

MAX
BRAHMS

A
C
T
I
O
N
S
T
A
T
I
O
N
G
O



SPIRIT OF RESISTANCE

FLASHES AUS DEM TAGEBUCH
EINES PARACHUTISTEN
1940 - 1945

MAX BRAHMS

ACTION STATION GO!



MAX BRAHMS

ACTION STATION GO!

FLASHES
AUS DEM TAGEBUCH EINES PARACHUTISTEN

1940

1945

I N H A L T

Einleitung	11
Die „Drôle de Guerre“	14
Die „Débandade“	15
Spanien und Marokko	17
Wir fahren gegen Engelland	20
Ich werde „Zwét-Klass-Muppi“	21
„I like it bloody“	25
„Cadet-Officer“ und „Paratrooper“	27
Die „Special Operations“	31
In London unter den Bomben	35
In Erwartung der Dinge	41
Hic Rhodus, hic salta!	46
Der erste Tag in den Ardennen	53
Libramont	56
Kontakt mit Luxemburg	60
In und um Namur	62
La Douce France	66
„Sig“ und „Babalek“	72
„Louis Marteau“	73
„Need to know“	76
„Noyau Paris“	77
Das Ende von „Phénix“	80
„On continue!“	84
Daniel und die Peilwagen	87
„Very Important Persons“	89
Monsieur Leboeuf	90
Das „Dropping“	91
„The King of Luxembourg“	93
„Gä töhl!“	98
Fast geschnappt	102
„Max aime le Kirsch“	105
Kontakte mit der „France Combattante“	107
Die Liberation	109
Die „Forces Françaises de l'Intérieur“ (F.F.I.)	110
Erèm dohém	112
Epilog	118
Villmols Merci!	119
Namensverzeichnis	120

EINLEITUNG

Mehr denn fünfundzwanzig Jahre sind vergangen.

In dieser Niederschrift versuche ich, das Wesentlichste wiederzugeben, das ich in eigener Person in den Kriegsjahren erlebt habe. Ich folge dabei meinen Belegen, meinen Erinnerungen und meinen späteren Notizen.

Hätte ich mich sofort nach der Befreiung zum Schreiben hingesetzt, wäre eine Elegie herausgekommen.

Gott sei Dank ist es heute so, daß die Schattenseiten meines damaligen Lebens fast verblichen sind und das Lichtballe weiterstrahlt. Ich finde es nutzlos, auf Negatives zurückzukommen, das, hervorgerufen durch menschliches Versagen, das Endresultat unserer Einsätze und Bemühungen doch kaum geändert hat.

Meine Kameraden und ich standen auf vorgeschobenen Posten. Wir waren alle Freiwillige und wußten genau, was der Einsatz kosten könnte.

Wir saßen mit der Resistenz im selben Boot.

Mit unserer Großherzogin, die die Gefahren nicht scheute und in Nachtbomben oftmals den Atlantik überquerte.

Sie war uns Vorbild; Ihrer Tapferkeit und Ihrer Größe soll darum dieser Essai gewidmet sein. —

Unsere Arbeit bestand in der Rekrutierung von Hilfskräften für die Resistenz und in dem Auf- und Ausbau der sogenannten „réseaux“, deren Aufgabe darin bestand, allenthalben Nachrichten aus den militärischen, politischen, wirtschaftlichen und psychologischen Bereichen zu sammeln. Zu unserem Programm gehörte außerdem die Weiterleitung der Nachrichten nach London, der Empfang und die Verteilung von parashüttem Material, die Rückführung von Bordmannschaften aus abgeschossenen Flugzeugen und was der Dinge mehr waren.

Hinzu kam noch die Planung von Sabotageakten, die nach den Anweisungen unserer Londoner Zentrale durchgeführt werden sollten. —

Das Wirken in den vom Feinde besetzten Ländern war nicht einfach: weder die Rekrutierung von geeigneten Mitarbeitern, noch die Konfrontation mit „Abwehr“ und „Reichssicherheitshauptamt“, mit den Sicherheitsdiensten von Wehrmacht und GESTAPO-SS. —

Wie überall im Leben traf man auch bei unseren Leuten alle möglichen Charaktere, mit denen man fertig werden mußte. Patrioten mögen unsere Mitarbeiter alle gewesen sein, aber die notwendige Ausbildung, die man uns – und hauptsächlich in punkto „safety first“ – in England mitgegeben hatte, bekamen sie erst durch lange Resistenz-Erfahrung. Und durch uns, wenn sie bereit waren, unseren Anweisungen nachzukommen.

Fanden wir Mitkämpfer aus echtem, purem Golde – es war das Gros – so trafen wir auch auf solche, die man treu und tapfer glaubte, die sich aber als verlogen und feig erwiesen, wenn Selbstsucht oder auch Geltungstrieb vordrangen.

Hatten wir Erfolge, so lernten wir auch die Kehrseite der Medaille kennen. Wenn wir selber Böcke schossen, an der Pechsträhne zogen und nichts, gar nichts zuwege brachten, dann schlichen die Tage grau in grau dahin, und man hatte Mitleid mit sich selber. —

Die Verlustziffern der Special Operations, wie man uns allgemein nannte, waren ungemein hoch. Sie lagen zwischen vierzig und fünfzig Prozent.

7 000 Parachütisten aus 19 Nationen wurden in den Kriegsjahren von London aus hinter die feindlichen Linien in Europa, Afrika und Asien abgesetzt. Allein unsere belgischen Freunde beklagten bei einer Gesamtzahl von 300 Fallschirmspringern den Verlust von 120 Mann.

Luxemburg kam relativ gut davon. Bei einem Effektiv von 11 Parachütisten, die zum Teil vom amerikanischen „O. S. S.“ (Office of Strategic Services) eingesetzt waren, verloren wir lediglich unseren bedauernswerten Leutnant Jean Carmes, der am 12. Mai 1944 in Sainte-Marie-sur-Semois von den Deutschen gestellt und erschossen wurde.

Es erlebten den „V-day“, d. h. den Tag des Sieges: Mando Cazali, Jean Claus, Nicolas Klepper († 1969), Emile Krieps, Joseph Michels, Robert Muller, Wenzel Profant, Aloyse Schiltz sowie der Verfasser

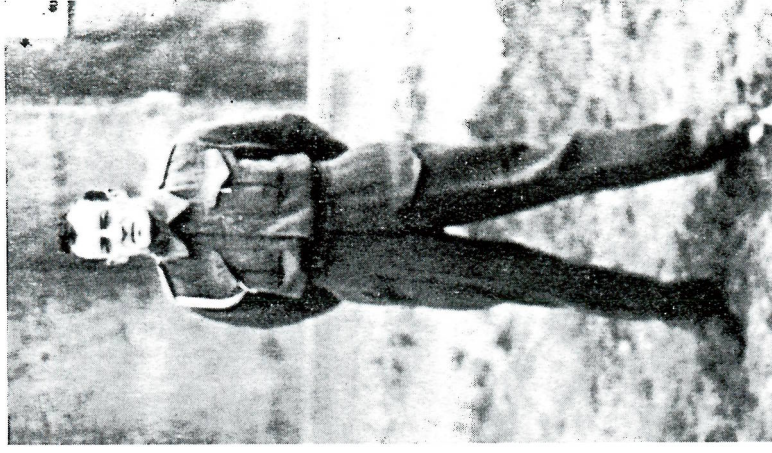
Paul Kinn war Aktiver im „2. S.A.S.“, dem Special Airborne Regiment, das u. a. in Afrika im Einsatz war und Commando-Aufgaben durchführte. —

Es blieb für uns Überlebende das gute Ende.

Jeder hatte geleistet, was er konnte. Der eine mehr, der andere weniger. Deshalb war sein Verdienst darum nicht geringer als das unseres Freundes Frank, eines beduinenhaften Engländers, heute Präsident einer Londoner Bank, der es fertiggebracht hatte, monatlang, als Scheich verkleidet, im Hauptquartier Feldmarschall Rommels ein- und auszugehen. —

Allein wir Parachütisten waren nur ein winzig kleines Rädchen im großen Kriegsgetriebe.

Das wollen wir alten Krieger auch heute, nach fünfundsanzig Jahren — und mit uns viele aus demselben Boot — nicht vergessen.



Lieutenant Jean Carmes
„Mort pour la Patrie“
le 12 mai 1944
à Sainte-Marie-sur-Semois

DIE „DRÔLE DE GUERRE“

Luxemburg in der Vorkriegszeit. Es tat sich was, hie Frankophile — es war die Mehrzahl — hie braune Brut — es blieben Vereinzelte. Die Frankophilen trafen sich an den Bistro-Tischen der Place d'Armes und der Place de l'Etoile; die anderen hatten ihr braunes Haus.

Oscar Reile, Hauptmann und Canarismann von der „Abwehr“ tastete bereits seit 1936 von Trier aus vor und sammelte sogenannte „V“-Männer, Vertrauensleute, die der deutschen Sache dienen sollten.

Wir hatten Capitaine Archen in der französischen Gesandtschaft und Capitaine Doudot von Altrippe; der letzte trat mehr im geheimen auf, in London machte er später unserer Großherzogin seine Aufwartung.

Ende 1939 kam ein britischer Flieger, Pilot-Officer Richard Froesen-Martin bei Esch zu Bruch. Er wurde gemäß unserem Status der Neutralität interniert und zwar in der Heiligeist-Kaserne.

Luxemburgische Offiziere, wie Will Albrecht, Léon Dieudonné, Pitt Donckel, Arthur Ginter, Guill Konsbruck und Te'd Melchers führten ihn spazieren und Kegel schieben und um-,sorgten“ ihn. Damen aus der Stadt schickten Rosen und „Knippercher“ von Namur.

Die Hallé's Knaben François und Marcel — ersterer heute Großherzoglicher Hofkommissar, letzterer zum Major promoviert —, die in der Kaserne ihr Zuhause hatten, brachten ihre eben erworbenen englischen Sprachkenntnisse an den Mann und vertrieben ihm die Zeit, wenn sie nicht gerade zur Schule mußten.

Will Albrecht stellte seine Ordonnanz, seinen „Borscht“, zur Verfügung. Die Ordonnanz hieß Jules Gaspar, heute Gemeinderatsmitglied und wohlbestallter Kino- und Gaststättenbesitzer in Rodange.

Unter Mithilfe obenbenannter Offiziere und proallierter Kreise wurde Jules zum ersten Passeur-Filieriste.

Pilot-Officer Froesen wurde nach Dienenhofen verbracht, wo ihn ein Abgesandter seiner in Frankreich stationierten Einheit in Empfang nahm. Wie gesagt, das war 1939. —

Ich habe den Engländer im Jahre 1942 wiedergesehen. Er verbrachte einen Urlaub zuhause in Leamington und war des Lobes voll über seine „Kriegsgefangenschaft“ in Luxemburg.

Leider fiel Richard Froesen-Martin im letzten Kriegsjahr in Afrika. —

DIE „DÉBANDADE“

Am 10. Mai 1940 um vier Uhr morgens schrillte bei mir das Telefon: „Quittez le Luxembourg, les boches font leur entrée, n'allez pas sur Longwy.“ Freunde vom französischen „Deuxième bureau“, denen ich auch mal gefällig gewesen war, hatten die Mühe nicht gescheut, mir den Alarm zu geben.

Ich setzte mich mit Familie ab und landete abends in La Panne. In südwestlicher Richtung ging die Fahrt weiter über Dunkerque nach Limoges, wo wir uns in der Nähe ansiedelten.

In Limoges hatte ich eine Kontaktadresse vom „Deuxième bureau“, wo ich als Chauffeur angeheuert wurde, um aus dem noch unbesetzten Paris und aus der ebenso unbesetzten Umgebung Dokumente nach dem Südosten Frankreichs in Sicherheit zu bringen und dem Zugriff der deutschen Eindringlinge zu entziehen.

Leider wurde, wie ich später hörte, ein ganzer Eisenbahnwaggon dieser Dokumentation in der Pariser Gare de Lyon mit Hilfe der in Frankreich heimlich eingeschleusten „Fünften Kolonne“ auf ein Fehlgelände gebracht und später der „Abwehr“ bei ihrem Einmarsch in Paris zugestellt.

Das kostete viele gute französische Menschenleben. —

Bei einer Rückkehr nach Limoges fand ich meine Familie nicht mehr vor. Sie war, von Panik erfaßt, mit unbekanntem Ziel abgereist.

Ich sollte sie nicht mehr wiedersehen.

Allen Nachforschungen, die ich nach der Liberation anstellte, mußte ich entnehmen, daß sie, von Vichy-Polizei gefangen, an die Deutschen ausgeliefert worden und im Kazett untergegangen war.

Nach tagelangem Suchen entschloß ich mich im Juni 1940, dem Aufruf General de Gaulles zu folgen.

Ich ging zu Fuß über 450 Kilometer der französisch-spanischen Grenze entgegen. Dabei stieß ich auf zwei belgische Offiziere, die das gleiche Ziel hatten.

Wir wanderten nachts. In der vierten Nacht hatten meine Begleiter sich die Füße blutig gelaufen und gaben auf.



1939: Soldat Julien Gaspar

Die „Ordonnanz“ von
Pilot-Officer
R. Froesen-Martin (†)

Ich ging allein weiter und sah in Port-Vendres gerade das letzte Schiff auslaufen.

Ich wollte über die Pyrenäen. In einem der Hafencafés fand ich Anschluss.

Doch in den Bergen wurden wir von C.R.S., einer französischen Polizeitruppe, geschnappt und in den „Haras“ nach Perpignan gebracht.

Der „Haras“ war ein Lager, in dem Spanienkämpfer interniert waren, die von der Vichy-Regierung später an die Deutschen ausgeliefert wurden und größtenteils in den Kaszets umkamen.

Mit Hilfe des diensttuenden französischen Kommandanten, einem jungen Leutnant, den ich übrigens in England wiedersehen sollte, ging ich noch in derselben Nacht über die Mauer.

Mit einem Militärflugzeug gelangte ich nach Montpellier, fand dort noch einen Funktionär vom „Deuxième bureau“, sowie etliche Luxemburger, von denen zwei, B. L. Muller und Marcel Kieffer, die große Odyssee mitmachen wollten.

Durch den genannten Funktionär bekamen wir hochoffizielle Ausreisegenehmigung, Transiterlaubnis durch Spanien und ein Visum nach — der Türkei!

SPANIEN UND MAROKKO

Wir fuhren nach Barcelona zum englischen Konsul und von dort nach Madrid zum derzeitigen britischen Gesandten Sir Samuel Hoare, der uns mit Lady Hoare freundlichst aufnahm und uns nach Spanisch-Marokko weiterschubste.

Per Eisenbahn verließen wir Madrid in Richtung Algeciras, allwo ein Dampfer uns aufnahm.

Wir landeten in Ceuta, erreichten Tetouan am 25. Juli und wurden durch die Mithilfe des Vizekonsuls Kesby zum britischen Generalkonsulat in Tanger geschleust.

Am 2. August 1940 langten wir am vorläufigen Terminus an. — Ich erfuhr durch die Engländer, daß unsere Großherzogin mitsamt Ihrer Regierung bis nach Lissabon durchgekommen war.

Das war Ende August. Ich meldete mich bei Ihr zum Kriegsdienst.

Bald erreichte mich ein Handschreiben unseres Prinzen Felix, das ich anderseitig im Original wiedergeben möchte.

Die Reise unserer Großherzogin war nicht ohne Hindernisse abgegangen. Mehr denn einmal hatte Herr Joseph Bech die Worte hören müssen: „Oh, Här Bech, on aura tout vu!“

Lissabon selbst war damals heißes Pflaster.

Die damaligen Notizen Pierre Kriers — ich danke Madame Lily Krier-Becker für den Einblick in das „Lebensbild“ ihres hochgeschätzten Mannes — bezeugen es.

Sogar „kidnappings“ von Emigranten waren, seitens der reichsdeutschen Nazis, an der Tagesordnung.

Die Minister Dupong, Bech, Bodson und Krier, ihnen zur Seite u. a. Stabträger Joseph Thorn und Pater Joseph Stoffels von der katholischen Luxemburger Mission in Paris — Mission France-Luxembourg — hatten sich bereits in Frankreich um die luxemburgischen Flüchtlinge bemüht.

„Jis“ Thorn und Pater Stoffels wurden übrigens bald von der Gestapo verhaftet und ins Kaszett Dachau verbracht.

Während Pater Stoffels am 22. Juli 1942 in Dachau umkam, sah „Jis“ Thorn die Heimat wieder. Er verstarb jedoch bereits am 7. Juni 1948 in Luxemburg.

Albert Nußbaum, als Abgesandter der in Luxemburg verbliebenen jüdischen Familien, war zur Regierung gekommen, um Ausreisemöglichkeiten und Formalitäten nach den Vereinigten Staaten von Amerika, nach Brasilien, Kuba und San Domingo in die Wege zu leiten. —

Es gab immer wieder Schwierigkeiten.

Der portugiesische Beistand war alles in allem mangelhaft und Staatschef Salazar recht retizent... —

Unsere Regierung hielt Besprechungen über Besprechungen ab, bei welchen unsere Großherzogin maßgeblichen Einfluß hatte. Ihrer großen Persönlichkeit war es zu verdanken, daß Entscheidungen getroffen wurden, die für die Zukunft richtungweisend sein sollten.

Großherzogin Charlotte flog am 1. September 1940 mit Herrn Joseph Bech nach London, um dort mit dem britischen Königshause und dem britischen Außenminister Lord Halifax Kontakte aufzunehmen, deren Zweck und Ziel die Aufnahme Luxemburgs in den Kreis der Alliierten war.

Nach drei Tagen kehrte unsere Großherzogin mit Herrn Bech nach Lissabon zurück, wo unter Ihrem Vorsitz die Regierung „en conseil“ beschloß, ihren Sitz in London respektiv in der kanadischen Hauptstadt zu nehmen.

Am 25. September 1940 verließ Staatsminister Pierre Dupong die portugiesische Hauptstadt an Bord der „Exeter“, am 2. Oktober schiffte Minister Victor Bodson sich auf der „Excambien“ ein und am darauffolgenden Tage flog die Großherzogin nach London hinüber, wo bereits die Königin von Holland und der König von Norwegen weilten.

Außenminister Joseph Bech folgte am 22. Oktober, gemeinsam mit den belgischen Ministern Pierlot und Spaak, während Minister Pierre Krier erst am 1. Weihnachtstage 1940 in London anlangte. —

Für uns gab's noch Wartetage in Tanger.

Man besichtigte die Souks, die Kramläden, die Plätze, wo die Lastesel der Arbeit harren und brüllten. Ihr Geschrei war besonders des Nachts von unserem Quartier aus, das dem Eselsplatz gegenüber lag, gut zu hören.

Im Auftrage des englischen Generalkonsuls half ich, eine „maison d'accueil“ für jene zu organisieren, die nach uns kommen sollten und den gleichen Weg planten. —

Washington, Thornham Hotel, 29. Juni 40
Dépôtion des Luxembourgeois

Mme Bech,

Je me veux r'empêcher de
faire parvenir votre lettre à
le Grand Duché. Je suis
trouvé encore à Anvers.

Je suis certain, que votre
ministère des Affaires Françaises
et sa Salle sera de son mieux
pour vous aider.

Je m'en colle, tout vers Paris
pour vous aider immédiatement.

Que Dieu protège notre chère
patrie, pour toujours, comme elle
devra être, tout, comme elle
notre cœur.

Votre
Prince de Luxembourg

WIR FAHREN GEGEN ENGELLAND

Gegen den 10. Oktober kamen an einem frühen Morgen zwei Araber zu uns. Sie trugen einen Fes mit dem „badge“:

„honni soit qui mal y pense“.

Sie führten uns zum Hafen und luden uns in ein kleines Boot, das bezeichnenderweise den Namen „rescue“, (auf deutsch: die Rettung) trug.

Kaum im offenen Meer, ging der „Union Jack“, die britische Nationalflagge, hoch. Man kann sich unsere Gefühle vorstellen.

Wir landeten in Gibraltar!

Wenige Tage später verließen wir den „Felsen“, um auf einem Truppentransporter, eskortiert von Zerstörern der „Royal Navy“, gegen Engelland zu fahren.

Beim Rettungsdrill — Schwimmweste auf, Schwimmweste ab, Schwimmweste auf, rein in die Rettungsboote — lernte ich einen Mann kennen, der mir später Freund wurde und geliebt ist: Major Ides Floor, der nachher zum Chef der belgischen Sabotageorganisationen auf rückte und wie ich Parachütist wurde.

Ides Floor, bereits seit langem als Industrieller in England ansässig und in gehobener Stellung, kam damals aus Dakar zurück. Er war im Auftrag der belgischen Regierung in London nach dorten gefahren, um das belgische Kongogold nach England zu holen. —

Am 25. Oktober 1940 landeten wir unbehelligt in Liverpool. Am Vortage war der „Empress of Canada“, ein großer Passagierdampfer, von einem Unterseeboot in der Irischen See, wenige Meilen von uns entfernt, torpediert worden und mit Mann und Maus gesunken.

Wie leicht hätte das auch uns passieren können! —

ICH WERDE „ZWÉT-KLASS-MUPPI“

In London gab's zunächst einen kurzen Aufenthalt in der „Patriotic-School“, einer Anstalt des Intelligence Service, wo man auf Herz und Nieren geprüft wurde und wo ich später selbst Dienst tun sollte, um Neuankommende unter die Lupe zu nehmen.

Unser Außenminister, Herr Joseph Bech, erschien in Person und eiste uns los, nachdem er zusammen mit Herrn Victor Bodson, der mich bei den Engländern als alten „Scout“ und freiwilligen „Kämpfer“ gepriesen hatte, die notwendigen Formalitäten erledigt hatte.

Herr Bech nahm uns zunächst mit in die „Regierung“, damals noch in der Clasenschen Wohnung, Nummer 66 der Addisonroad, und logierte uns in London ein.

Ich ging bereits am 1. November 1940 unter die Soldaten.

Meine neue Karriere begann an der untersten Sprosse der militärischen Hierarchie: ich wurde sogenannter „Private“, auf luxemburgisch „Zwét-Klass-Muppi“. Es war in Tenby, in Südwesten, am schönen Meeresstrande.

Die Grundausbildung verlief nicht mehr so einfach in meinem Alter. Offiziere und Unteroffiziere, die als Ausbilder figurierten, waren durchweg zehn Jahre jünger als ich, der seit langem gewohnt war, selbständig zu disponieren.

Und doch, die harte Schule des Füsiliers hat mir nichts geschadet. Mein etwas diffiziler Charakter wurde in stramme militärische Bahnen gezwungen; aber es ging — ich muß sagen — nicht immer ohne Knüffe und Püffe.

Da es jedoch mehr Ketten als rasende Hunde gibt und da das Wort eines königlichen Unteroffiziers es in sich hat, war ich stets auf der verlorenen Seite.

Wie sich später herausstellen sollte, war die ganze Erstausbildung ein Gewinn für mich. Auch daß man da als Soldat 2. Klasse das „Karottieren“ lernte, d. h. die Regeln vom „moindre effort“ und vom „système D“!

Wir waren mehr oder weniger eingekleidet.

Die Ausrüstungen ließen in diesen Anfangstagen viel zu wünschen übrig. Es fehlten z. B. die Mützenchen, so daß wir dauernd mit dem Stahlhelm herumliefen.

Später wurde mir bescheinigt, daß dieser Umstand bei mir auf einen gewissen Haarausfall hingewirkt habe.

Wir exerzierten, krochen auf dem Bauch, machten Corvéés, vom Stubenreinigen in unseren Hütten bis zum Kartoffelschälen und Geschirrspülen und dem Reinigen der Massenklosetts.

Diese letzten Einrichtungen waren nicht nach meinem Geschmack. Wenn auch Herdenmensch, bin ich doch immer etwas Individualist geblieben.

Wir schoben Wache in den Dünen am Meer... um die Invasion zu vereiteln, wenn die „Eindringlinge“ sich zeigen sollten.

Wir hantierten mit Flinten aus dem Vierzehner-Krieg und probten mit hölzernen Maschinengewehren und einem alten französischen Hotchkiss-M.G., wahrscheinlich ein „Beutestück“ aus „Dunkirk“.

So sah es am Anfang aus.

Die Engländer haben im Jahre 1066 zum letzten Male eine Invasion erlebt. Niemand im Volk glaubte ernsthaft daran, daß die „Jerries“, die Deutschen, es diesmal „wagen“ würden.

Bald schien diese Meinung sich jedoch zu ändern. In Städten und Dörfern wurden „Home-Guard“-Einheiten aufgestellt, die im Falle des „Falles“ den Eindringling abwehren sollten. Es war im Grunde genommen, die erste „Guerilla“ des zweiten Weltkrieges.

Die Zivilisten wurden bewaffnet und übten in jeder freien Stunde. Nach und nach wurden wir aufgerüstet.

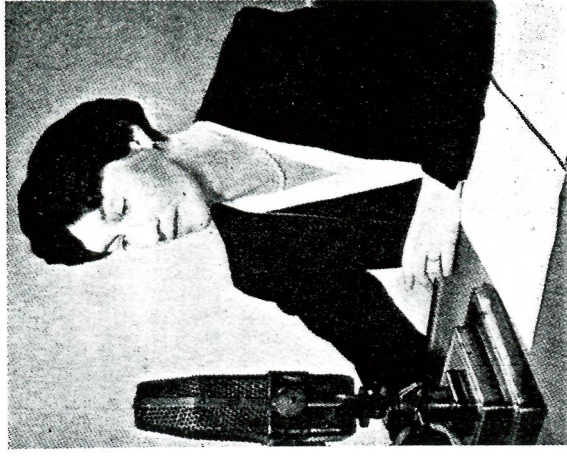
Wir bekamen im Bataillon vier funkelneue „Bren-guns“, d. h. leichte Maschinengewehre und sogar diesbezügliche Kettenfahrzeuge, die „Bren-carriers“.

Meiner automobilistischen Kenntnisse wegen wurde ich zum „Bren-carrier-Driver number 1“, d. h. zum Fahrer des „Platoon“-Chefs erhoben. Damit war ich zum „Lance-Corporal“, zum Soldaten 1. Klasse befördert. Mein Tagessold klomm von „Two and six“ auf drei Schillinge. —

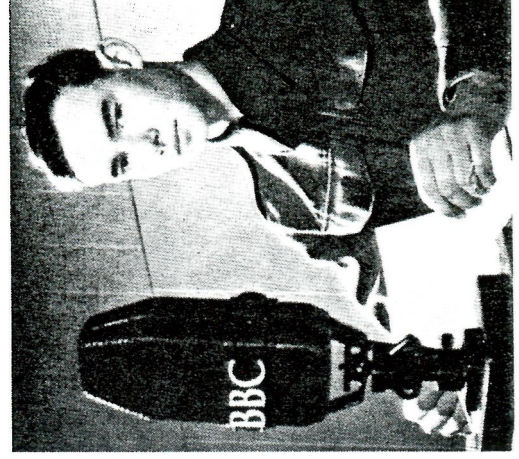
Einem Tätigkeitsbericht der British Broadcasting Corporation, kurz „B.B.C.“ genannt, der am 11. September 1945 erschien, ist zu entnehmen, daß unsere Großherzogin sofort nach ihrer Ankunft in London, im September 1940, vors Mikrofon treten und zu ihrem Volke sprechen konnte.

Ab 9. März 1941 lief dann in luxemburgischer Sprache jeden Sonntagmorgen zwischen 8 und 8.15 Uhr ein „Luxemburger Programm“; ab 29. März 1943 wurde es montags, mittwochs, freitags und sonntags von 8.45 bis 9.00 Uhr morgens auf der Langwelle 1500 Meter, der Mittelwelle 373 Meter, auf zwei Wellen im 49-Meter-Band und auf einer Welle im 31-Meter-Band ausgestrahlt.

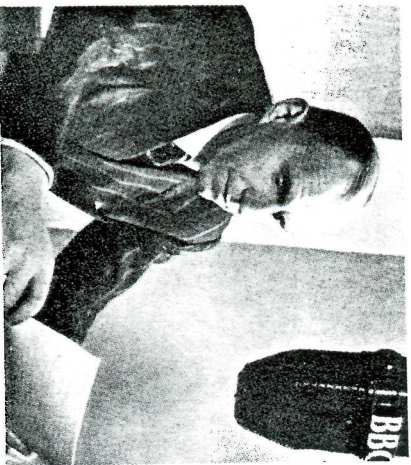
Am 23. Januar 1941 sprachen die vier luxemburgischen Minister Dupong, Bech, Bodson und Krier genau fünfzehn Minuten — die „Hémecht“ — miteingeschlossen — zum Luxemburger Volk.



I. K. H. die Großherzogin
im Studio der B. B. C.:
„Le'f Letzeburger,
dohém an an der Friemti!“



S. K. H. Erbgroßherzog Jean
im Jahre 1942 als Soldat
der „Irish Guards“



Léon Clasen (†)
Organisator und Speaker
des Luxemburger
BBC-Programms 1941 - 1944

„I LIKE IT BLOODY“

Gelegentlich eines Londoner Besuches — es mag Mitte 1941 gewesen sein — war ich von Ihrer Königlichen Hoheit der Großherzogin zum Lunch ins Waldorf-Hotel bestellt.

Mother Mary, die in Brentford ein Internat leitete — sie war eine Joffer Aschman und die Tante des Chronisten und Photoreporters — sowie die Herren Joseph Bech, Bernard Clasen und Léon Clasen waren meine Mitgäste.

Mein Englisch muß damals noch nicht salonfähig gewesen sein. Auf die Frage des Maitre d'hôtel: „How do you like your steak?“, antwortete ich glattweg: „I like it bloody“.

Das sollte die Übersetzung von „saignant“ sein; in der englischen Sprache ist es jedoch ein Kraftwort, das man in guter Gesellschaft zu vermeiden hat. Ich wurde aufgeklärt, das hieße „underdone“.

Ansonsten aß ich bei meinen Londoner Stippvisiten im Café Rose, einem kleinen belgischen Lokal im Soho-Viertel mit Einmann-Bedienung, zusammen mit de Laveley, dem späteren belgischen Minister, der in den Nachkriegsjahren den Tod bei einem Unfall finden sollte.

Er und sein bärtiger flämischer Kollege Jan Moedwil hatten den Satz geprägt: „We zulle se kloppen, de Moppen!“, der täglich über eine der belgischen BBC-Sendungen ging und dieselbe Bedeutung hatte wie das französische „On les aura, les Boches!“

Bei Madame Rose gab's ein Pferdesteak mit Fritten und Filterkaffee, zusammen für 2 Schillinge und Sixpence.

Das war nicht teuer, aber für mich fast ein Tagesgehalt. Es verblieben nur noch Sixpence für ein Päckchen „Woodbine“, die „Volkszigarette“. — Die Kriegslage war bekanntlich zu jener Zeit zumindest noch sehr zweifelhaft!

Auf den Kriegsschauplätzen sah es nicht besonders ermutigend aus, in England, und speziell in London, „regierte“ die Goeringische Luftwaffe.

Premier Churchill hatte „Blut, Tränen und Schweiß“ versprochen. Er hatte nicht zuviel gesagt.

Und am drauffolgenden Ostersonntag hielt Arbeitsminister Pierre

Krier, der „Pfañtfresser“, über die B.B.C. seine erste Predigt.

Kardinal Hinsley hatte nämlich für die luxemburgische Sendung eine Osterbotschaft vorbereitet, die Freund „Pier“, der wie kein zweiter tolerant war und besonders die religiösen Ansichten anderer Menschen achtete, ins Luxemburgische übersetzte und selber mit Würde und Pathos vortrug.

Kardinal Arthur Hinsley war, nicht nur in englisch-katholischen Kreisen, eine bekannte Persönlichkeit.

Erzbischof von Westminster seit März 1935 und Kardinal seit 1937, wurde er bereits vor dem Kriege zum aufrechten und lautstarken Warner gegen jedwede Diktatur.

Er verachtete Hitler und seine Nazis und bezeichnete sie als „heidnische Parvenüs“. Der Kardinal war nicht gerade ein Freund der Sowjets, zollte jedoch dem russischen Volk oft und öffentlich Lob für seinen Widerstand gegen Nazi-Deutschland.

Damit hatten der britische Kardinal und der luxemburgische Arbeitsminister einen hundertprozentigen gemeinsamen Nenner gefunden. Kardinal Arthur Hinsley verstarb achtundsiebzigjährig am 17. März 1943. —

Im März 1941 durfte auch ich zum ersten Male ans Mikrofon des Londoner Rundfunks.

Mein Freund, Léon Clasen, damals noch der einzige luxemburgische Speaker, ließ mich über das Wochenende nach der Hauptstadt kommen, und ich erzählte in der luxemburgischen Viertelstunde über meine militärische Tätigkeit.

Da ich mein Kettenfahrzeug nicht ins „Bush-house“ hatte mitbringen können, mimmten die Leute von der B.B.C. die Kettengeräusche mit Gebeln und Löffeln!

Bomben fielen zuhauf. Es gab Trümmer und Tote und Verwundete.

Die „Civil Defence“, die „Protection Civile“, war ständig im Einsatz. Ihr Chef war ein „Wing-Commander“ aus dem ersten Weltkrieg, Sir John Hodson, den man später mit dem Beinamen „the man who saved London“ ehrte — der Mann, der London rettete —, und der mir übrigens Anfang der sechziger Jahre, als Civil Defence-Boss in der Nato, die nötigen Ratsschläge zum Aufbau der luxemburgischen Protection Civile gab. Leider starb er am 11. März 1971.

Minister Pierre Krier, uniformiert als „Civil Defence“-Helfer, war beim Aufräumen voll und ganz dabei.

Nach jedem „Blitz“, so nannte man die Bombardemente, hingen aus den Trümmerhäusern die britischen Flaggen: jedem Toten seinen „Union Jack“!

Die Stimmung unter der Bevölkerung war nie pessimistisch; sie stand immer unter der Devise: „We will hit back“, das hieß: „Wir werden zurückschlagen“!

Ein kleines Beispiel mag den Stolzismus der Engländer illustrieren: Befand man sich bei einem Flugangriff in einem „Pub“, hörte man die Bombe pfeifen vor dem Knall, dann gab's eine einzige Bewegung: schnell die flache Hand über das Bierglas, auf daß kein Fremdkörperchen hinein-falle.

Ich habe nicht ein einziges Mal erlebt, daß ein Brite auch nur ein Anzeichen von Schwarzseherei gezeigt hätte, obwohl der damalige „Goal-average“, das „Torverhältnis“, alles andere denn zu unseren Gunsten stand.

Auch der schärfste „Blitz“, auch die bösesten Rückschläge im Rußlandfeldzug, auf dem Balkan, in Tobruk oder sonstwo, vermochten nicht den Optimismus der Engländer für ein gutes Kriegsende anzuschlagen.

Und wir, die „Aliens“, die Ausländer? Wir wurden ganz einfach von den Engländern angesteckt und waren ebenso zuversichtlich wie sie. —

„CADET-OFFICER“ UND „PARATROOPER“

Inzwischen war mein Bataillon nach Carmarthen, immer noch in South-Wales, verlegt worden.

Die Instruktion: Exerzieren, Nachexerzieren und das ganze militärische Einnaleins von vorn bis hinten und von hinten nach vorne.

In Hitze und Kälte, in Schlamm und Dreck und Nebel. Dabei habe ich in fünf Kriegsjahren nicht einmal einen Schnupfen erwischt.

Darauf kam ich zur Offizierschule nach Sandhurst, wo im O.C.T.U (Officer-Cadet-Trainings-Unit) der Aufstieg in die militärische Hierarchie erfolgte.

Wir bekamen zu dritt einen „Batman“, das war die Ordonnanz, die uns bedienen sollte. Nach dem englischen Prinzip „know how“ (zu wissen, wie), wurden wir allerdings erst mal acht Tage gelehrt, wie man Knöpfe und Stiefel auf Hochglanz bringt.

Außer technischen, taktischen, logistischen und operationellen Kenntnissen wurde uns neben dem „training in the field“ — den Feldübungen — auch der „slow-march“, ein Zeremonientritt, beigebracht. Ich weiß ihn heute noch. —

Und dann kam in den letzten Sandhurstern Tagen — Anfang 1942 — die Wende, die „meinen“ Krieg bestimmen sollte. Eines schönen Morgens beim Appell. Man suchte Freiwillige für die Paratruppen.

Ich von jeher für Neuerungen zu haben und meldete mich ohne Zögern. Auch weil ich in den Einsatz wollte. So schitterte ich, nicht zuletzt wegen meiner Sprachkenntnisse, langsam aber sicher in die „Special Operations“ hinein.

Ich wurde dem Flugplatz von Manchester, Ringway, überstellt, um Parachütist zu werden.

Es begann mit der Gymnastik, auf englisch „peete“ (physical training): Übungen, Übungen, sechs Wochen lang bis zum Erbrechen; die Pausen ausgefüllt mit Bodenfallübungen und Sprüngen im Fallschliff von Türmen und Attrappen. Dann ohne Fallschliff von einer siebenmeterhohen



„Zweit-Klass-Muppi“



„Cadet-Officer“

Tenne hinunter ins Stroh. Weiter Commandoübungen auf Drahtseilen und Baumstäben.

Man kam sich oft wie ein Tarzan oder gar wie ein Affe vor. Es gab Muskelkater die Menge. Aber man gewöhnte sich an alles.

Sogar beim Ausgang an die Sprache im Lancashire, die so klingt, wie das Eechternoocher oder das Clärrwer für einen Stadluxemburger. —

Und dann kam in Ringway der erste, wahrhaftige Sprung.

Ein herrlicher Frühlingstag im Jahre 1942.

Der „Stück“ — 12 Mann — wohlausgerichtet in Doppelreihe, steht vor dem alten Whiteybomber. Angst? Keine Spur, lediglich ein leichtes Beben um die Extremitäten herum.

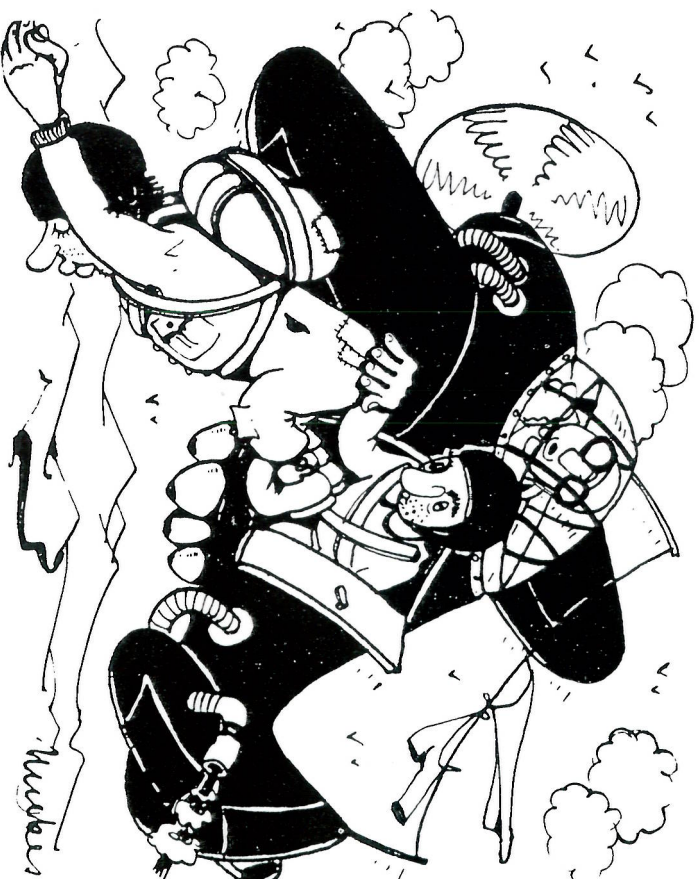
Oder vielmehr ein inneres Beben, dessen man mit Gewalt Herr werden will. Es gelingt nur zum Teil. Also doch ein kräftiger Hauch von Angst!

Beim Kommando „turn, march“ hüpfte alles in den Aeroplan. Man setzte sich in der Reihenfolge der kommenden Absprünge, nachdem die

sogenannte „static-line“, die den Fallschirm auf unserem Buckel mit einem Haken an der Flugzeugdecke verband, befestigt worden war.

Die „static-line“ bestand aus einem Band mit Sperrpunkten, die die Eigenschaft besaßen, sich infolge der durch die Fallgeschwindigkeit entwickelten Ziehkraft progressiv zu lösen, um am Ende zu reißen und den Fallschirm freizugeben.

Erst etwa nach dem 6. Sprung war es uns erlaubt, frei zu springen und mit eigener Hand die Öffnung des Schirms mittels Griffzug zu betätigen.



Action station — go!

Bleiben wir bei der Sprungtaufe. Rund um das Sprungloch sitzend, hat man Müße, sich zu beobachten.

Je nach Gefühl und Teint leuchten die Gesichter vom dunklen Ocker bis zum hellen Gekochelekeßelb.

Angst hat der, der sie nicht zu überwinden weiß. Und wer vor dem ersten Sprung keine Angst hat, wird wohl erst geboren werden.

Dann sitze ich am Rande des Loches:

Rotes Licht blitzt auf: Der „Instructor-Dispatcher“ brüllt: „action station“, d. h. aufgepaßt! Grünes Licht! Neues Brüllen: „go!“ Das heißt raus.

Ich hebe mich, sacke ab, haue mit dem gummi behelmten Haupt gegen die Innenwand des Loches, schlage drei Purzelbäume und fange mich auf. (Oh dreimal gesegnete „Pietih“!)

Es macht einmal „klack“, der Schirm über mir ist rund wie eine Halbkugel, ich schwebe.

Der Eindruck ist phantastisch. Weg zieht das Flugzeug. Von unten nähert sich mir die Erde, sonnengebadet.

Ich komme mir erst wie ein Engel vor, dann wie ein wahrer Held...

Unten bekam ich vom Instruktor die nicht sehr freundliche Mitteilung, mein Sprung sei absolut lausig gewesen. Der Fallschirm sei ein Verkehrsmittel, sonst nichts. Wir befänden uns nicht (er meinte meine Purzelbäume) in einem Zirkus!!

Ich sei, entgegen allen Befehlen, mit dem Kopf nach vorne runtergegangen... wegen der verdammten Neugier, alles zu sehen, was drunten los sein sollte, statt Kopf und Knie steif zu halten. Undsoweiter.

Ab diesem Tage nannten sie mich auf der „base“ nur noch den „STUKA“, (das heißt auf deutsch: Sturzkampfflieger). Den Spitznamen habe ich in gewissen Kreisen bis heute behalten.

Es folgten weitere, diesmal tadellose Sprünge, und wir erhielten feierlichst die „wings“, das Fallschirmabzeichen.

Ich brachte es dann noch bis zum Instruktor. —

Es muß gesagt werden, daß der Fallschirm von damals mit dem von heute, infolge der technischen Entwicklung, nicht zu vergleichen ist.

Die Fallgeschwindigkeit war damals ungleich höher — je nach Windstärke etwa 10 Meter in der Sekunde — und der Aufschlag auf der Erde etwa so, wie bei einem Fenstersprung aus 4-5 Meter Höhe. Eine Fallschirmaktion war zu jener Zeit physisch gleichbedeutend mit einem vollen Achtstundentag körperlicher Arbeit.

Auch vom Fesselballon sprangen wir ab, ein Akt, der mir nicht besonders sympathisch war. Beim Ballonabsprung fehlte der Luftzug, der beim Sprung aus dem Flugzeug tragend wirkte. Und immer heizte man uns zum Ballon bei Schlafenszeit. —

Die Tage in Ringway nahmen im Juni 1942 ein Ende. Die meisten Kameraden wurden den Special Airborne-Regimentern oder den Commandos zugewiesen.

Mich nahmen die „Special Operations“ liebevoll auf. —

DIE „SPECIAL OPERATIONS“

Der Ausdruck „Special Operations“ war für uns ein Gesamtbegriff, der alles umfaßte, was in der sogenannten geheimen Kriegsführung einzusetzen war:

- Nachrichtendienst : S. I. S. (Special Intelligence Service)
- Bewaffnete Resistenz und Sabotage : S. O. E. (Special Operations Executive)
- Psychologische Kriegsführung : P. W. E. (Psychological Warfare Executive)
- Rückführung von alliierten Militärpersonen u. a. : M. I. 9 (War-Office-Military Intelligence) (Section 9)

Zusammengefaßt waren wir alle im Intelligence Corps, dessen Uniformen und grüne „pips“ (Offiziersabzeichen) wir trugen.

Von London aus arbeiteten außerdem ab Beginn 1942:

- der amerikanische Nachrichtendienst : O. S. S. (Office for Strategic Services)
- und, direkt unter Général de Gaulle, der französische Nachrichtendienst : B. C. R. A. M. (Bureau Central de Renseignements et d'Action Militaire)

Premierminister Sir Winston Churchill in Person war unser Oberster Chef, sein Operationsberater und Exekutant in Sachen der geheimen Kriegsführung General Colin Gubbins, der nach dem Kriege in den Adelsstand erhoben wurde.

Nach dem Tode seiner ersten Gattin heiratete General Colin Gubbins eine norwegische Resistenzlerin, unsere Freundin Thutla, die in der bekannten Operation des „Schweren Wassers“ eine außergewöhnliche Rolle gespielt hatte.

Bei dieser Operation war es norwegischen S.O.E.-Einheiten (die von London parachütiert worden waren) gelungen, im Verein mit der einheimischen norwegischen Resistenz die deutschen atomaren Einrichtungen so gründlich zu sabotieren, daß die Deutschen außerstande waren, die erste Atombombe zu bauen. —

Sir Winston Churchill war der Vater des modernen Untergrundkrieges. Als Ausgangsbasis nahm er den uralten Intelligence Service, der von einem seiner Vorgänger, William Pitt, im 18. Jahrhundert gegründet worden war und zu allen Zeiten den Interessen von Handel und Industrie diene.

Der englische Premier ermutigte von Anfang an die Resistenz in den vom Feind besetzten Ländern mit allen Mitteln, die ihm zu Gebote standen. Am Anfang waren sie leider karg, doch wurden schließlich, allein im besetzten Europa, zwischen 1942 und 1945, vierzigtausend Tonnen Material per Fallschirm abgeworfen. —

Soweit mir bekannt ist, gebrauchte Churchill die Formel „need to know“ — die reduzierte Notwendigkeit des Wissens — und gab von unseren nach London gefunkten oder anderswie dorthin übermittelten Nachrichten nur das an die Exilregierungen heraus, was er für unumgänglich und notwendig hielt.

Damit war besonders Général de Gaulle nicht immer einverstanden. Er setzte auch schließlich durch, seinen eigenen Nachrichtendienst, den oben erwähnten B.C.R.A.M., im Jahre 1942 in Aktion setzen zu dürfen. —

Im übrigen: Randolph Churchill, der Sohn des Premiers, war einer der Unsrigen. Er wurde per Fallschirm in Jugoslawien eingesetzt. Die Exzellenzen Graf Sélis de Longchamps und John Roper, akkreditierte Botschafter von Belgien und Großbritannien in Luxemburg, waren unsere Kollegen und wurden in den Ardennen, beziehungsweise in den Bassen-Alpes parachütiert. John Roper hieß damals Captain „Retable“. —

SIS, SOE und PWE waren in Sektionen eingeteilt, die normalerweise ländermäßig oder auch regional arbeiteten und ihren jeweiligen Chef in London hatten.

Major Page und Major Buckmaster, später zu Colonels befördert, waren verantwortlich für Belgien, Frankreich und Luxemburg, auch in bezug auf unsere prokommunistischen Einsatzgruppen und „réseaux“, mit denen wir, wie später berichtet wird, ausgezeichnet zuwege kamen. —

Die „Special Operations“ wurden bereits im Januar 1946 aufgelöst; die Akten und Dokumente verschwanden in den „Safes“ und sind bis heute „tabu“.

Wie Lieutenant-Colonel Sir Ian Bowater, der Londoner Lord Mayor, es am 11 November 1970 aussprach:

„The work done was, and still is, top secret...“ (Die getane (SOE)-Arbeit war und bleibt noch immer streng geheim...)



„Big Boss“
der „Special Operations“:
Major-General Sir Colin GUBBINS



Einst: (1943)
 Capt. John Roper (Scotts Guards)
 alias Jean Retable
 (Special Operations Executive)
 parachütiert in den „Basses Alpes“



Heute: (1971)
 Seine Exzellenz Mr. John Roper,
 Botschafter Ihrer Britannischen
 Majestät in Luxemburg

Mit Rücksicht darauf bleiben alle bisherigen Veröffentlichungen — auch diese — nur Stückwerk, da sie jeweils lediglich auf persönlichen Erinnerungen der betreffenden Autoren beruhen und von diesen unter Wahrung der nötigen „Diskretion“ an die Öffentlichkeit weitergegeben werden.

Eins steht fest: Die Arbeit unter General Gubbins, der den Aufbau und das Kommando der Special Operations im November 1940 übernahm, wurde von hohen und höchsten militärischen Stellen rühmlich anerkannt.

Special Operations galten bei den Alliierten neben „Army, Navy und Air-Force“ (Heer, Marine und Luftwaffe) als die vierte strategische Streitmacht und wurden als „our frontline-troops in continuous and unremitting action“ bezeichnet: als diejenigen, die im ersten Schützengraben saßen und hart und ständig Dienst versahen.

IN LONDON UNTER DEN BOMBEN

Ich wurde bald in London ansässig, bekam ein Zimmer in der Cromwellroad und durfte außer Dienst Zivilkleidung tragen.

Es begann die Spezialausbildung — nahe bei London — „somewhere in England“, die meine ganze Persönlichkeit tief veränderte. Man brachte mir bei, hart im Nehmen und hart im Geben zu sein. Sonst umfaßte das Programm: Psychologie, „Intelligence“ (auf deutsch: Nachrichtendienst) und Absicherung, deutsche Abwehr und Polizeiprozeduren und-verhöre, Morse, Radiotechnik und Pistolenschießen.

Nachts übten wir das „silent killing“, d. h. das „geräuschlose Umliegen“ eines Feindes.

Wir machten Sprengübungen und lernten, wie und wo die Sprengmasse anzusetzen und auszulösen war.

Ich mußte einmal in der Woche zum Deutschlehrer und zum Französischprofessor, die mir Diktion beibrachten. Denn Miss Man, Ex-Attaché der britischen Botschaft in Berlin, nun Sous-Chef unserer Schule, hatte herausgefunden, daß ich mit luxemburgischem Akzent sprach. —

Dann hatte ich meine Wohnung aufzugeben, um mit den belgischen Freunden nach dem Vorort Kilburn zu ziehen. So lernte ich auch noch „belgisch“ sprechen. —

An den Wochenenden durfte ich mit den Herren unserer Regierung zusammensein.

Die Herren Joseph Bech und Pierre Krier, meine alten Freunde Bodsons Vic und Schommesch Menny und die Clasen's family betreuten mich liebevoll.

Unsere Großherzogin war viel auf Reisen.

Ich bewunderte diese große, mutige Frau, die ständig an Bord der Langstreckenbomber zwischen England und Amerika hin- und herflieg und keine Gefahr scheute, um ihrem Land zu dienen und den alliierten Staatschefs und ihren Bevölkerungen unsere luxemburgische Lage klarzumachen. —

Unsere Minister waren vollauf beschäftigt.

Trotzdem man nicht in die „Schubladengeheimnisse“ der Regierung eingeweiht war, wußte man um ihr Schaffen.

Ihre Zusammenkünfte mit Exilministern aus Belgien, Frankreich und Holland waren Legion, und die Kooperation mit den Engländern war, wie ich von meiner Warte aus sehen konnte, egal in welcher Sparte, beiseitig.

Herr Bech ging mit BENELUX-Gedanken um, die sich später auf ein ganzes Vereintes Europa ausweiteten; Herr Krier wertete an großen Sozialplänen, auch im Rahmen des Internationalen Transportarbeiterverbandes, der seinen Sitz in London hatte, er wollte jedem Luxemburger Bürger nach dem Kriege seine höchstgelegene Sozialversicherung geben.

Herr Bodson arbeitete an unserer Kriegsbeihilfe, an der Verbindung mit dem „Uderground“ — der Resistenz — und — an einer selbständigen luxemburgischen Armee, die nach der Befreiung eine zweite, wenn auch freundschaftliche Okkupation durch eine belgische Garnison (!) verhindern sollte. Die Alliierten wollten nämlich für das zu befreiende Luxemburg nicht weiter ein militärisches Vakuum.

Mit den „Free French“ schlug Victor Bodson sich um unsere Eisenbahnen, aus denen schließlich keine S.N.C.F., doch eine C.F.L. wurde. Ihm unterstand auch die sanitäre, pharmazeutische und prophylaktische Planung für die Nachkriegszeit. Luxemburg bekam bald nach der Befreiung sein Penzillin (das eigentlich nur für die Armeen vorgemerkt war) und andere Materialien der Hygiene.

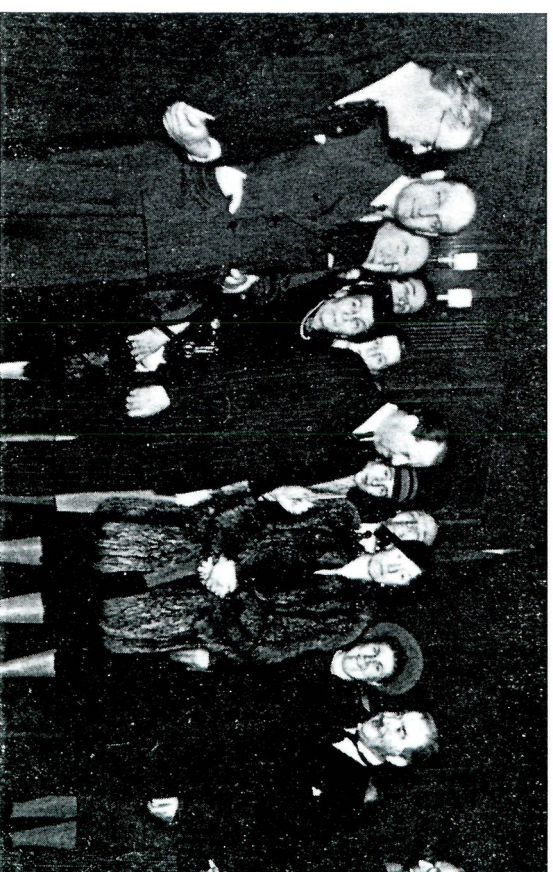
In Amerika wirkten die Herren Pierre Dupong und Guill Konsbruck und legten die lebenswichtigen Fundamente unserer Nachkriegspolitik für Finanzen, Industrie und Handel. Sie planten die kommenden ersten Lebensmittelschübe und besorgten u. a. auch das „egg-powder“, das „Omlettenspulver“, das uns in England schon zum Halse herausging.

Das Einvernehmen zwischen unseren Ministern war ausgezeichnet: „Mußten wir wirklich erst nach London kommen, um uns zu verstehen?“, sagte Herr Krier eines schönen Tages zu Herrn Bech.

Die Einigkeit, auch mit den Mitarbeitern, war sozusagen perfekt. —

Das Referendum vom Oktober 1941, der Generalstreik im September 1942, die Verhaftungen, die Hinrichtungen, die Zerknüttelung eines kleinen, unabhängigen Landes, die allgemeine Resistenz gegenüber dem deutschen Eindringling machten Luxemburg unter der verbündeten Bevölkerung bekannt.

Wir bekamen Schlagzeilen in Zeitungen und Radio; unser Land und unsere Leute wurden als Alliierte voll anerkannt.



1942: Großherzogins Geburtstag in London. — 1. Reihe v. l. n. r.: „Menni“ Schommer, Minister Victor Bodson, S. K. H. Prinz Felix, I. K. H. die Großherzogin, Minister Joseph Bech, Andrew Clasen (z. Zt. luxemburgischer Botschafter in London).

Kannte der „Mann von der StraÙe“ in den Anfangstagen das Großherzogtum Luxemburg kaum dem Namen nach, glaubte er mit „Luxemburg“ das Wort „Radio“ verbinden zu müssen, das man aus Gott weiß welchem Hinterland ausstrahlen ließ, so kamen wir, nach obengenannten Ereignissen, bald in aller Mund und wurden zum „tiny ally“, dem „kleinen Verbündeten“, den jedermann für voll nahm.

Der Unabhängigkeitsdrang, der Opfergeist der Luxemburger — und nicht zuletzt die Treue zu ihrem Herrscherhaus wurden gewürdigt und hochgeschätzt.

Das britische Volk wußte im Jahre 1942 noch nicht sehr viel von Besatzungsterror und von Kazetts. Es war noch nicht durchgedrungen, daß die letzten keine „educational centers“, keine „Erziehungsheime“ waren.

Erst später, etwa Ende obigen Jahres, mit der Intensivierung unseres Nachrichtensystems, als auch eine gewisse Anzahl von Resistenzlern nach England geschleust worden war, kam die ganze, grauenvolle Wahrheit unter die Leute.

Für den Durchschnittsengländer, für das ganze britische Volk galt der Deutsche von da an nicht mehr als „gentleman“.

Minister Pierre Krier verfaßte seine Berichte an die Großherzogin und die Ministerkollegen grundsätzlich in englischer Sprache. Hier, was er im Juni 1941 u. a. eigenhändig schrieb:

„Ich habe diesen Bericht in voller Absicht in englischer Sprache ablassen lassen, da ich der Überzeugung bin, daß die englische Sprache, wenn dieser Krieg dank der bewundernswerten Anstrengungen der angelsächsischen Völker gewonnen sein wird, zur eigentlichen Weltsprache werden und insbesondere in den Schulen der befreiten Länder überall eingeführt werden soll. Die Sprache ist ein Werkzeug der Erziehung, und so wie ich überzeugt bin, daß das aggressive und barbarische Verhalten des deutschen Volkes seinen Hauptgrund in der preußischen Erziehung hat, so glaube ich, daß eine Erziehung, die mit der englischen Sprache auch angelsächsischen Geist und zum friedlichen Zusammenleben teilt, eine Erziehung zur Demokratie und zum friedlichen Zusammenleben ist. Überdies wird die Tatsache, daß die befreiten Länder des Kontinents sich nach dem Kriege englisch orientieren, den Engländern auch eine größere Verantwortung für das Festland geben; sie werden es nicht, wie nach dem letzten Krieg, sich selbst überlassen, sondern sich um seine Schwierigkeiten und Probleme kümmern, und das wird sich in der Wirtschaft wie in der Politik der Nachkriegsperiode segensreich auswirken.“

Kommentar: Und erstens kommt es anders und zweitens, als man denkt. —

Ich bezog neben meinem Leutnantssold — 21 Pfund im Monat — das sogenannte „danger-money“, ein Gefahrenentgelt, das allen zustand, die im dauernd gefährdeten London Dienst taten. So konnten wir es uns manchmal erlauben, dinieren zu gehen.

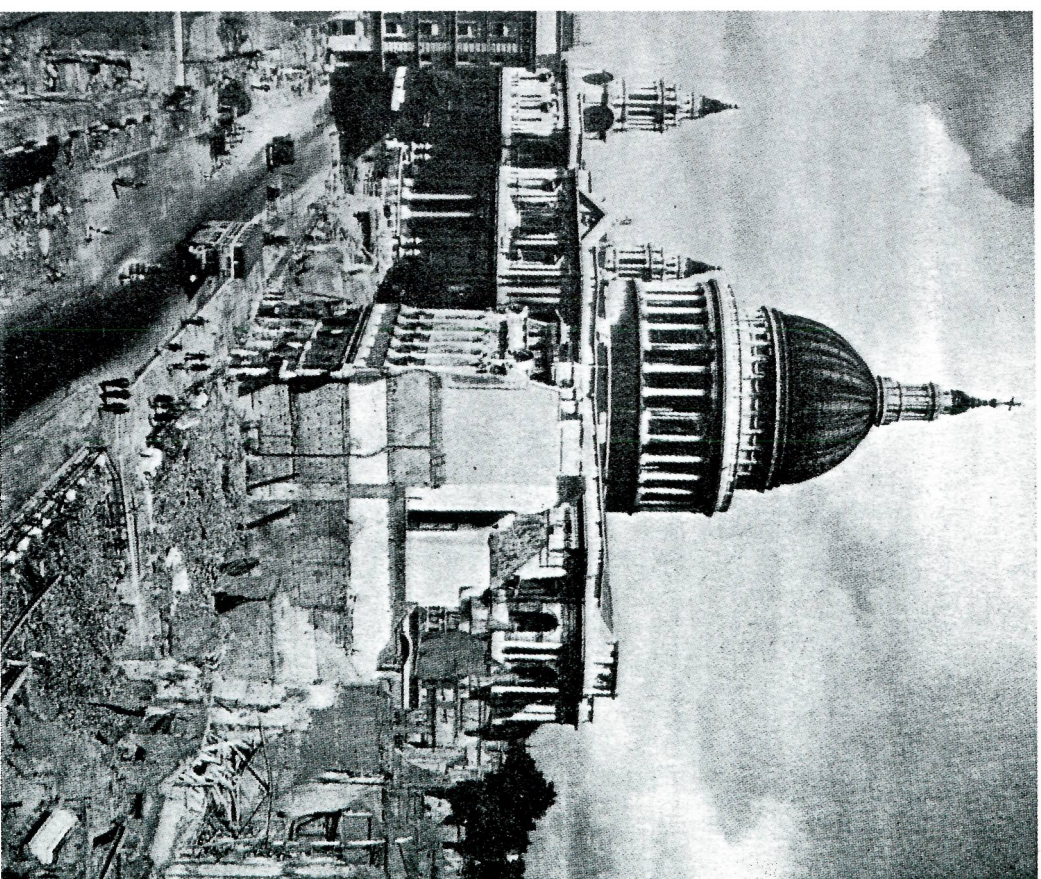
Einnmal im regelrechten Einsatz mit dem Feinde, war es mit dem „danger-money“ allerdings Essig!

In England gab es auch für Zivilisten keine Lebensmittelkarten für die Mahlzeiten in den Gasthäusern. Die Rationierung wurde durch die Beschränkung des Menü-Preises auf fünf Schillinge erreicht: mehr als der Gegenwert durfte nicht gegessen werden.

Wir bevorzugten die chinesischen Restaurants, wo es in puncto Reis keine Rationierung gab. Man durfte soviel davon essen, als man konnte und vertrug.

Die Chinesen, bereits seit 1931 auf Kriegsfuß mit Japan, bezeugten ihre Zugehörigkeit zu den Alliierten mit Schildern an den Fronttüren: „Dogs not allowed“! (Hunde und Japaner haben keinen Zutritt.)

Nach dem Essen gingen wir immer ins Soho-Viertel, wo wir französische „bistros“ fanden.



1941: Nach einem „Blitz“-Bombardement: St. Paul's-Kirche in London wunderbarerweise unversehrt, inmitten der Trümmer.

An einem solchen Abend im Jahre 1942 standen wir an einem Schanktisch, als es Fliegeralarm gab. Ich hatte plötzlich ein unsicheres Gefühl im Leib und schlug meinen Kameraden vor, das Lokal zu wechseln.

Gesagt, getan. Wir gingen zweihundert Meter weiter und traten in den nächsten „pub“. Noch in der Türe stehend, hörten wir es pfeifen, verspürten den Druck der Luftwelle — ein Krach, und wir flogen an die Bartheke.

Wir durften nachher feststellen, daß die Bombe unseren vorherigen Aufenthaltsort voll getroffen hatte. Es gab Tote und Verwundete. Ich hatte meinen Kameraden und mir das Leben gerettet; sie konnten sich dankbar zeigen. Wir „genehmigten“ noch „Einen“! —

Einmal durfte ich in Urlaub.

Major Page, mein Chef, hatte in Duns, in einem prachtvollen „manorhouse“, einem schloßartigen Gebäude, etwa 10 Meilen von Edinburgh entfernt, Quartier für mich besorgt.

Besitzer waren ein pensionierter schottischer General und seine kanadische Gattin. Die Söhne waren Piloten in der R.A.F., die Tochter in den W.A.C.S., einer Frauentruppe der Royal Air-Force.

Der General hatte eine „home-guard“ im Dorfe aufgezogen und wußte über meine Ausbildung Bescheid.

Ich kam ihm gerade recht, denn er wollte seine Leute auf Agentenfang trainieren.

Er hatte ein geheimnisvolles Szenario aufgebaut: sie sollten mich jagen und außer Gefecht setzen. Sie taten ihre Arbeit großartig und lieferten mich an der Polizeistation in Edinburgh ab, wo meine Gastgeber alle Mühe hatten, mich herauszubekommen. —

Ansonsten war es schön in Duns. Ich durfte 14 Tage lang in der Frühe mit der Dame des Hauses auf Ponies reiten und (sie war ja Kanadierin) mit schweren Äxten schwere Bäume fällen. Abends trank ich Whisky mit dem Hausherrn. —

IN ERWARTUNG DER DINGE

Herbst 1942. Ich stand fertig zum Einsatz auf dem Kontinent. Diepe lag hinter uns. Es wurde uns immer gesagt, dieser Handstreich sei ein erfolgreicher Versuch gewesen, der planmäßig verlaufen sei.

Inwieweit das zutrifft, überlasse ich den Militärstrategen und -experimenten. Jedenfalls hatten wir dort eine Radarstation erobert, an der wir unser Beschreibungsstalent üben durften.

Man mußte nämlich alles genau beschreiben, was man gesehen hatte. Wir durften nie sagen: Wir haben ein Kamel gesehen, sondern: Es war so lang und so hoch, es hatte einen länglichen Kopf, ein gelblichbraunes Fell. Es hatte 2 (zwei) Höcker und 4 Beine, 2 vorne und 2 hinten und ganz ganz hinten einen Schwanz, der haargenau im Durchschnitt 2 Zentimeter, 54 Millimeter, also 1 inch, maß; in der Länge, den Endbüschel miteingerechnet, haargenau 96 Zentimeter, 52 Millimeter, also auf gut englisch gesagt: 3 feet and 2 inches, accurately!

Ohne alle diese Angaben hätte es leicht ein Dromedar sein können. —

Ich tat Dienst in der Funkzentrale mit Jean Depraetere, auch Captain George Taylor genannt, mit dem ich später in den Deux-Sèvres in Frankreich zusammenarbeiten sollte, verbrachte auch etliche Tage in der „Patriotic-School“, um Neuankommende auf ihre Lauterkeit zu prüfen, und kam nochmals nach Ringway, um aufpoliert zu werden.

Schnüffelte im Greenpark und in Heathrow, dem heutigen „London Airport“, herum, um trainingshalber militärische Objekte und Anlagen auszumachen, versuchte den bei Scotland Yard bestellten „Verfolgern“ ein Schnippchen zu schlagen und mich ihrem Zugriff zu entziehen. Es gelang nicht immer. —

Victor Bodson, der einzige Mensch auf der Welt, der mich „Maxi“ nannte und mir immer ein Bruder war, bekam als Justizminister das Ressort für „Special Operations“. So kam ich luxemburgischerseits unter seine Fittiche. Die Hauptdirektiven erfolgten jedoch weiter von den Engländern.

In der anglo-belgischen „Kaserne“ in der Christchurchavenue in Kilburn war ein weiterer Luxemburger eingetroffen: Jos Michels aus



Kurz vor der Aktion im April 1943 in Godalming/Surrey. — V. r. n. l.: Lt. Albert Luyckx, alias „Keeper“, Capt. Jean Depraetere, alias „Taylor“ und der Verfasser.

Drauffelt, dem man die ersten „Flötentöne“ beibrachte. Er wurde später als „Serge“ parachütiert. —

Ich hatte die Weisung, mich ab eines bestimmten Termins nur noch in Zivilkleidung zu bewegen, um mich, in Erwartung meiner Präsenz auf dem Kontinent, wieder ganz an das „zivile“ Auftreten zu gewöhnen.

Ueingeweihte, und das war die Mehrzahl unserer Londoner Landsleute und meiner gewesenen Regimentskameraden, hielten mich damals für einen „shirker“, einen Drückeberger, der die Kampftruppe verlassen hatte, um in einem sicheren Büro den Kriegsausgang abzuwarten. Das war nicht angenehm. —

Der Einsatz kam nicht und kam nicht.

Es gab überhaupt keine Einsätze mehr, auch nicht bei Belgiern und Holländern.

Was war passiert? Eine schwere Panne!



London: 23. Januar 1943. — Mit Ministern und Commandos der ersten Stunde ... — 1. Reihe v. r. n. l.: Felix Peters († 17. 6. 44), Minister Pierre Krier († 20. 1. 47), Gustave Wolter, Antoine Neven, Jean Neven († 2. 11. 44).

2. Reihe v. r. n. l.: Minister Victor Bodson, der Autor, Jean Reiffers.

Verrat auf dem Kontinent hatte es mit sich gebracht, daß etliche Parachütisten — ich glaube es waren drei Doppelpaare — mit allem Drum und Dran glattweg in den Händen der Deutschen landeten.

Ihre Funkgeräte wurden zum Teil von deutscher Hand bedient, bis die Engländer draufkamen.

Der Verräter selbst ging in die Falle. Die Briten hatten ihm über Funk weismacht, daß seine Anwesenheit in London zeitweilig vonnöten sei, und er, der Überschlau, schnappte ein. In Wandsworth wurde er gehängt.

All das wußten wir damals nicht. Man dachte nicht daran, uns die Mißerfolge auf die Nase zu binden, auch um unser Sicherheitsgefühl nicht anzuschlagen, falls es einmal losgehen sollte. —

Drei Freunde, Jean Depraetere, Funker Albert Luyckx und meine Wenigkeit machten noch einmal Urlaub in einer „Privatpension“ in Godalming im Sussex, neben dem berühmten Charterhouse College, wo die Wiege des englischen Fußballs stand.

Wir waren vom englischen Boß dorthin dirigiert worden und wurden von „Fany's“, einer Frauen-Kriegsorganisation, die zum großen Teil aus Offiziersgattinnen und -töchtern bestand, dauernd beschattet, auf daß uns nichts passieren sollte.

Ich half „Captain Taylor“, seine luxemburgischen Sprachkenntnisse vervollkommen, die ich ihm im Laufe der Zeit beigebracht hatte.

Jean Depraetere kannte alle Kraftausdrücke und sang unsere Volkslieder, was ihm später, wie er heute behauptet, im Kazett zugute kam, als er unter einem luxemburgischen „Kapo“ stand. —

Ich durfte am 23. Januar 1943 noch einmal Großherzogs Geburtstag mitfeiern, traf am Wilton Crescent die Luxemburger Kolonie und unsere Commandos und besonders meinen guten, alten Freund Poli Fischer, der als Marineoffizier in Geleitigen Dienst tat.

Unseren zweiten Matrosen, Raymond Clees aus Petingen, ebenfalls „Lieutenant au long cours“, hatte es leider am 22. September 1942 erwischt, als sein Schiff, die „Roumanie“, von einem Unterseeboot versenkt wurde.

Jésus! Marie! Joseph!



Souvenez-vous de l'âme
de notre bien-aimé et regretté fils, frère,
flancé, petit-fils, neveu et cousin
Monsieur
Raymond Clees
lieutenant au long cours
disparu en mer à l'âge de 26 ans, 1er officier
à bord du navire belge „Roumanie“, torpillé
par un sous-marin allemand dans l'Océan
Atlantique, vers le 22 septembre 1942.
Pétange, le 28 décembre 1944.

HIC RHODUS, HIC SALTA ! . . .

Und dann war es soweit. —

Der 13. Mai 1943, ein heller Frühlingstag, ging zur Neige.

Ich hatte mit dem Leben abgeschlossen, mein Testament zu treuen Händen verfügt und, wie man so schön sagt, meinen Corpus auf den Altar des Vaterlandes gelegt.

Daß er nicht geopfert wurde, war für mich ein außerordentlicher Glücksfall, der in der Hauptsache einer eingeblauten Disziplin und einem ganzen Scheffel Chance zuzuschreiben war.

Jack Geerinckx und ich warteten im „Rose-House“, einer kleinen Villa, nahe einer operationellen „airbase“.

Er hatte u. a. eine Spezialmission der belgischen Regierung. Ich sollte als Organisator und Funker in die Ardennen hinunter.

Im „Rose-House“ selbst stand ein alter Kamin und darauf, in Stein gehauen, der Spruch „tout d'en haut“. Und zwar in französischer Sprache — was für uns doppelt bezeichnend und akkurat war. —

Zwei falsche Starts hatten wir schon hinter uns. Immer war etwas dazwischen gekommen: mal hinderte der Bodennebel drüben, mal hatte die „FLAK“ — die Fliegerabwehrkanonen — uns über dem Kanal zur Umkehr gezwungen.

Heute war die letzte Vollmondnacht. —

Das Telefon schrillte: ready for action to-night. Also mal wieder fertigmachen, wieder das obligate „Ops-egg“, das Operations- und Vierminutenei, das nur dem aufgetischt wurde, der in den Einsatz kam. So selten waren die Eier in England. —

Wir waren an den ganzen Abfahrtsrummel so gewöhnt, daß wir gelassen drüber hinweggingen.

Wir machten uns fertig in unseren neuen Kleidern, geschneidert nach der letzten Mode des Kontinents von Moss Bros., dem vornehmen Hause am Covent Garden.

Die Firma Moss hatte für den „Intelligence“ eine eigene Geheimschneiderei eingerichtet. Sogar die Firmenetiketten aus Brüssel und Paris waren eingenäht.

Man hatte uns wieder einmal nach verdächtigen Dingen abgetastet, die uns vielleicht als getarnte Engländer hätten entlarven können.

Mir haben sie mein schönes Dunhill-Feuerzeug abgenommen. Dafür gaben sie mir eine echte Schweizer Omega-Uhr, die sie irgendwo mit tausend anderen Exemplaren auf einem feindlichen Frachter gekapert hatten. Übrigens, diese Uhr, die allerhand mitgemacht hat, wurde nach dem Kriege vom Omegawerk gratis und franko einer Kur unterworfen und ist mir heute Reliquie.

Einen falschen Namen gaben sie mir mit gleichlautenden falschen Papieren: *Ich war nun Marcel Bardot!*

Jack hatte Hemmungen wegen des Dreizehnten: was das für ihn ein Unglückstag sei, und was alles ihm da schon passiert sei!

Leider sollte er für seine Person recht behalten.

In solchen Situationen schaute man unbewußt nach Etwas aus. Es gab das Gebet der Parachütisten:

„Je m'adresse à vous, mon Dieu, car vous me donnez ce qu'on ne peut obtenir que de soi.

„Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste, donnez-moi ce qu'on ne vous demande jamais. Je ne vous demande pas le repos ni la tranquillité, ni celle de l'âme ni celle du corps. Je ne vous demande pas la richesse, ni le succès, ni même la santé. Tout ça, mon Dieu, on vous le demande tellement que vous ne devez plus en avoir. Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste, donnez-moi ce que l'on vous refuse. Je veux l'insécurité et l'ingratitude, je veux la tourmente et la bagarre, et que vous me les donniez, mon Dieu, définitivement, que je sois sûr de les avoir tous, jours, car je n'aurais pas toujours le courage de vous les demander.

„Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste, donnez-moi ce dont les autres ne veulent pas, mais donnez-moi aussi le courage et la force et la foi. Car vous êtes seul à donner ce qu'on ne peut obtenir que de soi.“

André Zimheld, Officier-Parachutiste,
tué en Lybie le 17 juillet 1942

Le rière des Parachutistes

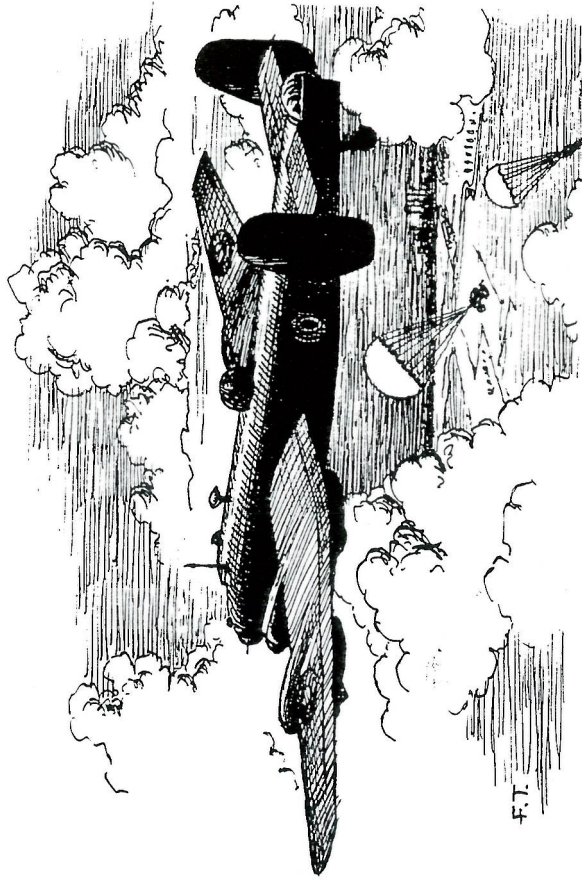
Je m'adresse à vous, mon Dieu, car vous me donnez ce qu'on ne peut obtenir que de soi.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste, donnez-moi ce qu'on ne vous demande jamais. Ne ne vous demande pas le repos ni la tranquillité, ni celle de l'âme ni celle du corps. Ne ne vous demande pas la richesse, ni le succès, ni même la santé. Tout ça, mon Dieu, on vous le demande tellement que vous ne devez plus en avoir. Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste, donnez-moi ce que l'on vous refuse. Je veux l'insécurité et l'inquiétude, je veux la tourmente et la bagarre, et que vous me les donniez, mon Dieu, définitivement, que je sois sûr de les avoir toujours, car je n'aurai pas toujours le courage de vous les demander.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste, donnez-moi ce dont les autres ne veulent pas, mais donnez-moi aussi le courage et la force et la foi. Car vous êtes seul à donner ce qu'on ne peut obtenir que de soi.

André Sirnsheld

Officier Parachutiste, tué en Lybie le 17 Juillet 1942



Der „Halifax“

(Zeichnung von Foni Tissen)

Mitternacht. Die viermotorige Halifaxmaschine stand bereit. Sie setzte die alte „Whitley“, mit der wir die Trainings sprünge absolviert hatten und war ungleich schneller als der Vorgänger.

Besser denn jedwede Beschreibung illustriert Foni Tissens Skizze die Wucht und die Eleganz dieses Bombers, der überdies ungemein erfolgreich im Bombardement war.

Die Mannschaft einer „Halifax“ bestand je nach Mission aus sechs oder sieben Köpfen; dazu kam manchmal für uns der „Dispatcher“, eine Art „Airhostess“, der uns betreute und zu guter Letzt abschnobte.

Die Mitglieder einer „Crew“, der Flugmannschaft, setzten sich aus einem Piloten, einem Navigator, einem „Flight-Engineer“, zwei „Airgunners“, einem „Reargunner“ und einem „Airbomber“ zusammen.

„Airgunner“ und „Reargunner“ bedienten vorne, seitlich, beziehungsweise hinten die Maschinengewehre. Der „Airbomber“ löste die Bomben aus oder spielte, in unserem Falle, auch den „Dispatcher“.

Der Innenraum des Flugzeuges war nur schwach beleuchtet und relativ düster.

Er war lang und hatte in der Mitte zwei Tragen, auf denen wir uns ausruhen durften. Ein Leinwand-„Sessel“ für den „Dispatcher“ vervollständigte das Mobiliar. Als „Fenster“ figurierten kleine, undurchsichtige „Mica“-Scheiben.

Etwa in der Mitte des Raumes war das „Loch“, dessen Deckel „fünf Minuten vor zwölf“ hochgehoben wurde, auf daß wir nach unten gehen konnten. Über dem „Loch“ befanden sich, an der Decke befestigt, die bereits erwähnten roten und grünen Blinklichter. —

Der „Halifax“ flog selten allein, meistens im Geschwader, und dies bis zu seiner eigentlichen Bestimmung, dem Bomben- oder Materialabwurf. Auch unsere Flüge wurden sicherheitshalber oft im Geschwader begonnen, um zu gegebener Zeit mit einem Abdrehmanöver im Solo zu enden. —

Wenn ich so auf meiner Liege im Flugzeuginnern lag, kam mir der Gedanke: so ein Aufwand und so ein großes Flugzeug für nur zwei „Fluggäste“! —

Wir hatten wieder einmal mit der „Crew“ zu Nacht gegessen, die Parajacken übergezogen und das ganze Waffenarsenal aufgepackt, als da waren: sechs kurzzündende Handgranaten, zwei scharfgeladene „Colts“, ein dito „Tommygun“, sowie ein sogenanntes Commandomesser.

Nicht zu vergessen: zwei flache Metallflaschen mit Whisky in den Gesäßtaschen.

Den Sturzhelm auf, und es ging los.

Jack fing schon wieder mit seinem „Dreizehnten“ an. Der gute Junge ging mir auf die Nerven. Ich machte mich nach vorne in den „Cockpit“.

Das Flakschiff hatte uns wieder entdeckt und böllerte, aber diesmal etwas zu kurz und wir kamen ungeschoren weg. Drehten Kurs nach Süden, um nach einer guten Stunde nach Frankreich einzufliegen.

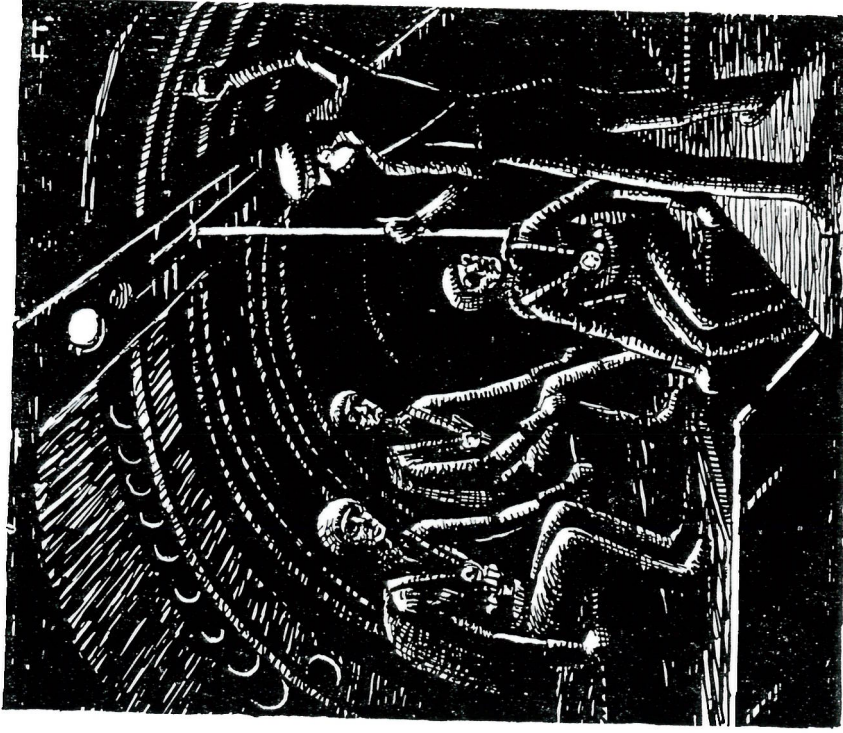
Nach einer Weile wandte der Pilot sich um: „In zwanzig Minuten geht Ihr hops.“ Ich ging nach hinten und weckte Jack, der felsenfest schlief.

Letzte Instruktionen. Abschied von der „Crew“: „Thanks boys, for the ride.“ Und sie: „Thanks for what you're doing.“ Der „Dispatcher“ umarmte uns. Letzter Kontakt mit der freien Welt. Dann „Action station — go — One — two!“

Jack sprang als Erster, ich eine Zehntelsekunde danach. Die Nacht nahm mich auf. Der Mond war am Abklingen, doch deutlich kam die Landschaft mir entgegen.

Ich hielt Ausschau nach Jack: keine Spur. Sollte der so schnell abgetrieben sein?

Landung auf harten Ackerschollen. Es hatte trotzdem geklappt. Ich legte mich flach und lauschte. Drüben über der Ourthe lief eine Landstraße, und darauf knatterten Motorräder. Schon gefangen? Ich machte mich kampfbereit. Doch der Spuk rannte weiter.



Vor dem „Dropping“, im Bauch der „Halifax“

(in der Sicht von Foni Tissen)

LIEUTENANT

JACQUES - MARIE - JOSEPH - IGNACE

GEERINCKX,

AGENT VOLONTAIRE AU SERVICE DE RENSEIGNEMENTS DES ARMÉES ALLIÉES.

Décoré de la Croix de Guerre et de la Croix des évadés.

né à Alost le 29 juillet 1913, tombé en service commandé pour son Roi et sa Patrie à Soy (Prov. Luxembourg) le 14 mai 1943, au cours de l'exécution d'une mission vers la Belgique occupée.

Les funérailles, corps présent, suivies de l'illumination dans le caveau de famille seront célébrées le Samedi 14 Octobre 1944, en l'église paroissiale de Saint-Joseph à 10 heures et demie.

Réunion à la mortuaire Château de Terlinden à Alost à 9 heures et demie.

Les Vigiles auront lieu la veille à 17 heures.

Un Trentain Grégorien sera célébré en l'église des R.P. Capucins à partir du Lundi 9 octobre 1944.

Souvenez-vous de Lui dans vos prières.

Alost, le 10 Octobre 1944.

Château de Terlinden.

REAG-15-1034

(Später sollte ich feststellen, daß ich, statt in der Nähe von Aywaille, nahe Erzéée gelandet war!)

Wo ist Jack? Keine Antwort auf den ausgemachten Kuckucksruf. Ich packe meinen „Schirm“ zusammen, vergrabe ihn und gehe auf die Suche.

Nach einer halben Stunde finde ich meinen Kameraden. Tot. Sein Fallschirm hatte sich nicht geöffnet. Er lag nahe an der Friedhofsmauer von Soy. Braver, armer Jack!

Meine Angaben in der „maison d'accueil“ bewirkten, daß er heimlich in Soy begraben wurde.

Lieutenant Jacques-Marie-Joseph-Ignace Geerinckx, „tombé en service commandé pour son Roi et sa Patrie“, wurde am 14. Oktober 1944 in seinen Heimatort Alost überführt, dort mit militärischen Ehren im Elternhaus Château de Terlinden aufgebahrt und in der Familiengruft beigesetzt. —

Man hat mich später nach meinen Gefühlen, meinen Gedanken gefragt, als ich zum ersten Male — und mutterseelenallein — auf dem Kontinent stand.

Schwer zu beschreiben. Angst, Unsicherheit, verstärkt durch den Tod meines Kameraden. Andererseits die Entschlossenheit, beizutragen zur Befreiung meines kleinen Heimatlandes, dem getanen Schwur nicht untreu zu werden.

Sonstige Gefühle: gar keine. Wir waren in England nicht gefühlsmäßig gedrillt worden.

Vielleicht sprach ich mit Martin Luther:

„Hie stehe ich, ich kann nicht anders Got helfe mir. Amen.“

DER ERSTE TAG IN DEN ARDENNEN

Ein neuer Tag ging auf. Ich fand bald die Landstraße und schritt frisch aus, der Ungewißheit entgegen.

Die Benzidine-Pillen, die ich vor dem Absprung zum Wachhalten geschluckt hatte, begannen ihre Wirkung.

Mir war wohlgemut und merkwürdig hell im Kopf. Die Orientierung war an Hand der Landstraßen-Beschilderung bald ausgemacht.

Alle Erregung war verschwunden. Man war überdies gewohnt, im Achtkilometertempo zu marschieren, so daß die zehn Kilometer bis zur nächsten Bahnstation — Barvaux-sur-Ourthe — die Moral nicht untergruben.

In der Ferne zeichnete sich ein Punkt ab; sollte ich mich in die Büsche schlagen? Es war ein Ochsenfuhrwerk, das über die Straße getrottelt kam, darauf ein Landmann, der den ihn grüßenden frühen Wanderer nicht gerade intelligent beguckte. Mit meinem Köfferchen sah ich aus wie ein Handelsreisender. Und was hat schon ein Handelsreisender um sechs Uhr in der Früh auf einer Landstraße zu suchen!

Immerhin, ich kam unangefochten nach Barvaux. —

„Sobald Du unten bist, kaufst Du Dir das „Signal“, die Goebbelssche Propagandaschrift“, hatte mein Chef mir vor dem Abflug gesagt, „läßt sie ostentativ zur Rocktasche heraus schauen und siehst aus wie ein Kollaborator“.

Gesagt, getan. Ich begeben mich zum Zeitungskiosk, verlange besagte Zeitung, reiche meinen Geldschein hin, das Mädchen reicht mir „Signal“ und Kleingeld, und höflich wie ich nun bin, danke ich mit einem kräftigen „Thank you“.

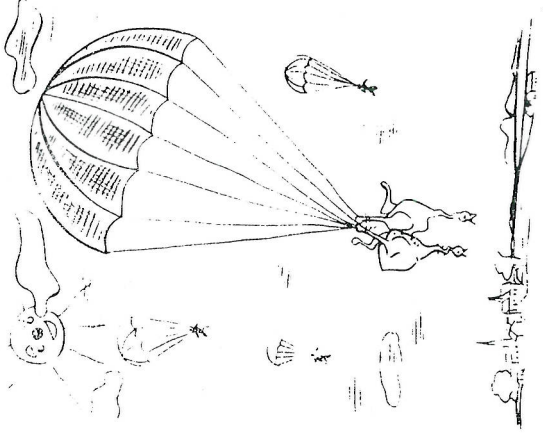
Das Mädchen lächelt ...

Ich spüre, wie Röte und Blässe mir ins Gesicht schlagen; da gibt's hinter mir einen Knall. O Gott, denk ich, die schießen schon.

Und drehe mich um. Am Fahrrad eines Eisenbahnners war ein Schlauch geplatzt.

Das war mein erster Kontakt hier drüben. —

Ich bestieg den Zug nach Lüttich, stieg um nach Namur und machte mich auf die Suche nach der „maison d'accueil“ in Saint-Servais.



„Deux poulets arriveront ce soir“

„Deux poulets arriveront ce soir“.

Das war der Code-Satz, mit dem mein bedauernswerter Kamerad und meine Wenigkeit angekündigt waren.

Dem Hausherrn der „maison d'accueil“ hatte ich das Lösungswort zu stellen: „Achez-vous des rutabagas?“

Und er sollte antworten: „Oui, 386 kilos“.

Das Haus war bald gefunden. Es war das Polizeikommissariat.

Aber das Lösungswort, das Wort „rutabagas“ wollte mir nicht mehr in den Sinn.

Zwanzigmal war ich schon vor dem Hause auf- und abmarschiert; vergebens.

Ich nahm meine ganze Courage zusammen, klingelte an der Privatwohnung; es wurde geöffnet. Ich wurde hineingezogen und landete unwillkürlich an einer uniformierten Polizeibrust.

„Halte“, sagte ich, „achez-vous des rutabagas?“ Das Wort war plötzlich wieder da.

„Oui“, sagte Commissaire de Police Georges Plumier, „aber ich weiß nicht mehr wieviel.“ —

Ich wurde aufgenommen wie ein Prinz, wurde ins eheliche Schlafzimmer einquartiert, derweil der Commissaire und Madame Plumier auf und neben dem Sofa schliefen.



Lieutenant
Joseph Michels, alias
„Serge“, im Jahre 1944,
nach seiner geglückten
Flucht aus dem KZ

Zwei Tage war ich vorerst mal in diesem gastlichen Hause, und zwei Tage und zwei Nächte tat ich kein Auge zu. Obengenannte Pillen hatten noch immer nicht an Wirkung verloren.

Das Haus Plumier wurde übrigens zu einer Drehscheibe der Verbindungen zwischen der Luxemburger Resistenz und London.

Jos Michels sollte sich später auf dem Speicher einquartieren und annähernd sechs Monate lang fast täglich Funkmeldungen senden und empfangen.

Bis er am 9. Februar 1944 auf der Straße vor dem Hause Plumier vom deutschen Sicherheitsdienst und der Funkabwehr geschnappt wurde. Jos kam ins Kazett; er lebt heute mit seiner Gattin, einer belgischen Resistenzlerin, in Pétingen.

Die Plumiers konnten sich aus dem Staube machen. Dafür wurden die Schwiegereltern verhaftet; sie blieben bis zum 8. August 1944 im Gefängnis von Namur. —

LIBRAMONT

Am dritten Tage nach meinem Eintreffen im Hause Plumier wurde ich abgeholt.

Ein Doktor Pirson vom belgischen „service zéro“ kam und brachte mich nach Libramont.

Ich wurde vorerst beim Bürgermeister Martin einquartiert. Dort machte ich Bekanntschaft mit dem heutigen Brüsseler „Wort“-Korrespondenten Jean Fosty, alias „zéro-nonante-trois“, der in der belgo-luxemburgischen Resistenz der überaus Tätige war, für die Brüsseler Luxemburger der ruhende Pol und der Verbindungsmann nach allen Seiten.

Zu allererst nahm ich Funkverbindung mit London auf.

Bill und Bob, zwei junge Engländer von den R.A.F.-Signals, taten drüben Dienst. Ich erkannte sie am Tastenanschlag; sie gaben mir durch ein jubelndes „r“ (in der Morsesprache heißt das „gut gehört“) kund und zu wissen, daß sie sich mit mir freuten.

Dem ersten Kontakt sollten ungezählte weitere folgen.

Ich besaß zu Beginn nur ein einziges Funkgerät, den sogenannten „Paraset“, den ich, wie gesagt, mitgebracht hatte.

Dazu gehörten vier Quartze: je zwei Frequenzen im 40-, beziehungsweise im 80-Meter-Band. Die ersten wurden in den Tagessendungen, die letzten in den Nachtstunden eingesetzt.

Als Antenne war ein dünnes Kabel anzubringen, das in der Länge millimetergenau in Richtung der britischen Empfangsstation auf die zu benötigende Frequenz abzustimmen war.

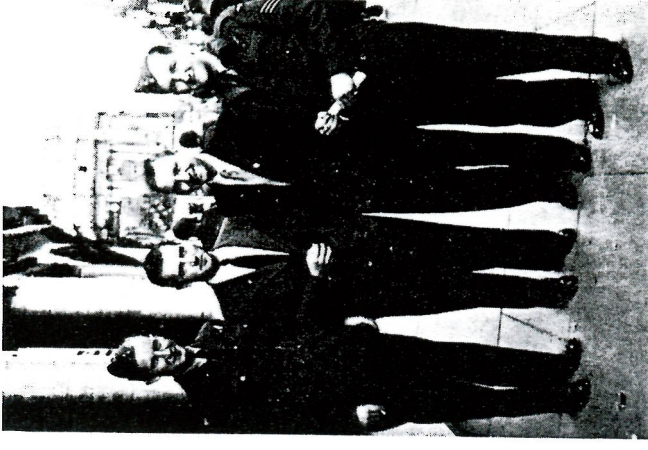
Wir verschlüsselten die Nachrichten, die wir sendeten, und entschlüsselten die, die hereinkamen, nach dem System des „Quadrillage“, einer Zusammenstellung von Gruppen und Vierecken.

Ein vorangestelltes „Codewort“, vorher abgemacht, war der Schlüssel und ergab die Lösung der eingeteilten Fünf-Buchstaben-Gruppen.

Wir sendeten und empfangen nur im Morsesystem.

Ganz Gewandte brachten es auf 26 Sendegruppen pro Minute und auf 30 Gruppen beim Empfang.

Das Sicherheitslimit lag bei einer Sendedauer von acht bis zehn Minuten.



September 1944, nach der Befreiung, in Brüssel: links und rechts die Radioopérateure Bill und Bob von den „R. A. F.-Signals“, 2. v. r. Act. Captain Jean Depraetere, alias „George Taylor“, eben aus dem KZ zurück, daneben Lt. Albert Luyckx, alias „Keeper“.

Wer darüber hinwegging, konnte sicher sein, von der deutschen Funkabwehr angepeilt und lokalisiert zu werden. Die Peilung arbeitete auf Dreieck nach den Grundsätzen der Goniometrie.

Die Empfangsdauer war nicht begrenzt, denn der Empfang konnte nicht geortet werden. —

Meine eigentliche Mission war, wie bereits bemerkt, von London als die eines sogenannten „Organisators“ umrissen worden.

Zunächst sollte ich mit der Reorganisation eines bestehenden „réseau“ beginnen. Genaue Anweisungen hatte ich mitgebracht.

Doch gab's Pech. Das betreffende „réseau“ war, vierzehn Tage vor meiner Ankunft, sozusagen mit Mann und Maus aufgefliegen.

Edouard Hemmer, der unvergeßliche Chef des „O.T.“, einer belgo-luxemburgischen Organisation, war in Haft.

Umso höher war das Wirken Jean Fostys anzuschlagen, der als Mitarbeiter nicht einen Moment daran dachte, unterzutauchen, obschon viele für den Augenblick verzagt oder verbittert waren. —

Mein Start war langsam. Erst später bin ich zu der Überzeugung gekommen, daß es für mich ein Glück war, erst Land und Leute und die Mentalität der Resistenz im ganzen und im einzelnen abtasten zu müssen, bevor die Arbeit klotzig wurde.

Jeder Tag brachte neue, hauptsächlich psychologische Probleme, die sich nicht nur auf meine Mitarbeiter, sondern auch auf die Organisation unserer Sicherheit bezogen.

Da die Leute nicht auf „security“ geschult waren, da sie außerdem glaubten, heller zu sein als die Londoner und meine Wenigkeit, entstanden ständig Schwierigkeiten.

„Ceux de Londres, qu'est-ce qu'ils savent“. Wie oft habe ich den Satz hören müssen!

Es dauerte eine ganze Weile, bis ich mich mehr oder weniger eingelebt hatte. —

Bald half in Libramont die ganze Familie Martin. Dort wurden die Fundamente gelegt, um ein „Zellensystem“ aufzubauen.

Ich fand bald Sendeplätze in Recogne, Bertrix, Neufchâteau und in Libramont selbst. Plätze, die ich unregelmäßig aufsuchte, mit den dazu „gehörigen“ Quartieren.

Einen Fehler hatte das Ganze; mein Sender, mein einziger, mußte ständig transportiert werden.

Infolgedessen gab es kitzliche Situationen, wenn Feldgendarmerie oder Sicherheitsdienst Kontrollen einlegten.

Eines schönen Tages marschierte ich mit meinem Apparat, fein verpackt in einem Kofferchen, über eine Waldstraße, um meinen drei Kilometer entfernten Sendeplatz zu erreichen. Der Colt saß entschert in der Manteltasche.

Plötzlich saust ein Wehrmachtsauto an mir vorbei.

Fünf Minuten später stoppt hart hinter mir mit kreischenden Bremsen ein zweites.

Aha, denke ich, jetzt bist du gewickelt.

Die Insassen, Offiziere der Wehrmacht, winkten mich heran.

Mein Kofferchen in der linken Hand, die rechte in der Manteltasche, Zeigefinger am Abzug, schritt ich auf den Wagen zu.

Ich wollte mein Leben teuer verkaufen und eventuell gemeinsam mit der größtmöglichen Anzahl von Wehrmachtsoffizieren bei Petrus um Einlaß bitten.

Da streckte schon einer den Kopf aus dem Wagenfenster: „Audio alé-mante passee ist?“

„Jawoll“, sagte ich in bestem berlinerisch, „vor fünf Minuten“.

Ob ich Deutscher sei, wo ich denn hinmöchte?

„Jawoll, natürlich, Herr Hauptmann. Ich will meinen Neffen bei der Feldschandarmarie in Bertrix besuchen, da ich doch grade mal zulan-de bin.“

Sie baten mich einzusteigen und luden mich auf. Sie fuhren zur Jagd und setzten mich genau vor besagter Feldgendarmerie ab. „Weidmanns-heil“, rief ich ihnen beim Abschied dankend zu. —



Jean Fosty rechts (im battle-dress) mit Ed. Hemmer (†)
im Oktober 1945 in Luxemburg

KONTAKT MIT LUXEMBURG

Ich hatte mittlerweile in Erfahrung gebracht, daß in den belgischen Ardennen ein luxemburgischer Maquis bestehe, und teilte dies der Londoner Zentrale mit.

So bekam ich den Auftrag, unsere Freunde zu kontaktieren, mir ihre etwaigen Bedarfswünsche mitteilen zu lassen und diese über Funk weiterzugeben.

Der Kontakt war bald hergestellt, und zwar über die Pfarrherren von Recogne und Tavigny.

Der Maquis-Chef und meine Wenigkeit sollten sich an der Straßenkreuzung von Recogne zum Stelldichein zusammenfinden.

Ich muß sagen, ich hatte ein ungutes Gefühl, das ich auch meinem Begleiter, dem sogenannten „Gorillen“, offenbarte.

Wir steckten unsere geladenen Pistolen in die Manteltaschen, entscherten sie vor dem Zusammentreffen und näherten uns, Finger am Abzug.

Unsere Freunde kamen, und ich bemerkte, daß der gute Jules Dominique (denn er war es, wie ich viel später erfuhr), dieselben Vorsichtsmaßnahmen ergriffen hatte.

Jules teilte seine Wünsche mit und brachte für denselben Tag ein weiteres Rendez-vous in einem Gutshof der Umgebung in Vorschlag. Ich sagte zu.

Doch meine Besorgnis wollte nicht weichen.

So schlichen wir uns durchs Gebüsch an den Hof heran und bemerkten, daß unsere Maquisards rund um das Gehöft schußbereit auf der Lauer lagen.

Wir machten schleunigst kehrt.

Jules und seine Leute bekamen ihre „Container“, die Kästen mit den gewünschten Materialien, trotzdem.

Ich konnte ihnen nicht gram sein, hatte doch um dieselbe Zeit ein Hinzertter Strafgefängener von der Gestapo die Freiheit gegen die Zusage erhalten, sich in die belgo-luxemburgische Resistenz einzuschleichen und dem deutschen Sicherheitsdienst mit den nötigen Aufschlüssen zu dienen.

Jules Dominique hatte fest geglaubt, ich sei derjenige, welcher!

Er konnte nicht ahnen, daß auch wir vor demselben Manne gewarnt waren und wie er den Auftrag hatten, ihn unschädlich zu machen.

Der Betreffende verstarb übrigens nach der Befreiung im Grundgefängnis. —

Ich suchte Anschluß an die Resistenz in Luxemburg, fand ihn auch durch den Pfarrer von Recogne, und zwar zu meinem alten Sporafreunde „Gunny“, mit Namen Arthur Ginter, seines Zeichens gewesener Oberleutnant der Freiwilligenkompanie, sowie zu Doktor Albert Kongs, der als „Alibert“ in den Annalen figuriert.

Für „Gunny“ blieb ich der Anonymus, der sich erst nach der Befreiung offenbarte.

Die Herren Ginter und Kongs wurden, der letzte kurz vor der Gesamtkonferenz des Landes, von den Deutschen geschnappt und ins Kätzchen verbracht.

Der Betrieb fing langsam an zu laufen.

Die Fahrpläne der Wehrmachtzüge kamen regelmäßig herein, dergleichen die Werkproduktionen der Arbedwerke in Luxemburg und an der Saar, deren Angaben von den Arbeddirektoren Aloyse Meyer und Arthur Kippen über „Gunny“ liefen.

Wir hatten überdies Fliegerhorstpläne verfertigt, eine Gaseinheit entdeckt und andere schöne Dinge mehr, die London interessierten.

Umschlagplatz war die Feldgendarmarie in Arlon.

Dort lagen u. a. zwei Unteroffiziere, mit welchen ich durch obengenannten Herrn Pfarrer bekannt geworden war.

Sie stammten aus Wien und waren im Zivilberuf Techniker in den dortigen städtischen Betrieben.

Sie waren antinazi, antideutsch und schworen auf ihre österreichische Heimat.

Wir konnten unbedingt auf sie zählen und taten es in vollem Maße. Sie haben uns viel geholfen.

Sogar den Transport haben sie gestellt — einen „POL“ (Polizei)-Citroënwagen —, als wir in Luxemburg zu tun hatten und Dr. Kongs im Hotel Schintgen traf, um dort in London geschmiedete, spätere „Union“-Pläne zu besprechen.

Treffpunkt war auch das Hotel Arens in Redingen, das als „boîte-aux-lettres“ diente. Wir schauten mehr denn einmal hinein und freuten uns der Dienste von Freund Jang und seiner Gattin. —

Als ich später zu anderen Aufgaben berufen wurde und Abschied nahm von meinen „Weaner“ Feldgendarmen, wurde — falls wir überleben sollten — das nächste Stelldichein bestimmt: am ersten 2. Weihnachtstage nach den Feindseligkeiten in den Sophiensälen in Wien.

Ich hatte die Chance, im Jahre 1945 nach Jugoslawien in Mission zu reisen. Die Fahrt ging über Wien.

So sah ich meine Freunde wieder: die Herren Stadtgenieure Franz Klinkhammer und Georg Ross!

Sie hatten nach ihrer belgischen Besatzungszeit noch den Umweg über den Rußlandfeldzug gemacht, ehe sie wieder nach Hause kamen. —

IN UND UM NAMUR

Ich verließ die Gegend um Libramont und siedelte mich in Namur, mit Ausweichquartier Brüssel, an.

In Brüssel hatte ich bereits einen Unterschlupf bei zwei Damen in der Chaussée de Waterloo, gegenüber der „barrière supprimée“; ich fand einen zweiten bei „Ma Campagne“ in derselben Straße.

Meine Haupttätigkeit verlegte ich nach Namur.

Das Polizeikommissariat war als „maison d'accueil“ tabu, was später nicht immer beachtet wurde.

Agent Spécial de Police Jean Joiret wurde mir Freund und bester Helfer. Mit ihm und durch ihn lernte ich in Namur die Maquets kennen, eine Familie, die Phantastisches geleistet hat. Sie allein war für sich eine ganze Zelle im „réseau“.

Der Vater Georges, Bierdepositär, besorgte die Transporte. Sohn Jacques und Tochter Andrée wachten nicht nur mit Jean Joiret bei den Funksendungen, sondern spielten noch die Kuriere, auch für die „Post“, die aus Luxemburg kam.

Jacques hat später die Ecole Royale Militaire besucht. Er hat mit dem Prinzen Antoine de Ligne, dem Gatten unserer Prinzessin Alix, die Südpolreisen mitgemacht und ist heute Major in der belgischen Armee.

Andrée, heute Madame Delvoie, ist mit dem Direktor der Banque du Congo verheiratet und lebt mit ihrer Familie in Kinshasa. Sie war im August 1944 verhaftet und noch nach einem Kazett verbracht worden.

Kurz vor Weihnachten 1943 kam Jean Joiret plötzlich zu mir:

„Wir haben einen englischen Piloten im „réseau“, als einzigen Überlebenden eines abgeschossenen Bombers. Was tun?“

„Laß ihn ausfragen“, sagte ich, „über seine genaue Identität, über Einzelheiten seines Zuhauses und wie die Katze der Großmutter heißt, so sie eine hat.“

Sie hatte eine, und ich konnte eine umfassende Beschreibung nach London funken.

Die Antwort kam bereits am nächsten Tage: Pilot-Officer Terry F. Bolter war o. k.



Polizeioffizier Jean Joiret
aus Namur

Wir standen, wie gesagt, vor Weihnachten. Sollte der arme Junge nicht sein Christmas-Dinner haben? Er bekam es bei den Maquets, mit einem Truthahn vom „Schwarzen Markt“, dem „turkey“, nebst Zubehör.

Drei Wochen später war Terry wieder in England und nach einem Kurzurlaub erneut im Einsatz. Er brachte es bis zum Squadron-Leader der Royal Air Force. —

Seine Reiseroute war über Paris und Bordeaux gegangen. In Hendaye wurde Terry von seinem Begleiter dem „Chef de filière“ übergeben.

Der Chef hieß Pater Phily, der später in Dachau Lagergenosse des heutigen Luxemburger Dechanten Jules Jost wurde.

Père Phily ist heute „adjoint au maire“ in Hendaye. Sein kommunistischer Bürgermeister war einer seiner früheren Mitarbeiter in der Resistenz.

Zweiundzwanzig Jahre später.

Mister Terry F. Bolter, inzwischen Direktor einer Londoner Großfirma, fand nach langem Suchen endlich die wieder, die ihm den Weihnachtsabend 1943 verschönert hatten, auch die, welche ihm Herberg gegeben und geholfen hatten, zurück nach England zu kommen.

Er kam mit Frau und Söhnen, auch nach Luxemburg. —

Im Januar 1944 wurde ich zum Rapport nach England bestellt und zu neuen Aufgaben berufen.

Es hatte bereits seit geraumer Zeit in der Luft gelegen. Ersatz war für mich da und bereits „eingearbeitet“.

Ich hatte mich mehrere Male mit meinem „Nachfolger“ getroffen, ohne jedoch meine Identität preiszugeben.

„Sag' mal“, fragte er mich bei einer unserer Begegnungen, „bist du nicht der Sohn des Spezereihändlers B.?“

Das war gegen alle Regeln, ich blieb stumm. Er insistierte. „Mein Name ist Bardot“, sagte ich. Er schwieg.

Ich meldete den Vorfall nach London.

Ein andermal trug er mir an, mir eine „saubere“ belgische Identität zu verschaffen. Da unsere in England gefertigten Ausweise nicht gerade hieb- und stichfest waren, nahm ich dankend an und händigte ihm dummerweise ein Paßbild aus, das ich bald auf einem Steckbrief wiedersehen sollte.

Ich bekam — von London — die Order, den Herrn zu „supervisieren“ und hatte bald heraus, daß er Kontakte zu Nazis aus Trier und Saarbrücken pflegte. Ich machte meine Meldung. —

Bei einem unserer Treffen reklamierte ich meine Identitätskarte. Er fing an zu schwadronieren und behauptete, sie sei verloren gegangen. Noch vor einer Razzia, welche die Geheime Feldpolizei bei den Herstellern vorgenommen hätte! —

Ende Dezember 1943 fuhr ich von Namur nach Brüssel. Ich landete an der Gare du Nord und überquerte die Place Rogier.

Oberhalb des „Bon Marché“ war eine Anschlagmauer. Was sah ich? Meinen Steckbrief, darauf mein Konterfei.

Es zuckte in mir, ich biß auf die Zähne, faßte meinen Colt in der Manteltasche fester und marschierte den Boulevard hinauf. —

Ich tauschte bald meinen Anzug, scheidete rechts, ging fürderhin barhaupt und ließ mir einen Schnurrbart „à la Hitler“ wachsen.

Ein Freund, René Weyrich, auch „Getto“ genannt, ehemaliger Kazettier, telefonierte mir am Abend des 8. Juni 1971 und las mir meinen Steckbrief vor, der auch im Fahndungsblatt der GESTAPO, Nummer 39/44 erschienen war:

= Fallschirmspringer aus England, Name unbekannt, angebl. Emigrierter aus Luxemburg, 27 J. a., kräftige Gestalt, 1,65-1,68 groß, dunkel-



21 Jahre später im Hotel Lickes in Born an der Sauer. V. r. n. l.: Mrs. Bolter (während des Krieges in verantwortlicher Stellung beim R.A.F.-Generalstab), Mme M. B., Squadron-Leader Terry F. Bolter, der Verfasser

braunes gewelltes Haar und links gescheitelt, bekleidet mit blauem grob-gewebtem Anzug, braunem Tellerhut, der vorne herunter- und hinten hochgeschlagen ist.

Stapo Luxemburg. =

Woher mögen die wohl mein Signalement gehabt haben?

Der Mann, den ich verdächtige, lebt heute nicht mehr. Er ruhe trotzdem in Frieden. Von mir aus im Himmel.

LA DOUCE FRANCE

Ich wechselte von Belgien über nach Frankreich.

Belgische und französische Zollbeamte spielten mit und schubsten mich aus der Gegend von Mons nach Valenciennes: es war recht aufregend und geheimnisvoll. Meine Freunde von den „réseaux“ Zéro-Belgique und Zéro-France hatten das ausgezeichnet organisiert.

In Valenciennes nahm ich den Zug nach Paris, wo ich in der Saint-Philippe-du-Roule-Kirche meinen Kontaktmann in der Person des Herrn Kaplans fand.

Dieser dirigierte mich weiter in die Gegend von Nogent-le-Rotrou, wo nach kurzer Wartezeit ein Lysander-Flugzeug landete und mich zurück nach England führte.

Der „Lysander“ war ein einmotoriges, leichtes Flugzeug, zwei- oder dreisitzig, und das Gegenstück zum deutschen „Fieseler Storch“.

Er war recht langsam, doch hatte er den großen Vorteil, sehr kurze Start- und Landepisten zu benötigen.

Einmal über dem Ärmelkanal, war er sozusagen „tabu“; nur meterhoch flog er über den Wellen und bot somit den angreifenden, schnellen Sturzkampfflugzeugen eine schlechte Zielscheibe.

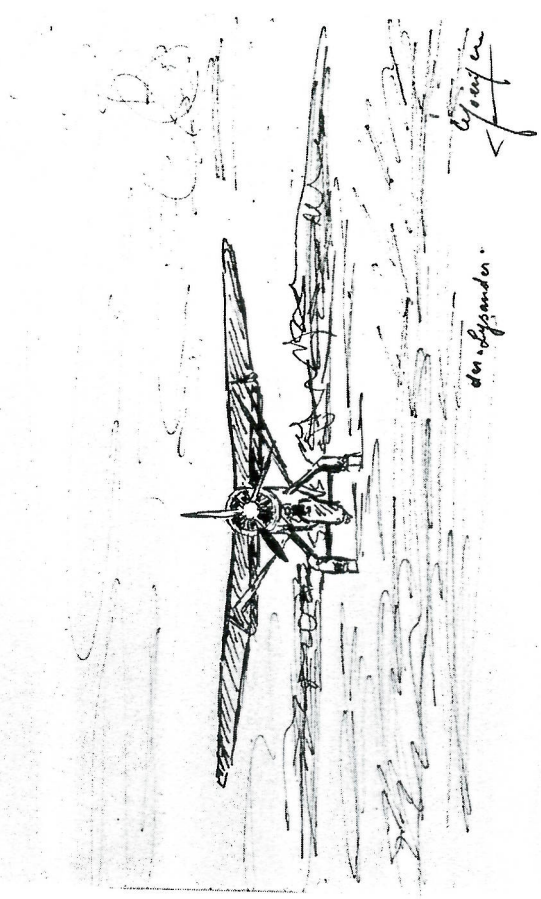
Wenn sie sich auf ihn „stürzten“, liefen sie Gefahr ins Wasser zu plumpsen. So ließen sie's lieber.

Der „Lysander“ wurde im normal-militärischen Dienst zu Aufklärungsflügen eingesetzt. Uns hat er unschätzbare Dienste geleistet; trotz seiner Raumbeschränkung waren Zahl und Umfang der beförderten Passagiere und der „Post“ von sehr erheblichem Ausmaß.

Seine Piloten waren Akrobaten und fliegerische „Asse“; die meisten kamen von der R.A.F., etliche von der „Royal Canadian Air Force“.

Was alles von London verlangt wurde, bis die R.A.F. sich entschloß, einen „Lysander“ zu schicken?

Es gab genaue Vorschriften über die Maßen der Landefelder, über die Bodeneigenschaft und die Erdformation, über die geographischen Breiten und Längen, über Pflanzungen und über natürliche Hindernisse und nicht zuletzt über die Sicherheitsbedingungen in der näheren und weiteren Umgebung des vorgeschlagenen „Air-strip“.



Der „Lysander“

(Skizze von Edmond Goergen)

Erkennungszeichen mittels Morse-Blinklichtern, die zwischen Bodemannschaft und Pilot ausgetauscht werden sollten, wurden abgemacht. All dies geschah über Funk, die Bestätigungen oder Absagen manchmal auch über den Londoner Rundfunk.

Und dann kam der „Lysander“, wenn Unsicherheit im Felde oder schlechtes Flugwetter ihn nicht behinderten.

Meistens glatte Landung, Händeschütteln, Ab- und Aufladen, Aufnahme der Passagiere, Händeschütteln, ein glatter Start, und weg war er.

Wir landeten sicher auf einem Militärflughafen „somewhere in England“ — irgendwo in England —, wo, habe ich nie erfahren und auch nicht zu erfahren gesucht.

Was man nicht wußte, konnte man bei einer etwaigen Festnahme durch die Deutschen nicht ausplaudern. So weiß ich heute auch noch nicht, wo das berühmte „Rose-House“, mein erster Startplatz, stand.

Das „need to know“, die Parole, nur das zu wissen, was zur Erledigung der Mission zu wissen nötig war, ist ein Kapitel, auf das noch zurückzukommen ist. —

Ich durfte 72 Stunden auf dem Militärflugplatz bleiben. Außer meinem Chef, der mich in meine neue Mission einführte, die im folgenden

verdeutlicht wird, durfte ich keinen Bekannten sehen, auch keines unserer Regierungsmitglieder.

Ich bekam einige Lehrstunden, auch solche, die mir beibrachten, wie man vom Boden aus über Funk zu einem Flugzeug sprechen konnte.

Stark bereichert an neuen Kenntnissen und Methoden, frisch aufgezogen wie eine neue Uhr, kam ich per Fallschirm zurück auf die französische Erde, zusammen mit einem Kollegen vom „réseau“ Buckmaster, mit dem ich übrigens auch weiter in Verbindung bleiben sollte.

Sein Name war Maurice Beautemps.

Die Landung gelang schmerzlos in der Gegend von Chartres.

Wir trennten uns, und ich suchte weisungsgemäß Jean Depraetere alias „George Taylor“ auf, der in Niort im Département Deux-Sèvres als Organisator von „Delbo-Phénix“ arbeitete.

Da wir bekanntlich von London aus dicke Freunde waren, gab es keine Schwierigkeiten.

Sein Hauptbetätigungsfeld war die Evakuierung von „courrier“ und Personen sowie allem, was damit zusammenhing.

Wir vereinbarten, daß ich den „réseau“ ausbauen sollte, und zwar so, daß er doppelt laufen konnte. —

Ich nahm erst mal Quartier in Tours bei einer dreiköpfigen Familie, an die Maurice Beautemps mich verwiesen hatte.

Der Empfang war nett und vielversprechend.

Dann kam es, wie so oft: War der Hausherr einverstanden, war der Hausfrau der gefährliche Gast nicht genehm. Besaßen hier die weiblichen Hausmitglieder — Frau und Tochter — Courage und den Willen, aktiv in der Resistenz mitzuwirken, so rappelten dem Hausherrn, einem alten „médaillé militaire“, der das Verdun des ersten Weltkrieges hinter sich hatte, die Nerven. „Tu n'as qu'à partir chez ta famille, je ne veux pas de l'âche dans la maison“, hatte mère Marie zu ihrem Mann gesagt! —

Kamen bisher, solange ich in Belgien tätig war, mit den Empfangsbestätigungen aus London und den üblichen „congratulations“, den Glückwünschen für getane Arbeit, immer die Worte „be careful“ — vorsichtig sein! — durch, so änderte das jetzt mit einem Schlage.

„Go ahead“ — vorwärts los! — hieß es nun.

Und wir gingen „ahead“. Unter dem Motto: Unmögliches wird sofort getan, Wunder dauern etwas länger! —

Ich „organisierte mich“, wie man so schön sagte, und fing mal wieder an, Absteigquartiere und sogenannte „boîtes aux lettres“, Umschlagplät-



1943: Capitaine Jean Depraetere
alias „George Taylor“

ze für den „courrier“, sowie sichere Treffpunkte und Sendehäuser ausfindig zu machen.

Dabei galt das Prinzip, den Patrioten, die uns Herberge geben wollten, reinen Wein einzuschenken und sie auf die Gefahren aufmerksam zu machen, denen sie sich aussetzten.

Dies hatte den Nachteil — wenn die Leute nicht absolut „dicht“ waren —, daß man schon nach vierzehn Tagen in der nächstgelegenen Epicerie mit Hochachtung bestaunt oder wenigstens beim ersten Familienbesuch — selbstverständlich mit dem Zeigefinger auf den Lippen — als „notre Anglais“ vorgestellt wurde.

Mein „Hauptquartier Nummer 1“ befand sich in einer villenartigen Familienpension, „La Moisanerie“, in Saint-Symphorien, auf den Anhöhen der Stadt Tours, rund zwei Kilometer Luftlinie vom deutschen Fliegerhorst entfernt.

Ich hatte jetzt drei Sender, einen in obigem Quartier, die beiden anderen in verschiedenen Richtungen und Entfernungen gelegen.

Das hatte den Vorteil, daß der Apparatetransport von einem Ort zum anderen entfiel. Ich hatte nunmehr lediglich die Frequenzen in der Westentasche mitzuführen.

Einer der Sender wurde bei Nichtgebrauch in einem leeren Bienenkorb inmitten bevölkerteter Körbe aufbewahrt, ein anderer hatte sein Versteck in einem Weinkeller.

Der dritte Apparat hatte seinen Ruheplatz in einem Ziegenstall. Diese Nummer drei ließ mich einmal, vor einer wichtigen Sendung, im Stich.

Beim Nachsehen fand ich heraus, daß sämtliche Kontakte korrodiert waren.

Der Grund: die Ausscheidungen der Ziegen. So wurde ich wenigstens von Maurice Beautemps belehrt, der in puncto Chemie mehr los hatte als ich.

Ergo: Man stelle keinen Radioapparat in einen Ziegenstall. — Der Betrieb fing an zu laufen.

London hatte bereits genaue Pläne sowie sämtliche Angaben über Bestände und Flugtätigkeit des Fliegerhorstes Tours. Mehr denn einmal hatte ich auf den umliegenden Äckern, als Landmann angezogen, mit meinen Gastgebern „gearbeitet“.

Das zweite große Objekt, ein großer Umschlagbahnhof — Saint-Pierre-des-Corps — vor den Toren der Stadt Tours, war in guter Hand. Der Sous-Chef de Gare war unser Mitarbeiter.

Unser Tagespensum war wohl ausgefüllt. Man langweilte sich nicht, und oft mußten noch die Nächte herhalten.

Die Funkverbindungen mit der vorherigen Verschlüsselung unserer nach London zu sendenden Nachrichten sowie die Entschlüsselung nach erfolgtem Empfang nahmen schon geraume Zeit in Anspruch.

Generell gesprochen, trafen wir uns mit unseren, meist an Ort und Stelle rekrutierten Mitarbeitern — immer unter Wahrnehmung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln — und gaben die Wünsche Londons zwecks Erfüllung weiter.

Man machte, wenn nötig, mit obigen Herren einen sogenannten „O-Group“ (das ist fast so etwas wie die Vorstandssitzung eines kommerziellen Unternehmens oder eines Klubs), wo für die nahe Zukunft geplant wurde, besonders wie man hinter die deutschen Schliche und Absichten kommen könnte.

Die Betriebsfähigkeit auf jedem Fliegerhorst, die Abschußrampen für die „V“-Waffen, die deutschen Truppenbewegungen, die Standorte der Generalstäbe und der Sicherheitsdienste, die Kriegsproduktionen der In-



Capitaine F.F.C. Madeleine, Armande SIGWALT, genannt „Sig“, alias „Victoire“, Croix de Guerre Française avec citation à la Division; King's Medal for Courage i. C.F.; Croix de Guerre Luxembourgeoise.

dustrrie, der Eisenbahnverkehr, all dies und noch vieles andere war für die von den Alliierten geplanten militärischen Vorhaben von größter Bedeutung.

Wie an anderer Stelle gesagt, wurden Luftlande- und Fallschirmfelder nach bestimmten Normen ausgesucht und die betreffenden Vorschläge per Funk zwecks Homologierung an die Royal Air Force weitergeleitet.

Nachts erfolgten die „Empfänge“ von oben, und anderntags wurde die Verteilung der largierten „Güter“ vorgenommen. Die Resistenz aus den verschiedenen Ländern wollte bedient sein und verlangte ständigen Kontakt mit ihren respektiven Exilregierungen.

Die Planung von Sabotageakten gehörte außerdem zu unserem Bereich. Im „O-Group“ erfolgten die Anweisungen für die kurzfristige Tätigkeit auf dem „Terrain“.

All das wollte organisiert und ausgeführt sein! Es nahm mehr Zeit in Anspruch, als wir zur Verfügung hatten.

Die Kontakte mit „fremden“ „réseaux“ waren in der Regel selten und sollten es sicherheitshalber auch bleiben. Offiziell wußten wir nichts voneinander, außer wenn die Londoner Zentrale es anders bestimmt hatte.

In der Praxis erfuhr man aber schnell durch die Kader, daß im Hundertkilometerkreis eine gleichartige Gruppe arbeitete. Zudem ließ London die erhaltenen Nachrichten zwecks Kontrolle überschnellen und ersuchte manchmal den Nachbar um Bestätigung.

„SIG“ UND „BABALEK“

Ich fuhr per Eisenbahn mit George Taylor nach Paris, um den für England bestimmten „Courier“ abzuholen.

Dort stellte er mich einer Dame vor, Madeleine Sigwalt mit Namen. Sie war Chef-Ingenieur beim „Aluminium Français“ und die rechte Hand des Generaldirektors.

Ich wurde bei der Firma pro forma angestellt, bekam eine anständige „couverteure“, d. h. eine legal klingende Daseinsberechtigung und, was großen Wert hatte, Einsicht in die Aluminiumproduktion der Achse.

„Sig“, wie wir sie heute noch nennen, war klein, bereits in den besten Jahren und von unscheinbarem Äußeren. Sie drosch einen Pariser Droschkenscherjargon, der zarte Gemüter zum Erröten brachte.

Ihre Vorfahren stammten aus dem Elsaß. Die Großeltern waren 1871, bei der deutschen Annexion, nach Paris ausgewandert.

Wenn wir einigermassen erfolgreich waren, so geht davon ein Großteil auf ihr Konto, denn sie war von einer Kühnheit und einer bodenlosen Frechheit, die jeder, aber auch jeder Situation gewachsen waren.

Stellen Sie sich vor: unseren guten Freund, Herrn Jean Fosty, der uns später nach Paris nachfolgte, taufte sie auf den Namen „Babalek“. Wer Jean kennt — und das sind ja ziemlich viele in Luxemburg — findet das einfach unmöglich und irreverenziös. —

Lieutenant-Colonel Jean Fosty, den wir bekanntlich in Belgien als intimen Mitarbeiter Edi Hemmers vom Brüsseler „O.T.-réseau“ fanden, hat sich auch in Paris für Luxemburg außerordentliche Verdienste erworben, da der Großteil des luxemburgischen, für London bestimmten „courrier“ durch seine Hände lief. Er war nämlich eine ganz geraume Zeit der Leiter des „Poste Central du Courier“.

Jean Fosty wurde auch noch „operationell“, als er mit den F.F.I., den Forces Françaises de l'Intérieur, bei der Befreiung von Paris auf die Barrikaden stieg und tatkräftig zur Liberation beitrug. Für seine Verdienste bekam er von der französischen Regierung den Ehrentitel eines FFI-Majors.

„LOUIS MARTEAU“

Wir fingen an, im „Raume Paris“ zu rekrutieren, doch mußten wir erst glaubwürdige Personalausweise beschaffen, die, wenn nötig, die Identität unserer Leute belegen oder den Zweitnamen legalisieren sollten.

Die bisherigen Ausweise, auch die präfabrizierten „made in England“, waren meist unzulänglich und hielten einer seriösen Kontrolle schwer stand.

In Méry, im Département de l'Aube und in Avon, im Département de Seine-et-Marne, fanden wir gute Bürgermeister und gute Gemeinsekretäre.

Die in Méry blätterten ihre Geburtsarchive durch, suchten im Jahrgang des Interessenten nach Geburtsanmeldungen von Kindern, deren spätere Bleibe praktisch unauffindbar war.

Sie stellten pro forma einen Geburtschein aus, und dieser wanderte zum Bürgermeister nach Avon.

Dort wurde die Residenz festgelegt, und prompt kam die falsche richtige Identitätskarte, die später nach Paris überschrieben wurde.

So wandelte sich Marcel Bardot, dem inzwischen ein Schnurrbart gewachsen war, in einen gewissen Louis Marteau um.

Wir brachten es sogar zum Führerschein, vom Préfet de Police in Paris ausgestellt. —

Komischerweise haben alliierte Stellen nach der Befreiung meine falschen Papiere legalisiert. Sie ließen mich noch eine ganze Weile unter falschem Namen laufen.

Meine späteren Passierscheine vom Intelligence Corps und O.S.S., auch die der belgischen „Sûreté“, lauteten auf „Louis Marteau“! —

CERTIFICAT DE TRAVAIL
MODÈLE N° 1
 délivré sous la responsabilité de
 l'employeur

Monseigneur... **SIMEON PAUL**...
 Qualité : **chef de service**...
 (l'Employeur indiquera son titre, la raison sociale et l'adresse de son établissement)
SOCIÉTÉ DE L'ALUMINIUM FRANÇAIS
CIE ALAIS FROGES & CAMARGUE
23 Rue de Balzac à PARIS 8^e
 n. Paris... le **10 Mai 1943**
 Signature et cachet du Responsable : *[Signature]*
 T. S. V. P.

J 37280-43. (B)

IDENTITÉ DU TITULAIRE

Nom et Prénoms... **MARTEAU LOUIS**
 Né le... **22-I-1904 à Méry (Aube)**
 Adresse : **54 Rue de Serviez à PAU (Basses-Pyrénées)**
 Nationalité : **Française**
 exerçant dans l'établissement **[non mentionné]** plus de 30 heures (sauf les cas mentionnés)
 le métier de... **Ingénieur**
 depuis le... **15 Février 1930**
 Inscrit dans la catégorie... **I**
 sous le N°... **7**
 Titulaire : *[Signature]*

Die „cover-story“ alias „couverture“

4° 2029

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : **Marteau**
 Prénoms : **Louis**
 Profession : **ingénieur**
 Né le : **22 janvier 1904**
 à **Méry**
 Département : **Aube**
 Nationalité : **Français**
 Domicile : **100 Boulevard Pasteur 6**




13
FRANCS

SIGNALEMENT

Taille : **1 m 72**
 Cheveux : **châtain foncé**
 Moustache : **noir**
 Yeux : **noirs**
 Signes particuliers :
 Nez : **dos rect base large**
 Dimensions : **110/65**
 Forme du visage : **ovale**
 Teint : **mat**

Emprunte digitale : *[Signature]*
 Le Titulaire : *[Signature]*
 Vu pour l'legalisation : *[Signature]*
 Les Témoins : *[Signature]*
 1943

N° 1258522
 REPUBLIQUE FRANÇAISE
 MODELE A
PERMIS DE CONDUIRE LES AUTOMOBILES.
 (Sauf mentions spéciales inscrites au verso, le présent permis n'est pas valable pour la conduite des véhicules ci-après : 1° Voitures affectées à des transports en commun ; 2° Véhicules pesant en charge plus de 3 000 kilogs. ; 3° Motocycles à deux roues.)
 Signature du Titulaire : *Charles*
 TITULAIRE : *M. H. Marteau*
 demeurant à *Louis Paris*
12, quai de Passy 16
 né le *22.1.1864*
 Délivré par le Préfet de *P.O. Seine*
le 30/1 1939
 232 24 B. rose 2 c.-l. 25781-32. [27386]



— — — mit Führerschein

„NEED TO KNOW“

Wir bildeten, immer durch Drittpersonen, unsere Leute aus, impfen ihnen Sicherheitsregeln ein, deren Prinzipien ich bekanntlich aus London mitgebracht hatte. Wir ließen sie immer wieder repetieren.

Ich glaube sagen zu dürfen, daß diese Methode uns geholfen hat, sozusagen ohne größere Schäden über die Hürden zu kommen.

Es war da besonders das „need to know“, das „besoin de savoir“, d. h. daß ein jeder nur das wissen durfte, was zur jeweiligen Mission unumgänglich notwendig war.

Es gab enge Kollegen, die mich nur über Drittpersonen kannten. Und umgekehrt.

Unsere wahrhaftige Identität haben wir erst nach dem Kriege festgestellt.

Damals glaubten viele, diese Geheimnistuerei sei ein Mangel an Vertrauen, und Klagen dieser Art hörte ich genug über meine direkten Mitarbeiter.

Doch ich blieb stur und wollte auch selbst immer nur das wissen, was ich zur Leitung brauchte.

Einzelheiten, besonders persönliche, durften mich nicht interessieren.

„NOYAU PARIS“

Wir hatten in Paris einen „noyau“, (eine „Nebenstelle“ würde Oskar Reile gesagt haben, der damalige Oberst und Abwehrleiter für Frankreich), also einen „noyau“, der unter Sigs Leitung ausgezeichnet arbeitete.

Bestes Pferd im Stalle war René Bonhomme, Geflügel- und Kaninchenhändler in den „Halles“ sowie „transporteur“, der mit seinen Holzgas-Lastwagen den Kurier bis zum Anjou und sogar bis nach Bordeaux hinunter brachte.

Im übrigen war er aktiver Royalist.

Unsere Zusammenkünfte geschahen im Bar Daniel, nahe den Halles Centrales.

René hatte noch einige weitere „Kompagnons“ gefunden. Sehr wertvoll waren u. a. ein Abgeordneter der Insel Martinique und besonders der Direktor einer Flugzeugfabrik, ein „héros de l'air“ des 1. Weltkrieges.

Hinzu kam durch mein Zutun Barkeeper Louis Pingeon, dessen Rekrutierung verdient, erzählt zu werden.

Ich hatte Rendez-vous mit dem Flugzeugexperten in der Bar des „Coupole“-Restaurant. Er brachte mir einige neue „Sachen“.

Am Nebentische saß ein Gast, der sich bald erhob, um sich zur Telefonkabine zu begeben.

In diesem Augenblick sauste Louis hinter seiner Bar heraus und machte Anstalten, uns zum Zahlen aufzufordern.

„Un boche appellant la Gestapo, foutez le camp!“

Wir verließen schleunigst das Lokal.

Louis hatte, ohne uns zu kennen, einen guten Riecher gehabt und uns wahrscheinlich das Leben gerettet.

Denn zehn Minuten später waren die berüchtigten „Pol“-Autos da, um die „Coupole“ durchzukämmen.

Ich ließ Louis einige Tage später kontaktieren. Er wurde einer unserer besten Mitarbeiter. —

Gegenüber der „Préfecture de Police“, in der rue du Faubourg St-Honoré, lag ein kleines Speiserestaurant, „Au Bon Accueil“ genannt, dessen Besitzer Mohammed Kessar in hieß.

Wir kamen durch Mohammed in Verbindung mit den Pariser „Flics“, bis zur allerhöchsten Polizeistelle, was für uns und besonders für Beauteemps und den „réseau“ Buckmaster, mit dem ich immer die Verbindung unterhielt, vom Guten war.

Leider passierte hier ein Malheur. Ein Major der „Abwehr“, der mit „Buck“ zusammenarbeitete, lag eines Morgens in Mohammeds Toiletten. Tot. Erstochen.

Er hatte sich mit einem von Beauteemps' Leuten treffen sollen, war mal ausgetreten und dann, als Deutscher erkannt, irrtümlicherweise zu Tode gekommen. Einer der Unsrigen hatte geglaubt, er wolle uns aufliegen lassen.

Ich war zufällig auf einer Routinereise in Paris, und Mohammed ließ mich schleunigst kontaktieren. Was tun?

„Mohammed“, sagte ich, „laß durch die „Flics“ die Gestapo anrufen!“ Gesagt, getan. Die Gestapo, deren Beziehungen zur „Abwehr“ bekanntlich nicht die besten waren, kam und nahm die Leiche mit. Mohammed hat nie etwas von den Folgen gehört. —

Unser guter Mohammed (sprich: Muchramed) hatte auch nach dem Krieg noch allerhand Erlebnisse.

Er war Algerier. Seine Landsleute drohten ihm gelegentlich der Algerien-Affäre mit dem Kidnapping seiner Tochter, falls er sein Lokal nicht als Waffenarsenal zur Verfügung stelle.

Französische Polizei verhaftete ihn, und er wurde abgeurteilt.

Seine Resistenz aus dem Kriege kam ihm zugute, denn das Urteil war von einer relativen Milde.

Aber er mußte Frankreich verlassen. Mohammed zog nach Rom. Nach zwei Jahren bat er um Wiedereinreise; er durfte zurück in sein geliebtes Paris.

Er ist heute maître-d'hôtel in einem bekannten Restaurant an der Place St-Michel und hat seine Villa in Blancmesnil. Seine Ferien verlebte er gerne im Luxemburger Lande. —

A propos Place St-Michel.

Es gibt dort ein Restaurant mit Renommée: die Rôtisserie Périgourdine

René Bonhomme führte mich bei den Patrons ein, stellte mich mit Augenzwinkern als „ami allemand“ vor, und ich durfte im obersten Stockwerk essen, das nur für Deutsche von Rang reserviert war.

Die Patrons waren Resistenzler und halfen uns.

Wir wußten immer, welche deutschen „Größen“ in Paris waren und viele andere schöne Sachen obendrein! —

Doch Paris war für uns ein heißes Pflaster.

Gestapo, Sicherheitsdienst, Abwehr und Geheime Feldpolizei waren ständig auf Draht, und die kitzligsten Situationen waren für uns Legion.

Für mich war es jedesmal eine Erleichterung, wieder heil aus der Hauptstadt heraus zu sein.

Eines Tages waren wichtige Hafenebene da, die schleunigst nach London mußten.

Am Spätabend sollte ein Lastwagen der Firma Bonhomme mich zur Sarthe hinüberbringen, wo für die nächste Nacht ein Lysander-Kurierflugzeug fällig war.

Ich benutzte die Untergrundbahn bis zu den Toren der Stadt, wo der Lastwagen wartete.

Eine Sperrkontrolle der Feldgendarmerie hatte beim Ausgang des „Métro“ ihre Netze ausgelegt. Sie war fünfzig Meter weiter durch Franzosen der prodeutschen „Légion“ dubliert.

Bekanntlich sind die Deutschen geborene Aktenmappenträger. Wenn man sie (die Aktentasche, natürlich) beim „Henkel“ nahm, sah man leicht wie ein Teutone aus. Die randlose Brille tat das ihre.

So kam ich dahergeschritten, meine Pläne in einer Rolle unter dem Arm.

Ich hielt die Mappe offen hin. Der Feldgendarm langte hinein und fühlte etwas Hartes.

„'ne Waffe?“, fragte er.

„Quatsch“, antwortete ich, 'ne Flasche Odekolonche“.

Er grinste und ließ mich durch.

Die „Legionäre“ stoppten mich.

„Kamerad“, rief ich zum Deutschen zurück, „die wollen mich nochmal...“

„Lähsee pahsee“, brüllte der Feldgendarm, „s'ist ein Landsmann“.

Am übernächsten Tage waren die Pläne in England. —

DAS ENDE VON „PHÉNIX“

Die Wochen vergingen. Die Organisation und die Koordination mit „Phénix“ liefen gut.

Da platzte eine Bombe.

Der „réseau Phénix“ flog auf. Die Deutschen hatten Wind bekommen von den Flugzeugbesuchen um Niort und legten eine Mausefalle.

Mein Freund Jean Depraetere, alias George Taylor, sowie sein Assistent Louis Michaud, von den „Pontis et Chaussées“, wurden gefangen genommen.

Wie ich es erfuhrt?

Am Morgen nach einer vorgesehenen Lysander-Landung kam ich mit der Eisenbahn in Niort an, um, wie verabredet, meinen Teil des „courrier“ im Hause Michaud, „P'tit Louis“ genannt, abzuholen.

Zwischenstation war immer der Friseur an der Place de la Brèche. Über dem Rasieren erzählte der mir, was in der letzten Nacht geschehen war.

Daß, wie gesagt, die Gestapo dahintergekommen war ..., daß die Deutschen bereitstanden, als die Unsrigen ihren „balisage“ d. h. die durch Lichter zu bezeichnende Landungspiste machten, daß aber George dem Flieger noch rechtzeitig das Abdrehsignal hatte geben können.

Der Lysander war davongekommen und mit ihm sein Pilot, Robin Hooper.

Es gab dann eine Schießerei, bei der George einen Hüftenschuß abbekam. —

Unsere Leute wurden gefangen und per Lastwagen nach Niort gebracht.

Trotz seiner Verwundung gelang es George, abzuspringen, zu laufen und in einem Kellerloch zu verschwinden.

Eine Greisin, die sich zufällig auf der Straße befand, zeigte, von den Gestapisten hart angefahren, auf das Loch.

George wurde zusammen mit „P'tit Louis“ zur Gestapo nach Poitiers überführt.

Sie erlebten ein Martyrium.

Daß diese Zeilen geschrieben werden können, habe ich den beiden zu verdanken.

Trotz aller Marter hielten sie „dicht“ und retteten so vielen unserer Mitarbeiter und mir das Leben. Nicht eine einzige Person aus den „réseaux“ Phénix und Bardot wurde je behelligt.

Sie sprachen nicht bei den unmenschlichen „Verhören“. Sie wurden geschlagen, in eine Badewanne mit kochend heißem Wasser geworfen. Ihr Kopf wurde untergetaucht und unter Wasser festgehalten. Sie bekamen eine eiskalte Dusche. Sie sprachen nicht. Immer wieder wurde die Heiß- und Kaltwasserprozedur im selben Rhythmus wiederholt. Sie sprachen nicht. Elektroschocks wurden an empfindlichen Körperteilen ausgelöst. Sie wurden erneut geschlagen und gemartert. Sie schwiegen.

Wenn man Jean Depraetere heute nach seinen Gestapo-Erinnerungen fragt, dann erzählt er lediglich folgende „story“:

George saß in Einzelhaft in einer düsteren Zelle, an Händen und Füßen gefesselt.

Das karge Mahl wurde ihm in einer Schüssel hereingeschoben. Mit klitzekleinen Fleischklümpchen drin.

Da er außergewöhnlich tierliebend und hundertprozentiger Vegetarier war, pickte er das Fleisch heraus und legte es fein säuberlich neben sich auf den Holzschemel.

Die Kontrolle ging ständig reihum und leuchtete mit einer Taschenlampe durch das Guckloch in der Tür. Was sah George? Im Lichtschein ein allerliebstes Mäuslein, das neben ihm hockte und die Bröcklein verzehrte.

„Es kam immer wieder, ließ sich von mir streicheln und wurde meine beste Freundin.“ —

George und P'tit Louis kamen ins Kazett Dachau, respektiv in dessen Nebenlager.

Ich konnte George bald nach der Befreiung lokalisieren und ihn, trotz Typhusverdacht, sofort nach Luxemburg holen.

Ich brachte ihn bei einer freundlichen Familie, den Leytems aus Medingen, unter, die ihn hochpäpelteten und denen er sich heute noch dankbar verpflichtet fühlt.

Dann fuhr ich ihn zu den Seinen nach Brüssel. Er heiratete dort seine Elisabeth, eine Professorin, der ich übrigens während meiner Brüsseler Zeit Nachricht über sein Wohlergehen geben konnte.

Captain George Taylor, heute wieder ganz Jean Depraetere, ist hoher Funktionär bei der Sabena.

Er kommt immer gerne nach Luxemburg und singt immer noch Luxemburger Lieder. —

Den andern, „P'tit Louis“, sah ich wieder am 13. Mai 1950, sieben Jahre auf den Tag nach meinem ersten Absprung auf dem Kontinent, als unser Gesandter in Paris, Herr Antoine Funck, allen meinen französischen Mitarbeitern luxemburgische Auszeichnungen überreichen durfte.

Unsere belgischen Freunde, die für die Luxemburger Resistenz gearbeitet und ihrerseits u. a. die Verbindung mit London besorgt hatten, erhielten sie umständehalber erst etwas später in Luxemburg durch Herrn Minister Eugène Schaus.

Sie hatten allesamt die Ehrung seitens der Luxemburger Regierung wahrhaftig verdient. —

Kehren wir nach Niort zurück.

Nach erfolgter Rasur setzte ich mich sofort ab.

Die Eisenbahn kam nicht in Frage, besonders da mir bei der Ankunft Ballungen von Feldgendarmerie aufgefallen waren und eine Menge Zivilpersonen in Maxi-Ledermänteln, die auf Gestapo schließen ließen.

So marschierte ich die 25 Kilometer nach Saint-Maixent, um von dort per Zug nach Tours zu fahren. —

Sofort wurden alle George bekannten Verbindungsstellen abgeschlüsselt, „Sig“ in Paris benachrichtigt, die gleich drei Wochen Urlaub nahm und von der Bildfläche verschwand.

Die mir bekanntesten Leute vom „réseau“ Phénix wurden schleunigst in Kenntnis gesetzt.

Albert Luyckx, alias Keeper, der Funk-Operator, der bisher über zweihundert Sendungen hinter sich hatte, der auch den „réseau“ Bardot zeitweilig bediente, war davongekommen und hatte sich in sein Geheimverließ, einen Gutshof bei Parthenay, zurückgezogen. Er ging schließlich dort in die Falle, und zwar durch Einheirat. Er ehelichte die älteste Tochter nach den Feindseligkeiten. Leider verschied Albert im Jahre 1969 in Brüssel.

Der Fall des „Phénix“ hatte eine vollständige Umstellung zur Folge, und ich ging mit dem Gedanken um, Tours ganz abzuschreiben, besonders da George mindestens eine Kontaktadresse kannte. —

Ich zog in etwa an einer Pechsträhne.

Gleich zwei meiner Absteigquartiere an der Loirebrücke waren durch „Feindeinwirkung“ ausgebombt und ein Teil meiner Garderobe dabei „flöten“ gegangen.



Commandant Louis Michaud
„P'tit Louis“
Chevalier
de la Légion d'Honneur

Die Festnahme von George hatte mich in eine schlechte psychische Verfassung gebracht, besonders da mir auch bekannt war, daß acht Monate in dem vom Feind besetzten Territorium für jeden „Para“ ein Höchstmaß bedeuteten.

Doch das Verantwortungsgefühl meinen Leuten und Taylors Restbestand gegenüber, auch mein Ehrgeiz durchzuhalten, brachten mich bald wieder auf Draht.

Es war nicht zuletzt auf die Aufmunterung unserer Londoner Zentrale zurückzuführen, die ich selbstverständlich beim erstnächsten Funkkontakt entsprechend informiert hatte.

„ON CONTINUE!“

Das Verkehrsvolumen des Umschlagbahnhofs Saint-Pierre-des Corps war in London bekannt, dazu die technischen Pläne der Anlagen, die vollständig elektrifiziert waren.

Und eines Nachts, da kamen sie, drei Geschwader der Royal Air-Force.

Es wurde ein totaler Erfolg.

Nicht allein, daß sämtliche Anlagen zum Teufel gingen, zwei Truppenzüge und ein Munitionszug, die durch Zufall im Bombenbereich standen, flogen mit in die Luft. Der Munitionszug hatte seinen Teil zum Gelingen beigetragen.

Der direkte Verkehr nach Bordeaux und Paris war unterbrochen.

Louis Rousseau, der Sous-Chef de gare, brachte mir die Meldung der Zerstörungen. Um zwei Uhr morgens war das Bombardement abgeschlossen, um halb vier trafen wir uns.

„Es steht noch einer der Haupttransformatoren, geben Sie durch, daß sie nochmals kommen.“

Ich frage: „Sind Opfer unter der Bevölkerung?“

Antwort: „Tout le monde est sauf, mais ma femme et mon gosse sont blessés et se trouvent à l'infirmerie.“

Ich entband ihn sofort von weiteren Missionen. Louis Rousseau schaute mir geradewegs ins Gesicht:

„Vous savez quoi, on continue!“

Um vier hatte ich Kontakt mit London, um halb acht war auch der letzte Transformator gefallen. —

Henri Salessé — alias Richard —, Weinguts-Großbesitzer in Libourne, war Chef des Sektors Bordeaux. Ich hatte ihn von „Phénix“ übernommen.

Er brachte u. a. eine ganz große Sache: die Hafenpläne von Bordeaux-Le Verdon mit den diesbezüglichen Verkehrsangaben und dem Marine-Inventar.

Ich hörte von Beautemps, daß die französischen Hafenoftiziere durch die Gestapo vernommen worden seien, und brachte dies mit der Festnahme von George und P'tit Louis in Zusammenhang.

„Richard“ wurde benachrichtigt und machte sich dünne.

g/ *L'Aluminium Français*

Société Anonyme au Capital de 100.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL : 83 bis, Rue de Balzac - PARIS (8^e)

Téléphone Wagram 8690

Adresse Télégraphique:
ALUMINUM F. PARIS

R. C. Seine N° 27311

R. P. 5339 Seine C. A. O.

Capital
89.925.000
Comptes
Livre Paris

Attester la copie sans
désignation personnelle en rapport
le subscriteur et accusé.

O. I. 592. S/ DG

A T T E S T A T I O N

Paris, le 23 Décembre 1943
BOITE POSTALE 87 BUREAU CENTRAL DU B^e

A Mr. Louis MARTEAU Ingénieur
54 Rue de Serviez

P A U
MINISTÈRE
(Baasses-Pyrénées)

Nous soussignés, Société ALUMINIUM FRANÇAIS certifiions que les fournitures d'alumine et d'aluminium faites à l'Allemagne en vertu des accords conclus avec les VEREINIGTE ALUMINIUM WERKE, d'ordre de notre Gouvernement, sont assurées pour la plus grande partie au moyen des produits fabriqués par les usines de la Cie ALAIS FROGES & CAMARQUE, 23 Rue de Balzac à PARIS, sous le contrôle du Ministère de la Production Industrielle, du Militärbefehlshaber et des Rüstungsinspektionen.

L'ALUMINIUM FRANÇAIS
Le Directeur

Attestation des VEREINIGTE ALUMINIUM WERKE sur l'exactitude des déclarations ci-dessus et visa de Rüstungskommando.

befürwortet vom

Rüstungs-u. Beschaffungsstab Frankreich

des Reichsministers für Rüstung u. Kriegsproduktion

-Amtsgruppe Rüstung / II (Ro) 1/1

Paris, den 28.12.43



H. Salessé
Meyer

Doch meine Vermutung erwies sich bald als grundlos.

„Richard“ tauchte wieder auf und lieferte fröhlich weiter.

Auch nach dem Kriege, da ich ihn zum Weinlieferanten erkor. — Der Polizeipräsident von Pau, Cerberus an unserer Einfalltür nach Spanien, wurde leider geschnappt.

Ihm gelang das Kunststück, den Zug auf der Fahrt zum Kazett, in der Gegend von Troyes, unbemerkterweise zu verlassen. —

Die „Moisanterie“ in Saint-Symphorien verfiel der Beschlagnahme durch den Luftwaffenstab.

„Monsieur, Madame et le neuveu“ durften bleiben, mußten sich allerdings mit Mansardenzimmern zufrieden geben.

Der „neuveu“ war ich, meines Zeichens bekanntlich Ingenieur beim „Aluminium Français“ und zur Zeit vom „Deutschen Beauftragten für Leichtmetalle im Rüstungs- und Beschaffungsstab Frankreich des Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion — Amtsgruppe Rüstung“ schriftlich damit beordert, unter anderem den Bruch abgeschossener Flugzeuge sicherzustellen.

Das war eine feine Sache und erlaubte mir das Reisen ohne weitere Schwierigkeiten.

Doch gab es Komplikationen. Für die sorgten in Abständen meine „Arbeitgeber“ aus England, die Eisenbahnanlagen und Konvois von Lastwagen bombardierten, die der Pariser Bevölkerung Nahrung zuführten.

Einmal hockte ich im Pariser Zuge, im Bahnhof von Trappes, mitten in einem Bombardement.

Ein andermal, es sollte wesentlich später sein, durfte ich in Bourgueil mit meinem Fahrrad einen Pariser Autobus besteigen, der den Angehörigen der Metro-Gewerkschaft eine ganze Ladung grüner Bohnen nach Paris bringen sollte.

Im Ausgang von Amboise wurden wir von zwei britischen „Moskito“-Kampfbombern angegriffen.

Sie schossen auf uns mit zwanzigzentimeterlangen, feurigen Pfeilen.

Der Chauffeur brachte seinen Bus schleunigst zum Stehen, und wir suchten das Weite.

Ich muß gestehen, daß ich damals dasselbe Gefühl in den Eingeweiden und an den Extremitäten verspürte wie vor dem ersten Fallschirmabsprung. —

Das Idyll in der Moisanterie nahm ein Ende, als der Fliegerhorst in die Luft flog. Soweit mir bekannt, hatte die Royal Air Force zum ersten Male Bomben gelegt, die die Eigenschaft besaßen, Rollfelder in Sand verwandeln. —

Die Luft wurde dick. Madame fuhr zu Bekannten, Monsieur blieb mit mir in Verbindung bis zum Ende meines „Frankreich-Feldzuges“.

Beide besitzen heute ein Restaurant in der Nähe der Place de La Madeleine in Paris.

DANIEL UND DIE PEILWAGEN

Wie vorausgeplant, setzte ich mich nach Châteauneuf-sur-Sarthe ab, wo ich mich auf dem Hofgut unseres Freundes Edouard Bossler einnistete. Edouard war vor dem Kriege fahrender Markthändler gewesen. Der Krieg, der ihm die Anschaffung von Waren erschwerte, machte ihn selbsthaft.

Er war geboren in Hussigny-Godbrange im Département de Meurthe-et-Moselle.

Sein Hof wurde unser Hauptquartier. Edouard begleitete mich auf vielen Fahrten.

Er hatte viele Bekannte, gute und brave Bekannte in der ganzen näheren und weiteren Umgebung von Angers, von denen wir mehrere rekrutierten.

Maurice Auger, Besitzer eines Sportartikelgeschäftes an der Place La Rochefoucauld in Angers, stellte sich, Haus und Laden zur Verfügung.

Er war es, der uns in die geistlichen Kreise einführte, auch in das Städtische Krankenhaus, das von katholischen Schwestern geführt war.

Henri Simon, Genie-Leutnant in der französischen Schwesternarmee, war Kriegsfangener in Deutschland gewesen, aus seinem „OFLAG“ (d. h. Offiziers-Gefangenenlager) getürmt und wieder in der Heimatgegend in der Maine-et-Loire gelandet.

Er lebte in der „Klandestinität“ und half uns bei allen Operationen. Er war Hansdampf in allen Gassen.

Wir nannten ihn „Daniel“. Der Seelsorger der Klinik von Angers hatte ihn mir als einen Mustermenschen gepriesen, der nur einen Fehler hatte: es mußte gesprengt werden!

Er kam mir gerade recht.

Die Peilwagen der „Gonio-Station“ von St-Cloud, die bekanntlich die Aufgabe hatten, „Feindsender“ aufzuspüren, sollten aus dem Verkehr geschafft werden.

Doch die Peilwagen waren gar nicht nach Daniels Geschmack. Das Objekt war ihm einfachhin zu klein.

Er hatte einen großen Plan: er wollte einen ganzen Eisenbahnviadukt — den bei Cholet — in die Luft gehen lassen.

Zu meinem größten Bedauern mußte ich mein Einverständnis versagen, da ich operationell nicht auf Groß-Sabotage eingestellt war und keine diesbezüglichen Befehle hatte.

Schließlich begnügte er sich mit der „kleinen“ Sache.

Durch Beautemps bekam ich Verbindung mit den „Francs-Tireurs et Partisans“, kurz F.T.P. genannt. Die F.T.P. waren kommunistisch ausgerichtet, doch befanden sich in ihren Reihen auch viele Nichtkommunisten.

Sie leisteten, besonders in der Sabotage, ganze und prachtvolle Arbeit. Vom alliierten Gesichtspunkt aus waren die F.T.P. vorbildlich in der Resistenz und loyal. Inwiefern sie, national-französisch gesehen, Nachkriegsabsichten hegten und diesbezügliche Pläne verfolgten, sei hier nicht zur Sprache gebracht.

Für uns waren sie auf jeden Fall Kameraden, und zwar gute Kameraden, denen man alles abverlangen konnte.

Daniel wurde mit ihnen in Kontakt gebracht und bekam die Leitung der „Aktion Peilwagen“.

Er schmiß sie mit unseren Freunden von den F.T.P. und mit dem hochexplosiven „plastic“ an einem hellen Sonntagnachmittag, nachdem die Wachen im „silent killing“ unschädlich gemacht worden waren. —

Die „Quittung“ der Aktion erhielt ich — 12 Jahre später in London, gelegentlich einer Konferenz der Westeuropäischen Union.

Die Konferenzteilnehmer saßen abends nach getaner Arbeit zusammen am Kamin. Und wie immer, wenn alte Krieger zusammensitzen, kam die Rede auf die Kriegsjahre.

„Was haben Sie im Kriege getrieben?“, fragte ein Engländer unseren neuen Alliierten, den deutschen Major Fuchs.

„Nachrichtenoftizier und ziemlich lange im Raume Paris“, war die Antwort.

„Wo?“ fragte ich. „In Seng Glu“, sagte er. Und es sei gegen 1943/44 gewesen.

Ich lachte: „Wissen Sie, wer Ihre Peilwagen in die Luft gesprengt hat?“

„Mensch, waren Sie das?“ fuhr er hoch.

Major Fuchs durfte eine Runde Whisky zahlen.

Am selben Abend schrieben wir eine Ansichtskarte an Daniel, der seit August 1944 wieder in seinem Heimatdorf bei Angers wohnte. — Ich brachte Daniel dazu, auf Sprengungen zu verzichten und sich auf das Aufspüren von „V“-Waffen, d. h. explosiven Flugkörpern, zu legen.

Er hatte eine feine Nase und stöberte Abschußrampen in mannigfacher Zahl auf.

Dank seiner topographischen Vorbildung war er der geeignete Mann hierzu.

Eins hat er trotzdem nie verstehen wollen. Daß die R.A.F. kommen mußte, um die Stellungen kaputt zu schießen. Er wollte das mit ein bißchen „plastic“ ganz allein und viel wirkungsvoller besorgen.

„VERY IMPORTANT PERSONS“

Edouard Bossler führte mich bei der Familie Cointreau ein, den Besitzern der Likörfabrik, die in der Nähe von Angers ein Gut besaßen.

Ich lernte dort einen deutschen Offizier kennen, der vor dem Kriege bei den I.G.-Farben in Höchst als Chemiker tätig war. Er war Anti-Hitler, absoluter Kriegsgegner und stand bei einer Gas-Einheit in La Flèche.

Durch ihn konnten wir eigens aus England per Lysander gekommene Gas-Spezialisten in die Felslager bei La Flèche einschleusen und sie dort ihre Feststellungen machen lassen. —

Ich habe, nach dem Kriege, gemeinsam mit der Familie Cointreau und unserem damaligen Frankfurter Konsul, Herrn Joseph Juttel, versucht, ihn aufzufinden; es war, auch bei den I.G.-Farben, umsonst.

(Vielleicht weilte er damals schon als „Bio-Spezialist“ in den United States of America!)

Die Sache hatte ein Nachspiel.

Drei Tage lang hatten besagte englische Herren zu warten, bis der fahrplanmäßige Lysander sie zurück nach England flog. Wir hatten sie in einer Dorfherberge, nicht weit vom Startplatz, untergebracht. Was wir an „Atzung“ zu bieten hatten, waren lediglich Spiegeleier mit Speck, somit dreimal am Tage „English breakfast“, aber ohne „tea“.

Fließendes Wasser gab es nur in der Dachrinne, falls es regnete; doch gab es außer der Miniatur-Waschschüssel ein Blechbidet im Schlafzimmer, das untrügliche Zeichen steigenden modernen Komforts.

Wie groß war mein Erstaunen, als ich acht Tage später ein „message“ folgenden Inhalts erhielt:

„congratulations for successful action stop please provide in future decent accomodation for vips“.

(auf deutsch: gratulieren für erfolgreiche Aktion stop bitten, in Zukunft wohlanständige Unterkunft für hochbedeutsame Leute — Very Important Persons — zu besorgen.)

MONSIEUR LEBOEUF

Wir erwarteten wieder einmal einen Lysander. Alles stand parat, auch Madame Cointreau, die auf ihrem Pferdewägelchen den „courrier“ geladen hatte, der für London bestimmt war.

Das Landungsfeld war groß, größer als die 600x60 Meter der vorgeschriebenen Maße. Dennoch überrollte das Flugzeug die Markierungslichtsignale und sackte in sumpfigen Boden ein.

Nach kurzer Überlegung liefen wir zum nächsten Hofgut, weckten den Bauern und baten um Hilfe.

Der gute Mann kratzte sich am Hinterkopf, schirrte seine Ochsen an, trieb sie aus dem Stall und auf den Weg zum Landungsfeld.

Die Ochsen wurden am Flugzeug angeseilt und — waren erfolgreich. Sie zogen es auf harten Untergrund, und so kam es dann zu einem völlig normalen Start.

Ich darf sagen, daß uns heiß und kalt geworden war.

Der Landmann, der uns geholten hatte, wurde in den „réseau“ aufgenommen; er figurierte hier unter dem Pseudonamen „Leboeuf“.

Im Jahre 1948 weilte ich in La Baule.

Ein englischer Film lief im Projektionssaal des Casinos. Der Titel war: „Maintenant on peut le dire!“

Ich erlebte u. a. „unsere“ Ochsengeschichte noch einmal auf der Leinwand, diesmal schön ausgeschmückt nach allen Regeln der Filmkunst.

DAS „DROPPING“

Ich wurde wieder einmal kurz nach England beordert und auf fliegende „Courier“-Aufnahme umgeschult, kam dann zurück mit Leutnant Jean-Marie Worthing, seines Zeichens Funk-Operateur, und einem ganzen Haufen „containers“. Das waren runde, eiserne Behälter, mit Material gefüllt.

Das Largieren — den Abwurf per Fallschirm — von Menschen und Material nannte man in der Fliegersprache „dropping“.

Für den Engländer bedeutet „dropping“ nun auch „Pferdeäpfel“ und auch die Aktion des Tieres, solche fallen zu lassen.

Ich fand, unter uns gesagt, den Vergleich immer etwas schockant. —

Also, Jean-Marie war ein junger Engländer, der eine französische Mutter hatte und an der Côte d'Azur aufgewachsen war.

Er kam aus gutem Hause und hatte feine Manieren.

Ich kannte ihn schon seit meiner ersten Vorbereitungszeit in Ringway, dem Fallschirmübungsplatz, wo wir ihn als Dandy einschätzten.

Damals, frisch von der Offiziersschule, sah er in seiner neuen Uniform, dem „service-dress“, mit überblankpoliertem „Sam Brown“ — das war der Offiziersgürtel mit Schulterriemen — stets wie geleckert aus. Er trug in Zivil nur teure, helle Wildlederhandschuhe. —

Ein „Empfangskomitee“, von Daniel und Edouard geführt, sollte uns und die „containers“ entgegennehmen.

Diese waren zum größten Teil für Beautemps und die „réseaux“ Buckmaster bestimmt, ein anderer Teil für „Revel“ von den F. F. L. (Forces Françaises Libres), der sofort nach der Liberation die Commission de l'Intérieur im Conseil National de la Résistance präsidieren sollte.

Für Daniel war eigener „plastic“ mitgekommen, worüber er sich mächtig freuen konnte! —

Leutnant Jean-Marie Worthing, den wir später der Einfachheit halber kurz „Marie“ nannten, hatte eine dramatische Landung.

Der Mond war im letzten Viertel, und die Nacht ziemlich düster. Unten gaben sie die Blinkzeichen, ab gingen die „containers“.

„THE KING OF LUXEMBOURG“

Bei einem meiner Blitzbesuche in England durfte ich erfahren, daß unser Erbprinz Jean am 29. Juli 1943 nach der Grundausbildung in Kettering und der erfolgreich absolvierten Kriegsschule in Sandhurst/Aldershot das Offizierspatent erhalten hatte, und daß Prinz Felix und die Regierungsmitglieder bei der „passing-out parade“, das war die Konsekrationsfeier der neuen Offiziere, zugegen waren.

Und daß bei dieser Gelegenheit die Militärkapelle zur Feier des Tages den „Feierwón“ und „Letzeburg de Letzeburger“ gespielt habe.

Bekanntlich trat unser heutiger Großherzog dann in das Regiment der „Irish Guards“ ein, die maßgeblich bei der Befreiung beteiligt waren. —

Auch unser Prinz Charles sollte später auf der gleichen Militärakademie seine Ausbildung erfahren.

Sein Bruder, seiner Zeit dort „The King of Luxembourg“ genannt, wurde ihm vom „Regimental Sergeant-Major“ (dem obersten Feldwebel), immer als leuchtendes Vorbild gepriesen.

Im übrigen bekam Prinz Charles einmal drei Tage „c. b.“ (confined to barracks), in der Übersetzung mit „Bing“ oder mit Kasernenarrest zu bezeichnen, weil er, freundlich wie er nun einmal ist, einem Untergebenen den militärischen Gruß als Erster entboten hatte!

Unsere Prinzessinnen Elisabeth und Marie-Adelheid traten, sobald sie das vorgeschriebene Alter erreicht hatten, der „St. Johns Ambulance Brigade“ bei, wo sie eine angemessene Helferinnenausbildung erhielten. Sie kamen dann später in das M.T.C., das „Mechanised Transport Corps“, und wurden unter anderem dort auch als „Driver-Mechanics“ ausgebildet, d. h. als „Chauffeurs-Mécaniciens“.

Sie fuhren ihre „Trucks“, die schweren Lastwagen. Und auf diesen kehrten sie mit einer Röntgeneinheit heim, die unserem Gesundheitsministerium von der „Luxembourg Society“ in England geschenkt worden war. (Außerdem hatte das „British Red Cross“ einen Fuhrpark von 21 Ambulanzen und Lastwagen zur Verfügung gestellt, die u. a. von Prinzessin Marie-Gabrielle und Prinz Charles nach Luxemburg gebracht wurden, um dem „Rapatriement“ zu dienen.)

Das „Dropping“ der „Containers“

Wir drehten noch eine Runde, und dann war es an uns.

„Action station — Go“.

„Die „containers“ fielen gruppiert und waren leicht zu lokalisieren. Ich selbst hatte keine Schwierigkeiten; „Marie“, der hinter mir hersprang, war abgetrieben worden.

Daniel besorgte die Sicherstellung der Warenladungen. Ich begab mich mit Edouard auf die Suche nach „Marie“. Ich muß sagen, mir schwante nichts Gutes, hatte ich doch schon einmal einen Kameraden beim Absprung verloren.

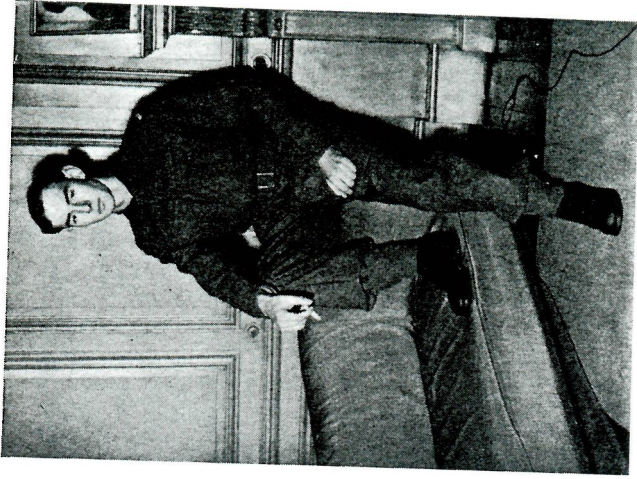
In den frühen Morgenstunden fanden wir ihn.

Sein Fallschirm hatte sich am Schornstein eines Gehöftes verfangen, und unser Dandy hing zwischen Himmel und Erde.

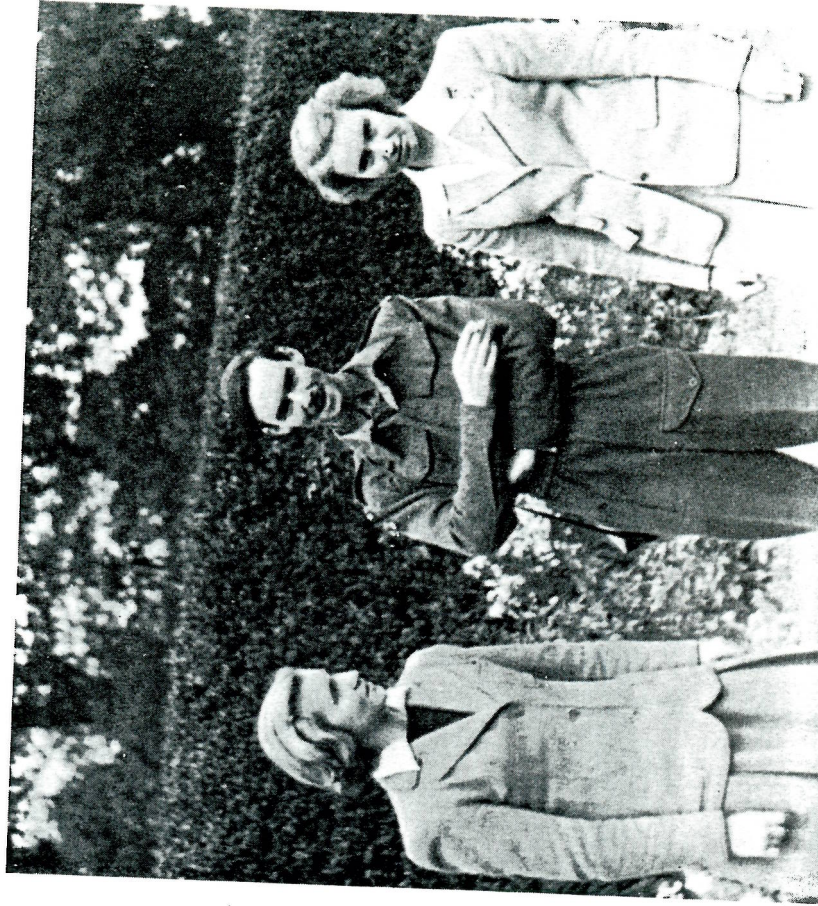
Edouard stieg hinauf, lockerte die Seile des Schirms, „Marie“ sauste herunter und landete mitten im Misthaufen.

Er trug selbstverständlich helle Wildlederhandschuhe und stank noch tagelang nach Jauche.

Was nicht verhinderte, daß er sofort ans Werk ging und wirklich hervorragende Arbeit leistete. —



1943: Unser Prinz Jean. Ruhe-
pause auf der Kriegsschule ...
Unten: 1943: Auf Wochenurlaub
„zu Hause“ in London-Byfleet:
Prinz Jean und seine Schwestern
Elisabeth und Marie-Adelheid.



Unsere Großherzogin im Kreise ihrer „uniformierten“ Familienmitglieder