Auf vielen Strassen durch Frankreich und Belgien nach Holland

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-636183

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.

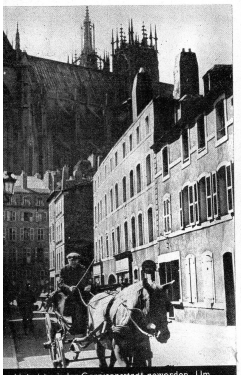
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

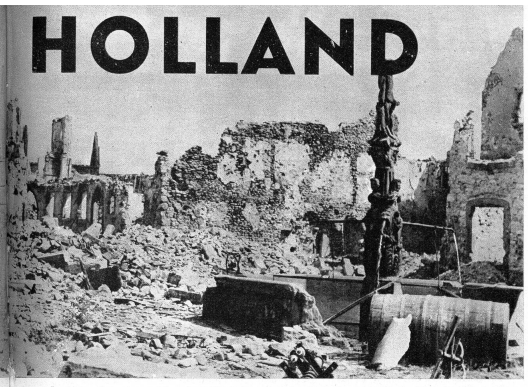
http://www.e-periodica.ch

Auf vielen Strassen durch Frankreich und Belgien nach HOLLAND



Metz ist wieder Garnisonsstadt geworden. Um 8 Uhr abends ist die Stadt dunkel und fast vollkommen tot. Strom und Kohlen sind knapp

Die Statistik vermag genau zu erfassen, wieviele Wohnstätten noch immer zerstört liegen — keine Statistik aber vermag je zu erfassen, wieviel zerstörte Zukunft in diesen Ruinendörfern Frankreichs noch wohnen muss



Drei Jahre sind es her, seitdem die Artillerie dieses französische Dorf vernichtet hatte. Hier gibt es buchstäblich nichts mehr aufzubauen, und selbst heute noch ist alles immer noch vermint und kein Mensch wagt sich in diese Trümmer

Nichts ist diesen Menschen geblieben — wenn man so will: Doch das Leben und die Hoffnung haben Sie behalten, die Hoffnung, dass der seit vier Jahren vermisste Sohn doch noch heimkomme

EXCLUSIV-REPORTAGE VON JOHN HENRY MUELLER

Wer keine guten Gründe hat, mitten im Winter mit einem Automobil über die Landstrassen der nordeuropäischen Länder zu fahren, der lasse es in seinem eigenen Interesse bleiben, denn ein Vergnügen ist es so oder so nicht.

Wer keine guten Gründe hat, sich nach Nordeuropa zu begeben, der lasse es lieber bleiben, denn das Beschaffen der Visen ist keine einfache Sache und setzt stichfeste Erklärungen und Gründe voraus. Und sind diese Visen beschafft, dann setze man sich erst einmal mit den betreffenden Stellen auseinander, man erkundige sich genau, wie es mit den Devisen stehe, wieviel man mitnehmen dürfe und wieviel man zu beelendenden Kursen im Ausland offiziell einzuwechseln habe. So kann man zum voraus schon den Verlust berechnen, denn jedes offizielle Wechseln im Ausland ist heute, bei den herrschenden hohen Preisen, ein reines Verlustgeschäft. Will man also Geld verlieren oder zum Fenster hinauswerfen, so kann man dies auf angenehmere und erfreulichere Art in der Schweiz besorgen, entweder zum Segen der notleidendn Hotellerie oder der Bundesbahnen. Der Schweizer, der heute ins Ausland reisen muss, hat es nicht halb so gut wie der Engländer oder Amerikaner, der für seine Reisechecks den vollen Clearingkurs erhält und mit diesem Geld sehr billige Pfund Sterling oder Dollars kaufen kann. Dieser seltsame Zustand kann selbst von den Nutzniessern dieses eigenartigen und ganz und gar nicht unbeliebten Systems erklärt werden. Man suche bitte auch gar nicht nach Erklärungen, denn es gibt bekanntlich auch bei uns in der demokratischen Schweiz sogenannte Volksschädlinge und Dinge, die im Interesse der Neutralität besser nicht besprochen werden.

Es gibt viele Wege nach Holland. Alle Wege aber führen entweder durch Deutschland oder durch Frankreich, Luxemburg, Belgien. Und für alle diese Länder benötigt der Schweizer ein Visum, sei es nun ein einfaches Transit — sei es ein Aufenthaltsvisum. Der Franzose zum Beispiel braucht diese Visen nicht, so wenig wie der Belgier, Luxemburger oder Holländer, denn diese vier Staaten sind zum Schluss gekommen, dass der Krieg vorbei sei und dass man diesen Visumzauber ruhig abschaffen dürfe. Diese Erkenntnis hat in diesen vier Ländern Gültigkeit, in die Schweiz jedoch ist sie noch nicht gelangt, da wir uns gezwungen sehen, unsere Grenzen hermetisch zu verrammeln und jeden Reisenden durch den Visumszwang abzuschrecken. Diese Kontrolle ist so lückenlos, dass es keinem einzigen internationalen Hochstapler mehr gelingt, in die Schweiz zu kommen. Kein einziger Schmuggler und kein einziger Falschgeldpasseur findet so mehr den Weg in die Schweiz — nein, diese Leute sind wir auf ewige Zeiten hinaus los, und wenn wir unsere Leib- und Tagesblätter aufschlagen finden wir unter den Verbrechen nur noch ganz kleine Schweizer Gauner oder schlimmstenfalls noch einen Schwarzhandelsattaché, aber nichts von internationalem Format.

Also, wir müssen uns diese Durchreisevisen besorgen. Dies ist sehr einfach, insofern man im Besitz eines gültigen Passes und des holländichen Aufenthaltsvisums ist. Alles andere ist nur noch Routine und ist in einer Woche erledigt. Ausser den Gebühren für die Visen selbst kommen lediglich noch kleinere Spesen, wie etwa ein Billett von Zürich nach Bern und retour oder so dazu, dieses oder jenes Mittagessen und so weiter, alles nicht der Rede wert, denn wir leben ja in einem Lande der Hochkonjunktur, in welchem es auf den Franken schon gar nicht ankommt, da wir grosszügigerweise millionenweise verschenken können. Weil wir eben im Ueberfluss leben.

In Belgien und Holland ist das Benzin frei, und es ist auch zum offiziellen Kurs bedeutend billiger denn in der Schweiz. In Frankreich kann man zwar freies Benzin schwarz kaufen, man kann sich aber auch einen Benzin-Kreditbrief geben lassen. Dies ist ein Mittel, Automobilisten vom Bezug offiziellen Benzins abzuhalten, denn bis diese Kreditbriefe der Prefecture vorgewiesen, bis sie in gültige Benzincoupons umgewandelt sind — kauft man sein Benzin wiederum lieber schwarz, weil das einfacher und nicht mit Polizei und Zeitverlust verbunden ist. Ach, das Reisen ist eine Freude und einfacher als je zuvor.

Dies ist schon beim Grenzübertritt am Lysbüchel in Basel erkenntlich. Jeder Mensch muss einen Pass haben, das lehrten uns die Diktatoren. Jeder Mensch ist als Devisenschmuggler oder Goldschieber zu verdächtigen. Das haben die Tatsachen die Zollorgane gelehrt. Wundere dich nicht, o Knabe, wenn man dir das Auto untersucht, wundere dich auch nicht, wenn man dir Zigaretten auf die Waage legt, wundere dich über nichts, denn die Zollorgane tun ihre Pflicht, und sie schikanieren dich nur dann, wenn du aufbegehrst und ihnen die Arbeit erschwerst. Nur Dummköpfe wissen dies nicht. Zöllner sind Menschen wie du und ich und haben gar keine Freude daran, Tag für Tag nur dreckige Autos zu untersuchen. Da unsere Zöllner aber besser bezahlt sind denn jene Frankreichs, machen sich die französischen Zöllner auch nicht so viel Arbeit mit dir, aber sie wollen genau wissen, wieviel Geld du hast. Da heisst es ehrlich sein, denn Frankreichs Devisenverordnungen sind keine Dekoration, und wenn die französischen Grenzorgane die freundlichsten Menschen Europas sind, so lieben sie dich wenig, wenn du schwindelst. Dies nur nebenbei bemerkt, aber es ist wichtig.

Die Grenze von St. Louis — das ist dort, wo man internationale Hochstapler in amerikanischen Offiziersuniformen und devisenschmuggelnde Diplomaten verhaftet — ist also überschritten, und die Scheinwerfer fressen eine helle Bahn in das Dunkel des Weihnachtsabends. Feiner Regen fällt, und da der Wind die Rheinebene herausgeweht, gefriert dieser feine Regen zu Glatteis, was für jeden echten Automobilisten das grösste Vergnügen bedeutet, denn erst jetzt erweist es sich, wer fahren kann und wer Bäume rammt.

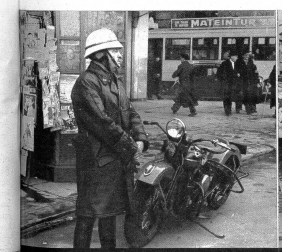
Diese französischen Dörfer zwischen St. Louis und Belfort ähneln sich alle wie ein Ei dem andern, und bei der sehr spärlichen Strassenbeleuchtung tauchen nur da und dort helle Fassaden kulissenhaft auf.

Die glatte Strasse, links und rechts von starken Bäumen bestanden, deren Wipfel sich in der Finsternis verlieren, erlaubt nur ein vorsichtiges Fahren. In den Vogesen schneit's, und die direkte Strasse Basel Mühlhausen—Epinal—Nancy—Luxenburg ist nicht mehr zu befahren: also bleibt nur der langweilige Umweg über Lure, Langres, Neufchâteau. Das bedeutet rund 200 Kilometer mehr, was auf guten Strassen eine Kleinigkeit, bei Eis jedoch beträchtlich ist.

Belfort, vorbei an den massigen, alten Befestigungen und Gräben, liegt ebenso im Dunkel wie die kleinen Dörfer im welligen Land dem Rhein-Rhone-Kanal entlang. Aber in den Strassen herrscht ein starkes Gedränge, aus den Pinten und Bistros ertönen die Laute der kleinen Bals-Musette, und arabische Soldaten stehen an den Hausmauern und schauen den Mädchen nach, die mitten im Winter ohne Strümpfe und in kurzen, ach so kurzen Röcklein hin und hertrippeln. Dann umfängt die düstere Nacht wieder die Landstrasse mit den ewigen Bäumen links und rechts, dann und wann rumpelt ein Autobus vorbei, ein Haus steht hart an der Strasse, und unter den Rädern rattern die Bretter der Notbrücken, die gelegentlich einmal durch permanente und solide Betonkonstruktionen ersetzt werden sollen, das heisst, sobald Frankreich einmal eine dauerhafte Regierung hat.

Lure, knappe hundert Kilometer von Basel, wird normalerweise in anderthalb Stunden

Frankreich und Belgien haben viele, viele neue Soldatenfriedhöfe erhalten und den Strassen entlang findet man überall die Richtungsanzeiger: American Military Cemetry



Belgische Verkehrspolizei regelt und überwacht nicht nur den Verkehr, sondern hat auch ein gutes Auge für gestohlene Jeeps etc.

Kaum eine westeuropäische Stadt, in der es heute nicht eine Churchill- oder Rooseveltstrasse, Tanzhalle, Kino, Park oder dergleichen gibt. Europas grösste Variété ist soeben in Brüssel unter dem Namen Roosevelt eröffnet worden

erreicht. Bei diesem Wetter aber, und es regnet noch immer sehr fein, der Regen gefriert auf der Windschutzscheibe, braucht man dazu drei Stunden, und wenn Lure mit seiner Kirche auf dem Hügel und den Kriegerfriedhöfen aus dem letzten Krieg auch nicht sehr einladend ist, so sind doch Augen und Genick so müde, dass es besser ist, im Hotel Europe sein Pferdefleischbeefsteak zu verzehren, um dann im Kino noch schnell einen französischen Banditenfilm aus dem 15. Jahrhundert anzusehen, worauf man sich ins Zimmer begibt, dessen Türe natürlich kein Schloss hat, da die Deutschen alle Türschlösser gemaust hatten.

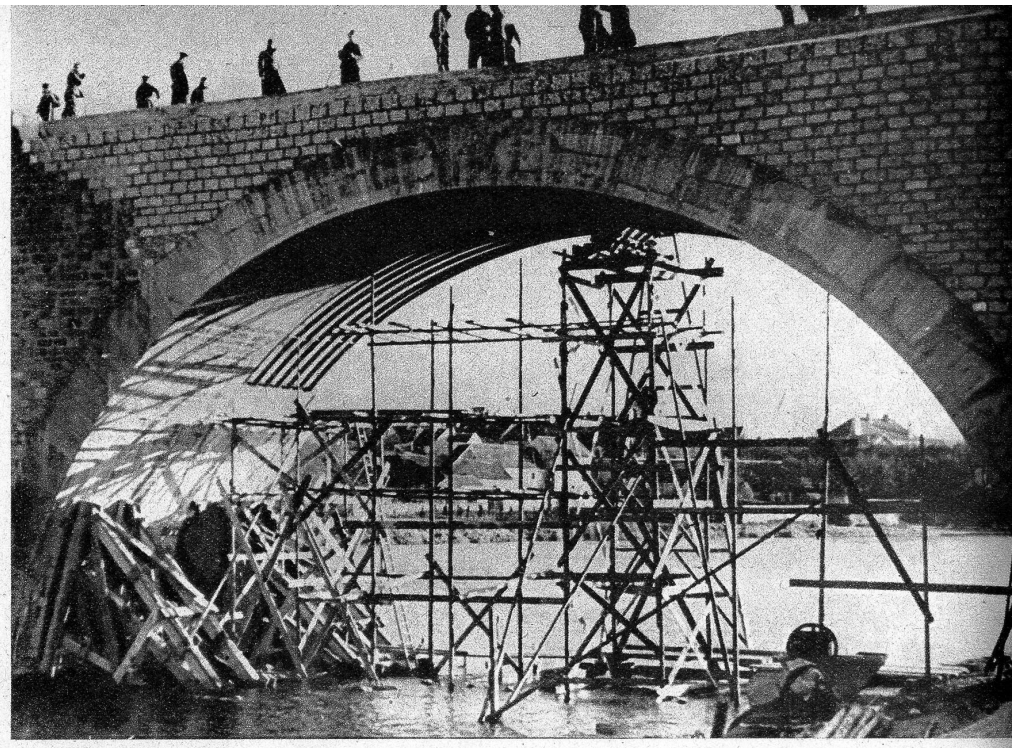
Der Krieg ist vorbei, gewiss, aber Frankreich erholt sich nur langsam, und die Not ist fühlbar. Kein Mensch spricht darüber, und wer weise ist, fängt auch nicht an, darüber

Brüssels Kathedrale verschwindet im Morgennebe

zu sprechen, denn selbst ein Bettler liebt es nicht, über seine Armut zu sprechen. Dieses Hotel, das im Guide Michelin als erstes Hotel von Lure bezeichnet wird und wurde, hat weder Bestecke, noch Tischtücher, noch Teppiche mehr — es ist tatsächlich alles fortgeschleppt worden, was nicht niet- und nagelfest war. Und in der heutigen Zeit fallen Neuanschaffungen doppelt schwer. Man bewundert nur die Menschen, die sich in alles schicken und unentwegt aufbauen, organisieren und bestehen.

Es gab einmal einen Kaffee, dann kam der Krieg, und der gute Kaffee wurde café d'avant guerre geheissen. Heute heisst der Kaffee café d'après guerre, und er ist wieder besser als jener, den man in Frankreich während des Krieges trank, aber es ist immer noch café d'après guerre. Sie wissen, was ich meine.

Der Morgen dämmert grau herauf, in der Nacht hat es anderthalb Zentimeter geschneit, gerade genug, um das Glatteis noch glatter zu machen. So heisst es, früh wegfahren, denn die Reise geht langsam, und die Strecke misst 1200 Kilometer bis nach Amsterdam hinunter. Nach einer halben Stunde sehe ich den ersten Wagen an einem Baum kleben: Glatteis. Bis Neufchâteau sehe ich noch acht



Zahlreiche deutsche Kriegsgefangene sind mit dem Wiederaufbau der früher von ihnen zerstörten Strassen- und Bahnbrücken beschäftigt. Besonders schlimm sieht es in Luxenburg und in den Ardennen aus

Wagen herumliegen, mit Insassen, die mit langen Gesichtern danebenstehen. Man wird sehr, sehr vorsichtig und lässt den Blick keine Sekunde von der Strasse. Passiert hier ein Unglück, so kann man vergessen, dass man je einen Wagen besessen hat — man kann die Eisenbahn nehmen und nach Hause fahren. Ersatzteile sind fast nicht erhältlich, und wenn man vom Wagen wegläuft, werden Pneus usw. ziemlich mühelos abmontiert. Wie sollte es auch anders sein?

Selten habe ich den Regen so begrüsst wie in St. Mihiel, als ein wärmerer Wind das Glatteis wegfrass und eine nasse Strasse vor mich hinlegte. Verdun, mit seinen engen Strassen und den Kopfsteinpflastern, lag traurig und nass an der Meuse, die Menschen eilten von Torgang zu Torgang, und das Pelerinchen des Verkehrspolizisten triefte vor Nässe. Ohne Anhalten weiter, über die gelbe und langsam fliessende Meuse, mitten hinein in die alten Schlachtfelder von 1914—18. Hunderttausend Gräber säumen die windende, gelbe Strasse und das Donnern des Motors wird in der Phantasie zum Donnern der Geschütze, die Verdun beschossen und nicht bezwangen. Schon um 3 Uhr nachmittags ist es wieder Nacht, und in Stenay, kurz vor Sedan, bricht die Dunkelheit vollends herein. Von Sedan sehe ich ausser einer Autogarage mit deutschen Kriegsgefangenen nichts, auch hier verschlucken Regen, Nebel und Nacht alles um mich her, und der Grenzpfosten von La Chapelle, verloren in der Einsamkeit eines verschneiten Tannenwaldes, an eisiger und vereister Strasse, 13 Kilometer von Sedan, hat weder Zigaretten noch eine Taschenlampe, um den Wagen zu kontrollieren. In weniger denn zwei Minuten sind die Formalitäten erledigt, und weiter geht es durch den einsamen Tannenwald, hinein nach Belgien, zum Posten von Bouillon, allwo ein belgischer Hauptmann mit seinen beiden Mann in der Wärme sitzt. Man plaudert eine Viertelstunde, man spricht über Politik und über den Streik der Hafenarbeiter in Antwerpen, über die hohen Kosten der Lebenshaltung, und der Belgier spricht natürlich darüber, dass er der belgischen Widerstandsbewegung als Verbindungsmann angehört hatte — und dann fährt man weiter, in die Nacht hinein, bis man das kleine Städtchen Bouillon am Senois erreicht. Dort sprechen sie von den Deutschen, von der Rundstedt-Offensive, von den amerikanischen Soldatenfriedhöfen in der Umgegend, sie sprechen auch vom Nachtbetrieb im Casino von Dinant, von Roulette und Baccarat, und sie verlangen 350 belgische Franken für ein sehr bescheidenes Nachtessen, was zum offiziellen Kurs 35 Franken macht und auch zum billigen Kurs noch auf rund 17 Franken zu stehen kommt. Aber das Fleisch kommt vom Kuhstall und nicht von der Pferdeweide.

Da ich schliesslich nach Amsterdam will, fahre ich weiter, bergauf, weiter in die Ardennen hinein. Immer dichter fallen die Flocken, dort vorne ein Licht, ein ganz kleiner Gasthof — ich beschliesse, auf Nummer sicher zu gehen und hier zu nächtigen. Das Dorf heisst Transinne, und das kleine Hotel de la Barrière soll man sich merken, denn es ist das Hauptquartier der belgischen Hirschjäger, die in den Ardennen zur Jagd gehen.

In dieser Nacht hat es 10 Zentimeter geschneit, unter dem Schnee ist Eis, und die Weiterfahrt nach Marche ist kein reines Vergnügen. Marche, diese belgische Kleinstadt und Knotenpunkt zwischen Namur, Sedan, Bastogne und Lüttich hat durch den Krieg gelitten, und das ist Rundstedts Arbeit gewesen. Man liebt die Deutschen in dieser Gegend nicht und es ist nicht sehr intelligent, deutsch sprechen zu wollen. Kannst du nicht Französisch, versuche es mit Chinesisch oder mit Hindustanisch, dann fangen die Leute von selbst an, mit Deutsch zu probieren und dann geht's. Aber man soll nie mit Deutsch beginnen, das ist in ganz Westeuropa ein unverzeihlicher taktischer Fehler. In Amsterdam haben sie deswegen im besten Hotel einen Schweizer grün geschlagen. Dabei konnte dieser Mann nur gebrochen deutsch, aber er sagte wahrscheinlich ein Wort zu viel.

Belgien hat gute Strassen, meistens ganz kleine Pflästerung, die bei trockenem Wetter hervorragend ist, bei nassem jedoch sehr gefährlich sein kann. Im Gegensatz zu Frankreich, dessen Fern- und Ueberland-Lastwagentransport verhältnismässig gering ist, folgen sich auf den belgischen Strassen die Lastwagenzüge und Limousinen in kaum abbrechender Folge. Meistens ziehen sich die Strassen kilometerweit schnurgerade über die sanft gewellten Hügel, und die Wagen brausen vorbei wie der Wind. (Schluss folgt)