Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 16 (1940)
Heft: 44

Artikel: Frontkämpfer Chesters Weg [Fortsetzung]
Autor: Hohlenstein, Walther ab
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-757719

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«Ich kann nicht Ihre Frau werden. Verzeihen Sie mir!»

«Oh, da ist nichts zu verzeihen», sagte er noch behutsamer, als es sonst seine Art war. «Ich bin ja auch nicht gekommen, um mir den Preis meiner Ueberfahrt zu holen. Ich bin gekommen, weil ich das Gefühl hatte, daß Sie mich irgendwie brauchen.»

Sie nahm seine Hand. «Ja. Und es ist schön, daß Sie bei mir sind. Denn es gibt sonst keinen Menschen, dem ich das alles sagen könnte . . .»

«Sprechen Sie, Raffaela! Sprechen Sie, bitte!»

«Als ich Ihnen das Kabel sandte, war es mir ernst mit meinem Entschluß», begann sie. «Ich hätte Sie bestimmt nicht in einer augenblicklichen Laune hergeholt. Vielleicht glauben Sie mir das sogar.»

«Ich glaube es Ihnen, Raffaela.»

«Mein Leben war plötzlich so leer geworden, alles, was ich tat, schien mir so sinnlos. Ich wollte mit Ihnen gehen, in die Stille eines bürgerlichen Lebens.»

«Ich habe Sie dazu nicht überredet, Raffaela. Ich stellte mich Ihnen nur für diesen möglichen Moment zur Verfügung.»

«Ich weiß es, Reginald. Und gerade Ihre Delikatesse zog mich zu Ihnen hin.» Sie schwieg lange. Ihre Hände spielten nervös mit der Serviette, und die Musik aus der Ecke des Grills schien immerzu den einen Text zu haben: «Sag es ihm! Sag ihm alles! Sprich mit ihm!»

Und dann erzählte sie wirklich, was sich in diesen letzten Tagen ereignet hatte, wie ihre Begeisterung für die Stagione Campagna zuerst nur eine romantische Sehnsucht war und Riccardo, der zweite Tenor und Zettelträger, der freundliche Mittelpunkt dieser sentimentalen Schwärmerei. Sie berichtete, wie sie im Anfang nichts als kollegiales Mitgefühl für den armen, zurückgesetzten Jungen empfand und das Bedürfnis, ihm irgendwie beizustehen. Wie aber aus all dem eine Liebe erwuchs, eine Liebe, der sie bereit war, alles zu opfern.

Reginald hatte sie ruhig angehört. Keine Miene verriet seine innerste Erregung. Und zuletzt sagte er: «Ich verstehe Sie, Raffaela. Gerade weil ich Sie liebe, verstehe ich Sie.»

Sie blickte zu ihm auf. «Ich danke Ihnen!»

«Sie sollen mir nicht immer danken. Was habe ich denn für Sie getan und was kann ich noch tun? Ich habe mir niemals eingebildet, Ihre große Leidenschaft werden zu können. Und wenn diese Leidenschaft jetzt doch über Sie gekommen ist, habe ich einfach zu resignieren. Eine Ueberfahrt nach Europa ist kein so großes Opfer. Und da ich Sie wiedersehen konnte, bin ich reichlich belohnt. Sie brauchen sich also vor mir nicht schuldbewußt zu fühlen. Und immer wieder bin ich es, der Ihnen zu danken hat.»

Raffaela suchte seinen Blick; aber sie konnte diesen gütigen, klaren Augen nicht lange standhalten. Allzu sehr fühlte sie, trotz allen seinen gegenteiligen Versicherungen, wie tief sie in der Schuld dieses Mannes stand und wie weh sie ihm getan hatte.

Erst nach einer langen Pause konnte sie fragen: «Werden Sie jetzt nach Amerika zurückkehren?»

«Nein», antwortete Reginald kurz und einfach.

«Wie?»

«Ich habe vorläufig die Absicht, noch in Italien zu bleiben», erklärte Reginald ruhig.

«Haben Sie hier noch etwas zu erledigen?» fragte Raffaela unsicher.

«Ja. Es hat sich seither einiges hier angesponnen . . . Jedenfalls will ich meinen Aufenthalt hier möglichst ausnützen.»

«Aber Sie sind doch in New York beinahe unabkömmlich, wie Sie mir vorhin sagten . . .»

«Sicher. Aber ich glaube, daß ich hier noch viel wichtiger bin.»

Sie blickte ihn an und schwieg.

«Ja. Jedenfalls wäre meine Abreise eine Flucht», setzte er hinzu. «Und es ist niemals meine Art gewesen, zu fliehen.»

«Wie . . . wie lange wollen Sie bleiben . . .?»

«Ganz unbestimmt. Sie wissen ja, daß sich Entwicklungen niemals voraussehen lassen. Keinesfalls habe ich die Absicht, Italien in den nächsten Tagen — vielleicht sogar in den nächsten Wochen — zu verlassen. Und ich werde bleiben, solange ich gebraucht werde.»

«Sie machen mir wenig Mut», sagte Raffaela stockend.

Reginald beugte sich jetzt ganz nahe zu ihr. «Ich will Sie nicht entmutigen, Raffaela. Kümmern Sie sich nicht um mich. Ich bin viel älter als Sie. Und es ist mein Vorrecht, die Dinge etwas nüchterner zu sehen. Aber Sie ahnen gar nicht, wie ich mich freuen werde, wenn meine Skepsis unrecht behält.»

(Fortsetzung folgt)

Frontkämpfer Chesters Weg

Nach persönlichen Angaben eines englischen Freiwilligen aufgezeichnet von Walther ab Hohlenstein

1. Fortsetzung

Der Kurs unseres Schiffes wurde geändert: statt schön geradeaus nach Südosten, wie bisher, ging's nun zuerst im Zickzack südlich, bis man so nahe zur französischen Küste herankam, daß wir die Fenster der Häuser am Ufer erkennen konnten; das war ungefähr auf halber Strecke zwischen Isigny und Trouville. Nun erst drehten wir nach Osten ab, immer in Sichtnähe der Calvados entlang, bis endlich etwas nach zwei Uhr nachmittags in der Ferne Le Havre auftauchte. Wir waren offen gestanden froh darüber.

Uebrigens, nebenbei bemerkt: Mit der weiteren militärischen Ausbildung ist es selbstverständlich für einmal vorbei gewesen; Hauptmann Shave-the-King wollte nicht nochmals fünf bis zehn Mann unnötig einem möglichen neuerlichen Fliegerangriff der tollkühnen Fritze opfern.

Zwar hatte unser Schiff durch Funkspruch die Royal Air Force um Entsendung einer Staffel Spitfire's zu unserm Schutz ersucht für alle Fälle. Aber diese ließen immer noch auf sich warten, sei es, daß sie unsern Kahn nicht sichten konnten, sei es, daß sie unterwegs in einen Kampf verwickelt worden waren.

Erst während unserer Ausbootung in Le Havre donnerten sie aus Norden heran und kreisten während einer guten Stunde über dem Hafen, um dann wieder nach England hinüber abzuziehen. Auf Wiedersehen!

Doch damit habe ich in meiner Erzählung etwas vorgegriffen, Sir, und komme auf die letzte Phase unserer Ueberfahrt zurück . . . vorerst die Bekanntmachung des restlichen Tagesbefehls für Donnerstag, den 9. Mai 1940!

Nachdem seitens der Schiffsbesatzung die Opfer des deutschen Fliegerangriffs sortiert, die Toten auf das Hinterdeck, die Verwundeten dagegen zur ärztlichen Behandlung in die dafür bestimmten Schiffsräume hinuntergebracht und die nötigen Reinigungsarbeiten erledigt worden waren, befahl man uns zur Mittagsverpflegung in die Mannschaftsmesse.

Obwohl der Fraß ganz ausgezeichnet schmeckte — Oxtailsuppe, Kartoffelpüree, grüne Bohnen und Kalbsbraten wurde aufgetischt, ja sogar französischen Rotwein spendierte uns die Heeresleitung Seiner Majestät! —, und obgleich wir nun doch schon ein ganz klein wenig abgehärtet, um nicht zu sagen stumpf geworden waren, blieb die Stimmung ziemlich eintönig: man hörte fast nur das Knirschen und Klappern der Bestecke auf den Kommistellern, da und dort gelegentlich ein kurzes, gezwungenes Auflachen und aus der Tiefe das monotone Rollen der Schiffsmaschinen. Seit wir längs der Calvadosküste hinfuhren, wiegte nämlich unser Panzerkahn quer zur Fahrtrichtung leicht auf und nieder; der Wein im Trinkgeschirr machte diese Bewegung scheinbar mit und mein Mageninhalt offensichtlich ebenfalls — wenigstens hatte ich so ungefähr das Gefühl danach, in der Gegend gleich unter dem Zwerchfell . . .

Das war das erstemal in meinem Leben, daß ich ganz leicht seekrank wurde, obwohl ich doch vor dem Kriege viele viel weitere Fahrten bei manchmal haushoch aufgewühltem Meere ohne die geringste Belästigung diesbezüglich durchgestanden hatte. Es scheint demnach, daß also doch die sogenannte Seekrankheit nicht nur durch äußere Ursachen allein ausgelöst werde!

Nach dem Essen erschien wiederum Hauptmann Murphy in der Messe und kommandierte Aufmerksamkeit für eine lange Liste aller möglichen, meistens ganz selbstverständlichen Vorschriften für die Landung in Le Havre. Ich weiß nicht mehr viel davon, außer der Hauptsache, die uns alle ausschließlich interessierte: Unsere Ausbildung zu regelrechten Soldaten Seiner Majestät sollte also gleich hinter der Front im Raume von Metz erfolgen; in Le Havre würden wir unverzüglich nach der Landung auf die Bahn verfrachtet und an unsern Bestimmungsort abtransportiert, voraussichtlich auf der Route über Amiens-Laon-Reims-Toul. Das Verlassen der Bahnwagen außer auf Befehl sei während der ganzen Fahrt strengstens verboten. In Metz dürften wir vermutlich erst nächsten Morgen gegen neun Uhr eintreffen, worauf sofort mit der Arbeit begonnen werden müsse. Es empfehle sich deshalb, die Zeit der Nachtfahrt möglichst gut mit Schlaf auf Vorrat auszunützen, damit die neuen Mannschaften beim Eintreffen hinter der Front gute Fassade machten. Bis dahin, also bis gegen Abend, sei die theoretische Ausbildung wieder aufzunehmen und fortzusetzen: Jeder Mann habe sich an den gleichen Offizier und Unteroffizier zu halten, dem er vormittags zugeteilt war . . . für den gefallenen Leutnant Webster trete Sergeant Miller II ein!

. . . und so weiter noch eine ganze Menge Larifari!

Captain Murphys Speech dauerte reichlich eine halbe Stunde, und wir wurden langsam ganz quirl im Kopf. Endlich, endlich erst schien's doch auch ihm des Guten nun genug, und er schloß ziemlich unvermittelt mit seinem obligaten God shave the King!» . . .

. . . Gott rasiere den König!

Aber wir lachten nicht mehr; offensichtlich litt er an einem Sprachfehler.

6.

Unterdessen waren wir mit unserem Kahn bis auf die Höhe von Honfleur gegondelt und bogen nun im rechten Winkel nach Norden ab: Kurs genau auf Le Havre!

Alles stand wieder an Deck.

Bald hieß es, zur Einfahrt in den Hafen antreten. Und die Schiffskapelle stimmte an: Do, do, re, si-do-ree; mi, mi, fa, mi-re-doo; re, do, si, dooo . . .

Darauf folgte die Marseillaise, unter deren Klängen eine kleine Suite britischer und französischer Offiziere an Bord kamen und unsere Front abschritten, etwa so ähnlich, wie jeweils der König mit seinem Gefolge durch die Reihen einer Schlachtviehschau rast.

Schließlich donnerte ein vielhundert-, ja vieltausendfaches Hurra über unser Schiff und den Hafen hin, untermischt mit Victoire- und Victory-Rufen, während hoch über uns die endlich aufgetauchten Spitfire's kreisten.

Meine Armbanduhr zeigte genau siebzehn Minuten einundzwanzig Sekunden nach drei, als ich den ersten Schritt aufs Festland setzte, in meiner neuen Eigenschaft eines Freiwilligen Seiner Majestät König Georgs VI. von England, Schottland und Irland, Kaisers von Indien und so weiter; den 9. Mai 1940 . . . entschuldigen Sie, bitte, Sir, daß ich mich wiederhole! Aber ich lege Wert darauf, gewisse Daten genau und unvergeßlich festzuhalten.

Wie uns Captain Shave-the-King angekündigt hatte, ging's tatsächlich sofort in den bereitstehenden Zug; unter dem frenetischen Jubel Tausender von Franzosen, Zivilisten, Soldaten und Matrosen, von hübschen Mädchen reich mit Blumen beworfen, mit Zigaretten, Schokolade, Würsten und sogar mit manchem Kuß en passant beschenkt, marschierten wir stolz und siegesfreudig hinüber . . . da gab es plötzlich lange Gesichter: man dirigierte uns nämlich in einen tristen Güterzug!

Das ist ein komisches Gefühl, mein Herr, wenn Ihnen nach Tausenden von Tarifkilometern Fahrten im Erstklaßcoupé, in Schlaf- und Speisewagen, kreuz und quer durch alle fünf Kontinente, erstmals ohne jede Zeremonie zugemutet, ja ganz einfach gar befohlen wird, in einen Kälber- oder Kohlenschober auf vier ungefederten Rädern zu steigen: en voiture, s'il vous plait! . . .

Immerhin, genau besehen — viel mieser als auf den Camions mit ihrem scheußlichen Auspuffgestank mochte das ja auch nicht sein und gehörte nun eben zur Sache. Erledigt!

Keep smiling . . . bitte, recht freundlich!

Auf Unteroffizier O'Connors Gruppe traf es einen offenen Kieswagen: ganz angenehm tagsüber; während der Nachtfahrt jedoch war's unleugbar ein bißchen kühl, ohne daß ich übertreiben will.

Zwanzig Mann hoch bauten wir unsere Koffer zu Sitzreihen auf, als sie uns durch französische Soldaten und etwa hundert Matrosen unseres Schiffs nachgeliefert wurden; dann genossen wir vorderhand einmal die Aussicht auf die Bahnanlagen und den Umtrieb jenseits der Absperrungen. Es mutete uns alles ein bißchen trübselig an, trotz des überlauten Jubels rings in der Runde: Victoire, Victory! . . . auf Vorschuß . . .

Da kam Sergeant Miller II daherstabeinert und meinte zu unserem Chef hinauf, man könne nun die Theoriestunde wieder fortsetzen. Aber Unteroffizier O'Connor lachte ihn aus und foppte den pflichteifrigen Römisch-Zwoo: Aspirieren Sie vielleicht aufs Staatssekretariat für Kinkerlitzchen? Wenn nicht, dann warten Sie mal ruhig ab, bis auch die Herren Leutnants beginnen!

Da zog sich Miller bescheiden, aber puterrot, auf den drittnächsten Kieswagen zurück, wo er sich den Bremsersitz reserviert hielt, der bessern Uebersicht wegen.

James O'Connor aber hatte von Stund an unsere Herzen gewonnen: mit einem solchen Kerl mußte sich's bestimmt und ohne Zweifel leben lassen!

Er war auch wirklich ein feiner Junge, noch keine fünfundzwanzig Jahre alt, gebürtiger Schotte von Selkirk im Hochland, aber in Sheffield aufgewachsen; von Beruf seinerzeit Vorarbeiter bei den Arbeitslosen, wie er's scherzhaft nannte, und deshalb schon seit der Septemberkrise 1938 als Freiwilliger unter den Waffen; groß und breit gebaut und trotzdem eigentlich von fast zierlicher Figur, so daß wir baß erstaunten, als er später einmal einen französischen Nigger von wahren Herkules-Ausmaßen mit zwei Püffen ebenso kurz als bündig umlegte; im Dienst genau, wo es sein mußte, doch ohne Lärm und Uebertreibung, außer Dienst der beste Kamerad, allzeit zu einem fröhlichen Spaß bereit, solange uns noch ums Spassen war . . . er ruhe im Frieden, unser lieber Unteroffizier O'Connor: vor Dünkirchen hat's auch ihn erreicht; sein verdammter Nigger schoß ihn rücklings über den Haufen, so mir nichts, dir nichts, aus Revanche!

Wir warteten . . .

Schon seit mehr als einer Stunde — es ging bereits gegen siebzehn Uhr, und die Schatten wurden länger und länger. Da endlich fuhr auf dem nächsten Geleise von Amiens her ein Gegenzug ein mit fröhlich singenden englischen Truppen, die auf Urlaub kamen.

(Fortsetzung Seite 1202)

... Hallo boys! How are you?
Wie geht's da vorne, an der Front? ...
... Oh, all right, very nice! Die reinsten Ferien — im Westen nichts Neues, sagt der Deutschlandsender! ...

Da rückt unser Zug an, und nochmals donnert ein vielhundertstimmiges Hurra, Victory! über die Bahnanlagen von Le Havre hin, beantwortet vom vieltausendstimmigen Victoire! der Franzosen ...

Langsam, langsam beginnt der Boden hinter uns zurückzuweichen — noch haben wir das Schiffsgefühl im Leibe —, und eine mächtige Rauchwolke schleicht von der Lokomotive aus nach hinten. So fahren wir etwa sechzehnhundert Meter weit; dann hält das Ganze mit langem, ächzendem Gekreisch der Bremsen erstmals an.

Ein Sanitätszug von Amiens her kreuzt schief vor unserem Dampfroß das Geleise, biegt längsseits ein und rumpelt gemächlich an uns vorbei. Durch die geschlossenen Waggonfenster erhascht man hie und da den Blick einer Krankenschwester, eines Arztes, eines sitzenden Verwundeten ... Hinter dem letzten Wagen zieht eine unsichtbare Chloroformwolke einher, die uns noch bis fast nach Bolbec hinauf immer wieder in die Nase steigt: Einbildung oder Tatsache? Nicht auszumachen! Den zweiten Halt verursachte ein blinder Alarm!

... Flieger! Alles aussteigen! In Deckung!
Dann wieder: Ende Gefahr! Einsteigen! Abfahren ...
Das war etwa sieben Kilometer außerhalb Le Havre.

Prost, wenn das so weiterging, nur schon bis Amiens, dann langten wir bestimmt nicht mehr vor Ende Mai in Metz droben an, wenn überhaupt!

Nun begann O'Connor mit unserer Weiterausbildung: vorerst kurzes Repetitatuttitorium dessen, was wir am Morgen auf dem Schiff zwischen Southampton und etwa dem fünfzigsten Grad nördlicher Breite gelernt hatten; dann ein lustiger Vortrag über die offizielle Theorie der Herren Offiziere in Sachen Verhalten vor dem Feinde; und schließlich der gutherzige Rat, es damit zu halten, wie mit einem Liebesbriefsteller: Lesen, meinetwegen! Im übrigen aber vorerst einmal abwarten, bis und ob die große Liebe überhaupt kommt; dann wird's schon richtig werden ...

... Wichtig sind nur drei Dinge, boys: Erstens, nicht unnütz ins Blaue schießen, sondern gut zielen und ruhig abdrücken! Zweitens, alleweil Deckung nehmen! Drittens, schlafen, schlafen, soviel als möglich; trinken so wenig als möglich, und trotz allem Mensch bleiben!

Das war Unteroffizier O'Connors Theorie, und ich muß ihm heute zugestehen, daß sie uns soviel genützt hat, als Theorien in der Praxis überhaupt je nützen können; mehr auf jeden Fall, als das meiste der offiziellen Lesart!

Endlich nach einem weitern Alarm und Halt infolge Fliegergefahr, wobei jedoch die Herren Fridolin da droben offenbar nur Photographien für das Album ihres Regimentsstabes haben wollten, fuhren wir unterm Einnachten in Bolbec ein, durch und wieder aus, Amiens entgegen.

Dort war es Mitternacht. Der 10. Mai 1940, der letztvergangene zehnte Mai laufenden Jahres 1940 brach an ...

7.

Vielleicht ist Ihnen die weltgeschichtliche Bedeutung dieses Datums ohne nähere Rekapitulationen klar, mein Herr?

Also — am 10. Mai 1940 sind in kurzen trockenen Worten folgende paar Sächelchen passiert:

Bei uns zu Hause kam the Right Honourable Mister Winston Churchill, bis dahin Erster Lord der Admiralität Seiner Majestät oder so, zur Regierung.

Hier auf eurem verrückten Kontinent sodann erfolgte am gleichen 10. Mai 1940 Deutschlands Angriff auf Holland, Belgien und Luxemburg; deutsche Fallschirmtruppen gehen in den Niederlanden vor; über Frankreich erscheinen deutsche Bomber und suchen zahlreiche Städte heim ...

... im Westen gibt's plötzlich allerhand Neues!

Das war — ich wiederhole nochmals, Sir —, das alles war am 10. Mai 1940, noch keine vollen achtundvierzig Stunden, seit ich mich drüben in Canterbury beim Rekrutierungsbureau gemeldet und meine Sachen erhalten hatte!

Doch wir wollen ein Ding nach dem andern nehmen, fein säuberlich der Reihe nach ...

Also, um Mitternacht fuhren wir auf unserem ungefederten Kieswagen mit ziemlich geräderten Knochen in Amiens ein und waren sehr erfreut, als es hieß, das Nachtessen sei fällig. Diesen Eindruck hatten wir nämlich schon seit einiger Zeit, eigentlich schon in Bolbec gehabt.

Nun mag das ja bei uns Engländern ein Vorurteil sein; aber wir sind sozusagen von Kindsbeinen an der Meinung, Fälligkeiten müßten auf Verfallstermin auch eingelöst werden, selbst wenn es sich nur um Kleinigkeiten eines Gamellensoupers handelt. Anders die zuständigen Herren in Amiens! Denen genügte es durchaus, die Fälligkeit dieses kleinen Empfangsbanketts festzustellen; ihrer Einlösung entzogen sie sich durch die freundliche Mitteilung, aus technischen Gründen müsse unser Zug unverzüglich nach Laon weiterdampfen und zwar im Schnellzugstempo. Ab drei Uhr morgens werde nämlich jeder zusätzliche Verkehr auf dieser Linie unterbunden. Punkt!

Captain Shave-the-King blieb ganz einfach die Spucke weg: Empört, totenbleich, am ganzen Leibe zitternd vor Wut, stand er auf dem Perron draußen vor den drei französischen Offizieren des Platzkommandos von Amiens und suchte in seinem armen, überrumpelten Hirn die Wörter dieser verdammten French Language zusammen, mittels welcher er ihnen hätte erklären können, das sei unmöglich — so lasse er seine Leute denn doch nicht abfertigen ...

Da setzte sich unser Zug auch schon in Bewegung, und nur mit knapper Not gelang es unserm Hauptmann, auf den zweitletzten Wagen zu springen, statt unter den letzten zu kollern. Die französischen Offiziere aber standen stramm und grüßten militärisch.

Ei, das Tempo, welches nun eingeschlagen wurde! ...

Unser Zweiachsen-Kieswagen hüpfte nur noch so dahin, als hätte man das Geleise von Amiens bis Laon faustdick mit Juckpulver eingerieben. Und Schlag halb zwei Uhr fuhren wir in Laon ein, mit allerhand Hochachtung für die Verkehrssicherheit auf den Linien der Société Nationale des Chemins de fer Français, Région Nord.

In Laon hieß es wiederum: sofort weiterfahren, wie der Teufel, damit ihr noch vor drei Uhr dreißig bis mindestens Châlons-sur-Marne durchkommt!

Im übrigen waren sie da oben wenigstens so freundlich gewesen, in einer langen Reihe von Kesseln irgendeinen siedendheißen Brei mit Gerste, Hafergrütze, Knoblauch, Bohnen, Rindfleisch- oder Gummihandschuh-Brocken und noch verschiedenen weiteren, für mich unbestimmbaren Einlagen bereitzustellen und uns gleich in die Wagen zu reichen.

Also wieder losgefahren! ...

Glücklicherweise hielten Wagenachsen und Geleise auch bis Reims den Run getreulich aus. Erst zwischen Reims und Châlons-sur-Marne sprangen die vier letzten Wagen aus den Schienen, humpelten noch einige hundert Meter weit über die Eichenschwellen nach, kuppelten dann los und blieben zurück — ob aufrecht oder das unterste ob sich, weiß ich nicht. Von jetzt ab saßen wir, die Gruppe O'Connor, im letzten Wagen des Zuges und versuchten mit allen Tricks der Akrobatik, unser leibliches und seelisches Gleichgewicht beizubehalten, Suppe zu schöpfen und das endlich nur mit vieler Not erhaschte Restchen wenigstens ungefähr in den Mund zu balancieren.

In Châlons-sur-Marne gaben wir die leeren Kessel wieder an die Frenchmen ab, meldeten den Verlust unserer vier letzten Wagen nach vorne und begannen uns gegenseitig ein bißchen die Muskeln zu massieren.

Es hieß nämlich, wir müßten warten, bis man die vier verlorenen Karren eingeholt habe. Da beschlossen wir, mit Zustimmung O'Connors selbstverständlich, für solange aus unserer Kieswippe auf die Bahnrampe hinauszukriechen, in Ruhe eine Zigarette zu schmauchen und uns vor allem ein wenig warmzutreten.

Nach einer schwachen halben Stunde kam dann von hinten Bericht, wir sollten ruhig weiterfahren, ohne uns zu übereilen; es könne leicht sechs bis sieben Stunden dauern, ehe die abgehängten Wagen freien Weg nach Châlons hinein bekämen! ...

Hiemit hatten wir außer Captain Murphy nun schon zum zweitenmal unseren Führer drangegeben: nach Leutnant Webster jetzt auch dessen Nachfolger, den eifrigen Miller zwo auf dem Bremsersitz der zweitletzten Karre!

Das Kommando über den Zug ging an Oberleutnant Shaggys auf dem sechzehnten Wagen über.

Puuuuuh, was hat uns dieser Kerl geärgert, bis wir ihn vor Toul wieder los wurden: auf jeder, auf der kleinsten Bimmelstation zwischen Châlons-sur-Marne und Toul mußte nun der Zug anhalten, damit zwischen sämtlichen Wagen die Kupplungen kontrolliert werden könnten, ob sie noch hielten! Das war wirklich ein starkes Stück, Herr Oberleutnant, nachdem wir uns doch soeben an ein frisch-forsches Fahrtempo gewöhnt hatten! Aber was wollen Sie, Sir: er hatte den Hosenschlotter abgekriegt, und dagegen ist bei einem Oberleutnant und stellvertretenden Captain Seiner Majestät kein Kraut gewachsen, mochte man ihn drüber seinetwegen sogar lynchen oder lebendig vierteilen.

Morgens ein Viertel vor drei Uhr waren wir in Châlons angekommen, drei Uhr zwanzig wieder abgefahren, und um sieben Uhr vierundvierzig gondelten wir gemütlich in einen Vorortbahnhof Touls ein, als machten wir eine Fahrt ins Blaue; da, Donnerwetter, bum bum bum! ...

... das erste Bombardement von Toul begann!
Am 10. Mai 1940 ...

8.

O'Connor kommandierte: Aus dem Wagen! In Deckung! Alles liegen lassen! ... Längs dem Bahndamm zog sich eine duftig blühende Fliederhecke hin: Da hinein verkrochen wir uns, so rasch uns nur die Beine trugen! ...

Noch vermochten wir am Himmel nirgends einen Plan zu entdecken. Die Bomben, welche wir hörten, bum bum bum bum bum, schlugen im Osten der Stadt ein; wir aber lagen im Westen. Also hatten wir Zeit genug, uns unsichtbar zu machen. Doch war anzunehmen, daß der verdammte Fliegerfritz vor Bolbec unten seinen neugierigen Regimentsschnüfflern mitgeteilt habe, es krieche da von Le Havre her ein Zug mit frischen Tommys gegen Amiens hinein und vielleicht weiter, etwa nach Toul-Metz-Verdun hinauf. Also werden sie uns suchen, die Schlawiner, und uns einige nette Kartätschen aufs Fell brennen wollen!

Das konnte ja sehr gemütlich werden: oben auf der Böschung stehen die miserablen Rumpelkarren schön lang aufgereiht, wie eine Kette Würstchen; zehn Meter davon entfernt zieht sich unser weißer Flieder hin; ob da nicht die eine und andere ihrer Bomben nebenaus ins Gestrüpp fiel, statt in Gottes Namen, wenn's denn schon sein mußte, schön genau in die leeren Kieswippen und Kälberschober der Société Nationale des Chemins de fer Français?

Was aber sollten wir anderes machen?

O'Connor hatte als erster befohlen: In Deckung! Und war wie der Teufel die Böschung hinunter gesaust; alle übrigen ihm nach! Keiner überlegte anders ... aber war es wirklich das richtige?

Nun — der Erfolg bewies, daß O'Connor ganz genau wußte, was er tat. Keine fünf Minuten mußten wir warten, als der Tanz auch über uns schon losging. Von Norden her flog eine ganze Kette mächtiger deutscher Bomber heran, schnurgerade ausgerichtet, wie die Kandelaber in der Londoner Regent Street; und als sie über das Bahntrasse hinwegbrausten, ließen sämtliche dieser mächtigen Germanosaurier wie auf einen einzigen Knopfdruck ihren Dreck fallen. Eins, zwei, drei, vier, fünf, sechs, sieben, acht ... bumm, bumm, bumm, bumm, bumm, bummm, bummmm, bummmmm!

Karre um Karre da droben auf dem Bahndamm barst in Stöcke. Ganze Koffer, Waggonräder, T-Balken, Schienenstücke und ein Hagel von Geschossen kleineren Kalibers prasselte hernieder, und so mancher von uns eben frisch angekommenen Tommys blieb tot liegen unterm weißen Flieder, im schönen Monat Mai! Wären wir aber noch oben in den Nordbahnkarren gesessen, so hätte man gleich eine Kollektiv-Todesanzeige nach England hinüberdrahten können: Transport vom 9. Mai ab Southampton in corpore auf dem Felde der Ehre, beziehungsweise in rund fünfzig Kieswippen zu Fleischsalat verarbeitet. God shave their souls! ...

Sie werden denken, Sir, ich rede nicht sehr pietätvoll; all right, Sie haben recht. Aber im Ernst gefragt: wollen Sie lieber, daß ich losheule?

Wissen Sie, so ein deutscher Fliegerangriff, Marke Dornier, Jahrgang 1940 — damned, da gibt es nur zwei Auswege vor dem Wahnsinn: entweder krepieren, so oder so; falls man jedoch davonkommt, dann alles da drinnen, alles, was man Sentimentalität, Seele oder so ähnlich nennen kann, bewußt und brutal abmurksen. Sonst ist man verloren, Sir, rettungslos verloren. Da war unser O'Connor ein Kerl — wissen Sie, was sein erstes Wort gewesen ist, als wir endlich aus dem Busch kriechen konnten?

Have you seen, boys, habt ihr's gesehen, Jungens, wie die verflixten Fritze auf den Zentimeter genau Dreck lassen? Das sind entweder nur noch Maschinen, Automaten, Roboter; oder wenn es wirklich Menschen sein sollten, die da oben solche Tänze machen, dann hol mich der Gottseibeiuns!

Item — so war's vor Toul, Sir; am Morgen des 10. Mai 1940, sieben Uhr vierundvierzig und folgende ...

Wissen Sie, was damals von unserem schönen Kieswagenpullman übriggeblieben ist? Nun: der letzte Wagen, und im letzten Wagen das ganze Gepäck der Gruppe O'Connor. Alles andere war restlos alle. Ganz nett so für den Anfang, nicht wahr, Sir?

Aus dem weißen Flieder sodann zogen wir dreiundvierzig tote Kameraden hervor, unter ihnen auch den wackern Oberleutnant und stellvertretenden Captain Seiner Majestät, Oliver John Shaggys aus Llanfair in Wales; ferner Sergeant Miller II; Leutnant Sir Thomas Raleigh aus Warwick-on-Avon; Leutnant Edward Dunhill aus Swindon; Leutnant McBoylagh aus Enniskillen, Nordirland; Sergeant Houston Smith aus London-Bromley und schließlich den Freiwilligen Seiner Majestät Patrick Walt Cooper von der Gruppe O'Connor im letzten Wagen unseres Zuges. Schwer verwundet wurden ein- oder zweiundachtzig Mann; die Leichtverwundeten haben wir nicht gezählt. Leicht verwundet aber waren sämtliche Ueberlebenden, auch ich, Sir!

Und damit ich's nicht vergesse: Unsere militärische Ausbildung hat mit eben dieser kleinen Uebung im Deckung suchen, Blessierte zusammenschleppen, Tote begraben und was es sonst noch alles zu tun gab, ihren Abschluß gefunden, ebenfalls am 10. Mai 1940, mittags kurz vor zwölf Uhr.

Denn da teilte uns der neue Captain-Stellvertreter Leutnant Steward Freeman in aller Kürze mit:

Kameraden, Unteroffiziere und Soldaten!

Die deutschen Truppen sind heute morgen in Holland, Belgien und Luxemburg eingedrungen. Wir haben Befehl, sofort mit allen uns zur Verfügung stehenden Machtmitteln an Mannschaft und Material den drei angegriffenen Staaten zu Hilfe zu eilen. Sämtliche Truppen seiner Majestät, die sich schon auf französischem Boden befinden, stehen unverzüglich der Obersten Heeresleitung der Alliierten Mächte und ihrer Verbündeten zur uneingeschränkten Verfügung. Alle sogenannten Ausbildungscamps sind mit sofortiger Wirkung aufgehoben und ihre Mannschaften in den aktiven Felddienst vor dem Feinde überzuführen, unter tunlichster Berücksichtigung ihrer bereits erlangten Fähigkeiten.

Um drei Uhr fünfzehn fahren die nötigen französischen Heeres-Lastwagen heran, um die Ueberreste unserer Ausrüstung und die Mannschaften, soweit sie feldtüchtig geblieben sind, unverzüglich an die Front zu bringen. Bis dahin seid ihr frei, doch darf niemand das Bahnhofareal verlassen. Die Verpflegung wird in einer Viertelstunde eintreffen. Es empfiehlt sich, genügend zu essen, um unter Umständen bis morgen mittag durchzuhalten. Die Herren Offiziere und Unteroffiziere stehen noch zu meiner Verfügung. Für die Mannschaften dagegen: Abtreten! ...

... Donnerwetter, der macht's schneidig!

Denn wissen Sie, Sir: ein wirklich schneidiger Offizier gefällt den Soldaten immer, besonders aber in wirklich ernsten Lagen, und flößt ihnen Vertrauen ein, vielmehr als so marode Waschlappen oder hochfahrende Gigerlgirls!

Etwas verdutzt, fast betreten blickten wir uns an; der eine schob seinen Stahlhelm in den Nacken, der andere auf sein linkes Ohr, je nach Temperament ... allen aber war es klar: eine schöne Schwette das!

... wenn meine arme Daisy wüßte!

9.

Fünf Minuten später entließ Leutnant Freeman auch die Offiziere und Unteroffiziere: er hatte die Mannschaften neu unter sie verteilt. O'Connor erhielt jetzt den ganzen Zug Webster, beziehungsweise Miller II, und außerdem auch noch die übriggebliebenen Leute des Zuges weiland Leutnant Raleighs, der die schwersten Lücken aufwies, weil just an der Stelle, wo sie lagen, zwei Wagen über die Böschung hinunter und direkt in sie hinein geschleudert worden waren.

O'Connor rief uns rasch zusammen und sagte nur:

Boys! — die armen Teufel Leutnant Raleighs kommen zu uns; ihr versteht es, denk' ich, daß ihnen der Schreck ziemlich arg in die Knochen gefahren sein wird; Raleigh war ohnedies nicht gerade der Mann, sich rasch Vertrauen zu erwerben, auch wenn er's stets herzlich gut meinte. Nun ist das immer so: haben wir zwei Soldaten, von denen der eine schlapp macht, der andere nicht, dann dauert es einen Tag, und was ist geschehen? Entweder sind jetzt beide schlapp oder dann sind beide wieder oben! Ich nehme an, ihr versteht mich, was ich meine, boys! Im übrigen seid ihnen gute Kameraden und helft ihnen auch ein bißchen mit euren Sachen aus; denn ihr habt doch ein schlechterdings sündhaft-unverdientes Marzipanschweinchen gehabt mit euren vornehmen Suit-Cases, was? — (Das war offenbar ein wenig auf mich gemünzt, Sir!) ... Also: kann ich auf euch zählen, boys?

... Yes, Chief! Jawohl, Chef ...

Da kamen auch schon die Ueberlebenden der Gruppe Leutnant Raleighs angeschlichen, wie eine Prozession Weinbergschnecken. Arme Teufel ...

Aber oho, das ließ O'Connor nicht gelten:

Hallo, was ist mit euch denn los? Knieschnapper? ... Da wollen wir gleich ein gutes Mittel dagegen anwenden: Wettlauf um eine Pulle Whisky! ...

Das Ziel ist die letzte Kandelabersäule dort hinten in der Ecke des Platzes, hin und zurück; zum Starte bereit ... one, two, three: los!

Und siehe da, alle Mann rasten wie toll über den Platz! Ein langer Kerl — Long Island nannten wir ihn sofort! — berührte als erster den Kandelaber, flog jedoch unterm Rückweg auf den Rand, und die Pulle fiel dem kleinen, flinken Antony Short zu. Kannst sie dir gleich da drüben in irgendeinem Saftladen holen — hier hast Klang! Aber nachher nicht alleine saufen, die anderen sind ja auch darum gelaufen! Und erst bei Leutnant Freeman um Erlaubnis fragen; die Budiken da drüben gehören nicht mehr zum Platz! Hau ab! ...

(Fortsetzung folgt)