen. Während die Mauern des Gebäudes nicht gelitten haben, zerstörten die Deutschen vor ihrem Rückzug das Innere vandalisch, zum Teil mit Flammenwerfern. Zerrissene Leitungskabel, vom Rost zerfressene Maschinenteile und da, das erste Kriegergrab eines jungen Deutschen. Direkt beim Gebäude ein kleiner Grabhügel, verdorrte Blumen in einer Blechbüchse, ein einfaches Holz-



Wiederaufbau der Brücke von Chalampé

kreuz, an dem ein zerschossener Stahlhelm baumelt, der Name und das Geburtsdatum des jungen Soldaten. Mit entblösstem Haupt — nicht vor dem Vertreter der „Herrenrasse“, der vielleicht selbst Greuelthaten begangen hatte, sondern vor der Majestät des Todes — stehen Einzelne am Grabe, welches das erste Objekt der vielen mitgeführten Fotoapparate bildet.

Nach einer Fahrt durch die weiten Ebenen des Ober-Elsass, die einen Blick auf die Maginot-Linie gestatten mit ihren bis zur Unkenntlichkeit zerstörten Bunkern und Befestigungen, wird ein zweiter Halt bei der Brücke von Chalampé gemacht. Hier zogen sich am 10. Februar 1945 die letzten Deutschen aus Frankreich zurück. Das naheliegende Dorf ist schon sehr stark zerstört, besonders der Kirchturm. Überhaupt scheinen diese Türme die Hauptziele gewesen zu sein, weil sie als Beobachtungsposten die hier flache Gegend beherrschten. Die Brücke ist im Wiederaufbau begriffen, teilweise durch deutsche Kriegsgefangene,

die in einem Haus in der Nähe untergebracht sind. Der Überzug der Fensteröffnungen durch Stacheldraht ist wohl mehr symbolisch, denn als effektive Massnahme gegen die Fluchtgefahr gemeint. Die Arbeiten — ganze Stücke der Brücke werden von weither hinzugeführt und hier nur noch zusammengesetzt — sind schon beträchtlich fortgeschritten. Auch hier wieder vereinzelte Kriegergräber, aber nicht die grossen Reihen-Friedhöfe, die wir vom ersten Weltkrieg her kennen. In den Wiesen liegt noch beträchtliches *Kriegsmaterial*, Gasmasken, Helme, Maschinengewehrurten, Geschützteile, da und dort auch die Überreste von abgestürzten Flugzeugen. Das Betreten des Umgeländes ist aber der *Mine* gefahr wegen lebensgefährlich. Einwohner erzählen uns, dass erst vor wenigen Tagen ein Bauer beim Pflügen von einer Mine buchstäblich in Stücke gerissen wurde.

Unsere Fahrt führt uns durch das Städtchen *Neu-Breisach*. Das Innere ist vollständig bis auf die Fundamente zerstört. Auch der naheliegende Wald, durch den die Strasse führt, hat schwer gelitten. Kein Baum ohne Einschüsse. Und wenn überall schon die ersten Zeichen des nahen Frühlings zu erkennen sind, sind diese schwer getroffenen Stämme noch tot und wollen kein Grün ansetzen.

Gegen 11.30 Uhr fahren wir in *Colmar* ein. Nach *Neu-Breisach* ist man überrascht, dass die Stadt *Colmar* nicht mehr gelitten hat. Am empfindlichsten waren die grossen Schaufenster der Kaufläden, die zum grössten Teil mit Holz verschalt sind, und nur noch eine kleine Lücke zum Ausstellen der ohnehin knappen Waren aufweisen.

Der Mittag

Die Verpflegungsfrage hat uns natürlich besonders interessiert. Das im Hotel *Bristol* servierte Mittagessen war reichlich und vorzüglich. Fleisch und Milch scheinen jedoch sehr knapp zu sein — man sah auf der Fahrt keine Viehherden — eine Ausweichmöglichkeit ergab sich aber durch ein wohl den meisten nicht bekanntes Gericht: Wildschwein-Pfeffer. Besonders gut mundete der *Elsässer-Wein*, der schon vor dem Krieg durch seine vorzügliche Qualität bekannt war.

Nach dem Essen begrüusste uns der uns begleitende *Commandant Roy*, Adj. des Platz-Kdo. *Mülhausen*, ein ausserordentlich sympathischer Offizier im Range eines Majors. Er sprach vorerst in tief empfundenen Worten der Schweiz den Dank aus, für die grosse materielle Hilfe, die sie Frankreich leistet, aber auch für die moralische Haltung, die sie während des Krieges bewahrte und die für viele Franzosen eine Stütze war. Dann schilderte er kurz die Kämpfe in dieser Gegend im Winter 1944/45:

Anfangs November 1944 war die erste französische Armee unter *General De Lattre de Tassigny* aus der Senke von *Belfort* kommend in die Gegend von *Mülhausen* vorgestossen. Sie erreichte gleichzeitig auch den Rhein an der Schweizergrenze bis in die Umgebung von *Kembs*. Von Norden stiess die 7. amerikanische Armee nach Süden vor. Beide Armeen vermochten die deutschen Truppen

auf einen Korridor von 15—20 km Breite einzuengen. Die französische Armee musste nach der Einnahme von Mülhausen (am Abend des 21. November) anhalten. Man vergegenwärtige sich, dass sie in der kurzen Zeit von Mitte August bis Mitte November ganz Frankreich von Westen nach Osten durchquert hatte. Sie kam in eine kritische Lage, denn ihre linke Flanke war nicht gesichert. In den Vogesen kämpfte nur eine Division FFI. Erst Mitte Januar kamen die Operationen wieder in Fluss, nach einem Gegenstoss der Deutschen, bei welchem diese sich an der französischen Bevölkerung, die zu früh gejubelt hatte, furchtbar rächte. Besondere



Ostheim

Mühe verursachte die Liquidation der „Tasche von Colmar“. Am 27. Dezember meldete General De Lattre, dass Belfort, Mülhausen und weitere 100 elsässische Orte vollständig befreit waren und die Armee 20 000 deutsche Gefangene eingebracht habe, während 15 000 Deutsche gefallen seien. Die Verluste der Franzosen waren viel geringer.

Am 20. Januar setzten sich die beiden amerikanischen und französischen Armeen bei schlechtem und sehr kaltem Wetter wieder in Bewegung. Trotzdem die von Norden kommende amerikanische Armee am 3. Februar als erste vor den Toren von Colmar stand, wartete sie und liess der 15. französischen Panzer-Division die Ehre, zuerst in Colmar einzudringen. Die Deutschen zogen sich auf zwei Brückenköpfe um Neu-Breisach und Chalampé zurück. General De Lattre konnte schliesslich am 10. Februar mit Stolz melden, dass sich links des Rheines kein deutscher Soldat mehr befand.

Der Nachmittag

Der Nachmittag galt der Besichtigung der berühmten „Tasche von Colmar“. Hier sind die Kriegsschäden am augenfälligsten. Ein erster kurzer Halt liess Zeit zur Besichtigung des vollständig zerstörten Dorfes Ostheim. Von den meisten Häusern stehen nur noch die Grundmauern. Die beiden Kirchen bieten ein Bild trostloser Zerstörung. In einer derselben liegt eine der grösseren Kirchenglocken.

In Ribeauville wird ein zweiter Halt eingeschaltet, der Gelegenheit gibt, das reizende Dorf am Abhang der Vogesen zu besichtigen, das selbst wenig gelitten hat. Nach einer auch landschaftlich interessanten Fahrt durch die Rebgeleände nördlich Colmar, führt unsere Reise durch die Dörfer Mittelwihr und Kayserberg. Besonders Mittelwihr bietet einen grauenhaften Anblick, der nur dadurch etwas gemildert wird, dass links und rechts der Strassen die Bausteine wieder sauber aufgeschichtet und haufenweise numeriert sind. Kein einziges Haus dieses grossen Dorfes blieb verschont. Ausserhalb des Dorfes ein grosses Lager von Schweizerbaracken, welches der Bevölkerung als Unterkunft dient. Auch die prächtige Kathedrale von Kayserberg wird wohl kaum jemals wieder in Stand gesetzt werden können. Leider gestattet die Zeit nicht, in diesen beider interessanten Dörfern einen Halt einzuschalten, was allgemein bedauert wird.

Nochmals durch Colmar hindurch und dann in rascher Fahrt über viele Notbrücken — welche die von den Deutschen auf ihrem Rückzug zerstörten Brücken, selbst solche über kleine Flüssen, ersetzen — nach Mülhausen. Gegen diese Stadt hin nehmen die Zerstörungen wieder zu. Die Aussenquartiere, industriereich, sind verwüstet: abgedeckte Dächer, zusammengefallene Mauern, fehlende Fensterscheiben, ausgebrannte Ruinen.

Der Abend

Bei Anbruch der Dunkelheit erreichten drei von unseren Wagen die Stadt, während zwei erst nach einer Irrfahrt einige Zeit später eintrafen. Am Soldatendenkmal legte die Sektion beider Basel einen Kranz nieder, bei welchem Anlass Hptm. Matzinger, der technische Leiter der Sektion, in einer kurzen Ansprache der gefallenen französischen Soldaten gedachte. Der uns begleitende Commandant Roy dankte für diese kameradschaftliche Ehrung mit herzlichen Worten und verabschiedete sich von uns mit echt französischem Charme.

Das Nachtessen nahm längere Zeit in Anspruch, sodass für eine Besichtigung des nächtlichen Mülhausen nur wenig Zeit blieb. Vor allem fiel die sehr spärliche Strassenbeleuchtung auf, während die Bevölkerung hier, wie auch im ganzen Gebiet, gut gekleidet schien. Die strumpfloze Mode wird beim weiblichen Geschlecht stark befolgt und hat ihren Ursprung wohl weniger in der frühlinghaften Witterung als im Mangel und fast unerschwinglichen Preis der Strümpfe.

Um 11 Uhr abends erreichte man wieder unsere Grenze, voll neuer Eindrücke, aber auch voll Dankbarkeit darüber, dass unserem Land die Wirrnisse und Zerstörung des Krieges erspart blieben.

Die mit Krieg überzogenen Länder haben auch — und das ist noch schlimmer — moralischen Schaden gelitten. Das zeigt sich auch bei einer so kurzen Fahrt: Derjenige, der über genügend Geld verfügt, kann alles erhalten, z. B. einen guten Kaffee, wenn er das sechsfache des Preises des normalen, nur dunkel gefärbten Ersatzkaffees bezahlt, oder eine reiche Mahlzeit mit verschiedenen Gängen. Dahinter kann nichts anderes stecken als der Schwarzhandel. Auch hier dürfen wir es unsern viel geschmähten Behörden zugute halten, dass sie es verstanden haben, in der Schweiz in dieser Beziehung Ordnung zu halten, was dem sozialen Frieden in der Bevölkerung nur dienlich ist.

Wir schliessen diesen Bericht mit dem Dank an die Sektion beider Basel für ihre Initiative, vor allem an deren Präsidenten, Fourier A. Hersberger, und Fourier F. Brack, die für die treffliche und reibungslose Organisation der Fahrt eine grosse Arbeit geleistet haben. Le.

Zur Frage der künftigen Gestaltung des Verwaltungs- und Verpflegungsdienstes

In der November-Nummer 1945 erliess der Zentralvorstand des Schweiz. Fourierverbandes einen Aufruf an seine Mitglieder, Anregungen und Vorschläge für die künftige Gestaltung unseres Dienstes den Sektionen einzureichen. Er hat eine Kommission bestellt, die diese Arbeiten zu prüfen und den Entwurf zu einer Eingabe an das E. M. D. vorzubereiten hat.

Dem Aufruf war leider nicht der Erfolg beschieden, der erwartet wurde. Die Eingaben liegen nun bei der erwähnten Kommission zum Studium.

Nun hat inzwischen die „Association Romande des Fourriers Suisses“ in der März-Nummer ihres Organs „Le Fourrier Suisse“ die Mitteilung veröffentlicht, dass eine von ihr gebildete Spezialkommission in zwei Sitzungen am 28. Januar und 1. Februar 1946 die von ihren Mitgliedern eingereichten Vorschläge geprüft und diskutiert habe. Als Resultat dieser Aussprache veröffentlicht sie in der gleichen Nummer ihre Eingabe an den Zentralvorstand und wünscht, dass die darin gemachten Vorschläge von den Kompagnie-Kommandanten einerseits und der Schweizerischen Verwaltungsoffiziersgesellschaft anderseits unterstützt werde.

Wir publizieren nachstehend die deutsche Übersetzung dieser Eingabe und glauben, — vielleicht gerade deshalb, weil wir persönlich und mit uns sicher noch andere nicht in allen Teilen mit dem Inhalt einiggehen — dass sie geeignet ist, als Ausgangspunkt für eine fruchtbare Diskussion zu dienen.

Sobald uns die Eingaben der übrigen Sektionen von der Kommission des Zentralvorstandes zur Verfügung gestellt werden, werden wir sie unsern Lesern — wie in der November-Nummer 1945 erwähnt — ebenfalls bekanntgeben.