Im Westen nichts Neues –

aber viel Altes, das zu denken gibt!

Der Rauch hat sich verzogen. Das Getöse der Schlachten des 1. Weltkriegs ist auch seit knapp 100 Jahren verstummt. Was bleibt sind Erinnerungen, Kriegsgräber und jede Menge Relikte des alten Frontverlaufs. Coelestina Lerch und Dr. Dietrich Hub fuhren diesen ab und erlebten so eine einfach nur interessante Motorradtour.

Westfront 1914 -1918

Eine gespenstische Ruhe liegt über der Landschaft nordöstlich von Verdun. Wir fahren sanft um die Kurven und der Gasgriff bleibt im unteren Drittel. Das Geräusch des Boxermotors passt dabei nicht so recht zur Landschaft, über der eine ganz eigenen Ruhe liegt. Den kühlen Fahrtwind empfinden wir obendrein als als sehr angenehm, aber jeder weiß: Vor knapp 100 Jahren stürmten hier Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett gegeneinander an. Im Nahkampf überlebte nur der, der zuerst tötete. Hier erklang in der Luft das Pfeifen beim Anflug der Artilleriegranaten, danach folgten die Einschläge und die Schreie der Getroffenen. Unbeschwertes Reisen fällt schon deshalb in dieser Gegend schwer, denn wirklich friedlich wurde diese schöne Landschaft nie wieder, auch wenn seit dem 1. Weltkrieg nun schon fast 100 Jahre vergangen sind.

Wir fahren entlang der Westfront des Ersten Weltkrieges. Hier verliefen die Schützengräben, hier wurden Dörfer dem Erdboden gleich gemacht. Das ist lange her. Geblieben sind aber die Soldatenfriedhöfe und davon sehen wir weit mehr als uns lieb ist. Die toten Kämpfer begrub man meist nahe den Orten, wo sie gefallen waren – vorausgesetzt man fand die Leichen nach dem Trommelfeuer der Artillerie überhaupt. So werden bei Straßenbauarbeiten immer noch Skelette oder Knochen von unbekannten Soldaten entdeckt. Drei Viertel der Opfer des 1. Weltkrieges fielen übrigens durch Artilleriegranaten. Aber selbst ohne Feindeinwirkung muss das Leben in den Schützengräben furchtbar gewesen sein und fordete auch wegen katastrophaler sanitärer Bedingungen viele Opfer durch Krankheiten wie Tyhus und Cholera.

Kriegsgeräte: Geschütz im Fort Vaux (oben) und ein Renault-Panzer in Compiegne(rechts).

Im Geschichtsunterricht hört man von großen Schlachten und berühmten Heerführern. Wie es den einfachen Soldaten dabei erging, wird selten berichtet. Anders im Memorial de Verdun: Dort erfährt man beispielsweise, wie es in den Schützengräben aussah, wenn es mehrere Tage geregnet hatte. Der „Grabenfuß“, eine eitrige Hautverletzung, die durch Scheuern der Füße an den Stiefeln und der ständigen Nässe entstand, war eine völlig normale Erkrankung. Weit grauenhafter waren aber die Verstümmelungen und Gesichtsverletzungen durch Granatsplitter.

Wundervoll: Motorrad fahren im Gebiet der Somme (oben).

An der Somme fahren wir durch eine liebliche Landschaft, im Argonnerwald durch kühle Fichtenwälder und am Hartmannsweilerkopf über luftige Höhen oberhalb der Baumgrenze. Man könnte hier ganz unbeschwert touren, aber auch wie wir die Orte des Krieges aufsuchen. In Frankreich gibt es nämlich weit mehr Relikte des Ersten Weltkrieges als man annimmt. Die Vergangenheit ist bekanntlich nicht tot, sie ist nicht einmal vergangen. Auf unserer 14tägigen Tour müssen wir also einzelne Schauplätze auswählen und mancherlei Bunker, Erinnerungsstätte und viele Soldatenfriedhöfe auslassen.

Besonders drei Regionen – Nordfrankreich wegen der großen Schlacht an Somme und der Panzerschlacht von Cambrai, den Festungen rund um Verdun und dem Hartmannsweilerkopf im Elsass – galt unser Interesse. Wir erleben also keine Genusstour, sondern eine Reise in eine blutige Vergangenheit. Kleine Sträßchen und nette Kurven erfreuen uns dabei trotzdem. Gesehen haben wir natürlich auch sehr viel. Und dabei über die Vergangenheit genau soviel gelernt, wie über diese angeblich unvermeidbaren Kriege - damals wie heute. Wir wissen auch: So bequem wie wir reisen und übernachten, lebten damals nur die obersten Dienstgrade. Zur Zeit des Ersten Weltkrieges waren die wenigsten Militäreinheiten „motorisiert“.

Die meisten Soldaten wurden mit der damals überaus kriegswichtigen Eisenbahn in einfachen Güterwaggons transportiert und mussten danach zu Fuß zu ihrem Einsatzort gehen, samt Gepäck und Waffen. Auch muss man wissen, dass die Frontsoldaten selbst im Winter im Freien oder ihren Unterständen übernachteten. Auch wurde der Nachschub zur Hauptkampflinie viel häufiger per Pferdewagen als durch Lastwagen transportiert. Auf dem Rückweg wurden dann Verwundete in die Lazaretts weit hinter die Front gebracht. Motorräder im Kriegseinsatz gab es allerdings auch schon, doch waren diese äußerst selten. „Marschieren“ war die also die übliche Fortbewegungsart der Soldaten.

Westfront 1914 -1918

NORDFRANKREICH

Vimy, nur 20 Kilometer von der belgischen Grenze entfernt, ist der Ausgangspunkt unserer Reise entlang der Stätten des Ersten Weltkrieges. Erstaunlich neu ist das Dokumentationszentrum am kanadischen Denkmal. Kanada war zu Zeiten des Ersten Weltkrieges Teil des britischen Weltreiches und hatte dementsprechend auch Soldaten zu stellen. Die Schützengräben am Dokumentationszentrum sind nachgebaut und wirken wenig wirklichkeitsnah. In Arras ist der Steinbruch „Carriere Wellington" höchst interessant. Dieser Steinbruch wurde vor Beginn des Ersten Weltkrieges aufgebeben, weil die Förderung nicht mehr rentabel war. Als sich die Frontlinie vor der Stadt Arras festfraß, kam britischen Generälen die Idee, die Gänge des Steinbruches wieder auszubauen, um sich so unterirdisch an die feindlichen Schützengräben „anzuschleichen". Am 9. April 1917 war es soweit: Durch eigens dafür gebohrte Ausgänge stürmten englische und australische Soldaten ins Freie gegen die deutschen Linien. Doch die Deutschen hatten ihre vordersten Schützengräben längst aufgegeben und sich in die „Siegfriedstellung" zurückgezogen.

Deshalb mussten sich die Angreifer wider Erwarten auf freiem Feld zu den gegnerischen Verteidigungslinien vorkämpfen - mit katastrophalen Folgen. In Cambrai - 50 Kilometer westlich von Arras - versuchen wir den Verlauf der ersten großen Panzerschlacht nachzuvollziehen. Möglich wird das erst, als wir die Schautafel am Wasserturm entdecken, welche ein Geländepanorama mit den Fahrtrichtungen der Panzer zeigt. Die Briten griffen hier am 20. November 1917 mit 350 Panzern an und durchbrachen damit die deutschen Linien. Doch der Vormarsch blieb stecken, die Deutschen schafften Verstärkung heran, und wie so viele Schlachten im Ersten Weltkrieg ging auch dieses Gefecht unentschieden aus. Auch in Cambrai ist nicht mehr viel vom damaligen Schlachtgelände zu entdecken. Allerdings: Lokale Forscher haben einen der monströsen britischen Mark IV Panzer im Erdboden geortet und ausgegraben.

Das neuartige Kettenfahrzeug wurde damals mehrfach von der deutschen Feldartillerie getroffen, als er in einem Graben stecken geblieben war. Später wurde alles mit Erde bedeckt und das Wissen um die Existenz dieses Panzers – des einzigen noch erhaltenen Typs dieser Art – ging fast verloren. Derzeit steht er in einer Scheune. Über das Fremdenverkehrsamt Cambrai kann er besichtigt werden. Später soll er in ein Museum gebracht werden. In Peronne im „Historial de la Grande Guerre" bekommen wir viele Informationen zum Kriegsverlauf und zur Bewaffnung und Ausrüstung der Truppen. Interessant fanden wir die Gegenüberstellung von Propagandabildern aus dem 1. Weltkrieg mit Filmen über andere Kriege, die damals wie heute angeblich sauber geführt werden.

Vom noch erhaltenen Schützengraben Vauquois bei Verdun (unten) kurven wir zum Lac Blanc (rechts) im Elsass.

Aber allein die vielen Soldatenfriedhöfe in Frankreich beweisen das Gegenteil. Bei Thiepval steht beispielsweise das weltweit größte Monument für gefallene britische Soldaten. Hier an der Somme sollte die britische Armee von Juli bis November 1916 die deutschen Schützengräben durchbrechen – zeitgleich als die Deutschen dies bei Verdun versuchten. Die „Schlacht an der Somme“ war für die Briten eine Katastrophe. Allein am ersten Tag starben 20.000 Briten. Dieses Gemetzel entstand deshalb, weil die Strategie immer noch die war, nach Artillerievorbereitung die Infanteriegegen die feindlichen Stellungen anrennen zu lassen – trotz deren Maschinengewehre. Im Interpretationszentrum werden auch einzelne hier getötete Briten, meist junge Kriegsfreiwillige, aufgelistet.

Unser nächstes Ziel heißt Compiègne, 90 Kilometer südlich gelegen. Es ist wegen seines Waldes bekannt, denn hier stand der Eisenbahnwagen, in dem die Vertreter Deutschlands am 11. November 1918 den Waffenstillstand unterzeichnen mussten. Diesen französischen Waggon – übrigens ein Speisewagen – nutzten die französischen Generäle als mobilen Konferenzraum. Die Eisenbahnschienen im Wald von Compiègne dienten ursprünglich keineswegs dem normalen Zugverkehr, sondern wurden für Eisenbahngeschütze gebaut. Derselbe Eisenbahnwagen wurde am 22. Juni 1940 demonstrativ zurück an diesen Platz im Wald gebracht, als Deutschland im Zweiten Weltkrieg nach dem erfolgreichen Frankreichfeldzug sich die Kapitulation der Franzosen unterzeichnen ließ. Anschließend wurde der geschichtsträchtige Waggon als Trophäe des triumphalen Sieges über Frankreich in Berlin ausgestellt. Am Ende des 2. Weltkrieges stand der legendäre Salonwagen mit der Nummer 2419 D verlassen bei Crawinkel in Thüringen und verbrannte dort. Das, was heute im Wald von Compiègne zu sehen ist, ist also ein baugleicher Wagen als Ersatz. Im Inneren – das leider nicht betreten werden kann – sind die Unterzeichner des Waffenstillstandes von 1918 als Figuren dargestellt. Eine kleine Ausstellung mit französischen Erklärungen gibt den passenden Rahmen dazu. Vor dem Gebäude befindet sich ein nachgebauter Renault-Panzer des 1. Weltkrieges, sowie weitere Fahrzeuge aus dem ebenfalls nur schrecklichen 2. Weltkrieg.

VERDUN

Nach derart vielen Informationen über den Verlauf des Ersten Weltkrieges genießen wir die 220 Kilometer „normale“ Motorradtour zu unserem Standquartier für die nächsten Tage in Verdun. Dort angekommen präsentiert sich uns eine freundliche Stadt, die auf den ersten Blick nicht mehr an frühere Kriegszeiten erinnert. In einem Café nahe „Porte de Chaussée“ treffen wir eine Motorradgruppe aus England. „Very old, your bike“, äußert sich ein mit Kutte bekleiderter Brite beim Blick auf unsere gute, alte R 80 RT. „But famous!“ (wohlgemerkt „berühmt!“ nicht etwa: „famos!“) ergänzt ein anderer. Anscheinend weiß man auch in England alterhwürdige, weil unverwüstliche Boxermotoren von BMW zu schätzen.

„Verdun, la vie!“ (Verdun, das blühende Leben!) ,so wirbt das lokale Tourismusbüro für ihre Stadt an der Maas. Richtig, das ist einer der Flüsse, die in der ersten Strophe des Deutschlandliedes aufgezählt werden! Unser Motorrad bleibt am Ufer der Maas stehen, wir gehen spazieren und genießen das gute Wetter. “Verdun, la vie!“ – das stimmt, aber der Eindruck bleibt zwiespältig. Durch Verduns adrette Fußgängerzone flanieren verliebte Paare, und über ihnen steht trotzig und drohend das Siegesdenkmal. Die Region um Verdun steht nach deutschem Geschichtsverständnis wie kein anderer Ort für das sinnlose Sterben in den Schützengräben. Im französischen Bewusstsein steht die „Heldenstadt Verdun“ jedoch für das „Ils ne passeront pas!“ („Sie werden nicht durchkommen!“).

Tatsächlich ist es der deutschen Armee nie gelungen, die Stadt einzunehmen. Allerdings sollte die Verteigungsbereitschaft Frankreichs durch einen Sieg gebrochen werden. Strategisch - in der ersten Kriegszeit galt Verdun als untergeordnete französische - war sie nicht wirklich wichtig. Allerdings hat die Stadt eine lange Geschichte als Bollwerk gegen Eindringlinge aus dem Osten. Verdun hatte für die französische Bevölkerung deshalb ein große symbolische Bedeutung. Genau hier wollte die fünfte deutsche Armee unter Führung von Kronprinz Wilhelm (dem Sohn von Kaiser Wilhelm II.) die starre Front durchbrechen und Frankreich zur Kapitulation zwingen. Obendrein wollte Kronprinz Wilhelm als zukünftiger Kaiser mit einem glänzenden Sieg nach Hause kommen.

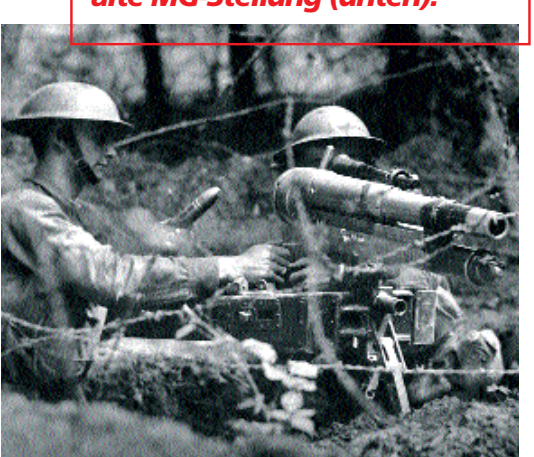
Der Weihnachtsfriede 1914

An Weihnachten 1914 schwiegen an weiten Teilen der Westfront die Waffen, ohne das es dafür einen Befehl gegeben hätte. An vielen deutschen Frontabschnitten wurden neben Weihnachtsgeschenken auch kleine Weihnachtsbäume bis nach vorne zur Hauptkampflinie gebracht. Viele Soldaten haben diese wohl oben auf die Schützengräben gestellt, direkt in Richtung des Feindes. Am Heiligen Abend erklangen an manchen Frontabschnitten auch Weihnachtslieder. All dies soll dazu beigetragen haben, dass am Heiligen Abend nicht geschossen wurde. Die Waffenpause wurde obendrein zur Versorgung von Verwundeten und zur Bestattung der Toten genutzt. An einigen Frontabschnitten seien an Weihnachten Soldaten beider Seiten ohne Waffen aufeinander zugegangen und hätten Weihnachtsgeschenke ausgetauscht. In Flandern hätte es sogar einen gemeinsamen Gottesdienst gegeben, in welchem der Psalm 23 erst auf Deutsch und dann auf Englisch gebetet wurde. Der Grund für diesen spontanen Waffenstillstand an Weihnachten war zweifellos auch die Kriegsmüdigkeit beider Seiten. Den deutschen Soldaten war im August 1914 versprochen worden, sie wären im Dezember in Paris. Auch die französischen und englischen Soldaten hätten gerne den Krieg beendet, um Weihnachten mit ihren Familien zu feiern. Der Weihnachtsfriede wurde gegen den Willen der Heeresleitung geschlossen. In den folgenden Jahren wurden den Soldaten schwerste Disziplinarmaßnahmen angedroht, sollte es nochmals zu einer solchen Waffenruhe kommen.

Doch der Festungsgürtel der Stadt erwies sich als unüberwindbar. Gesiegt hat in Verdun also niemand. Verloren haben neuesten Schätzungen zufolge etwa 800.000 Soldaten auf beiden Seiten, die entweder getötet, vermisst oder verwundet wurden. Der Kronprinz gehörte nicht dazu. Er ging nach dem Krieg zusammen mit dem Kaiser nach Holland ins luxuriöse Exil. Wir parken die BMW oben am Beinhaus von Douaumont. Die Landschaft vor der Stadt Verdun macht einen gepflegten Eindruck – mit sanften Hügeln, kleinen Wäldchen und vielen grasbewachsenen Flächen. Die Bäume hier wuchsen jedoch alle erst nach dem 1. Weltkrieg. 1918 gähnte vor Verdun vielmehr eine Wüstenlandschaft aus Trümmern, Stacheldrahtresten und zerschossenen Bäumen. Das Beinhaus baute man übrigens in der Form eines Schwertgriffes. Das Klinge des Schwertes kann und soll nicht gesehen werden, denn die Waffe wurde in die Erde gebohrt – Symbol für das Ende eines Kampfes. Das liegt lange zurück, doch die Geschehnisse bleiben immer gegenwärtig. Im Beinhaus ruhen beispielsweise die Knochen der vielen Toten, die man nicht mehr als ganzen Körper bestatten konnte. Viele davon stammen sicher auch vom Terrain rund ums Fort Douaumont, dem berühmtesten Bauwerk Verduns, nur wenige hundert Meter weiter.

Die in weiten Teilen zugängliche Festung ist ebenfalls ein riesiges Soldatengrab. Am 8. Mai 1916 – das Fort war bereits von deutschen Truppen eingenommen – ereignete sich im Inneren eine Explosion. Vermutlich hatte sich Flammenwerferöl entzündet. Die deutschen glaubten irrtümlicherweise, Franzosen würden das Fort angreifen und warfen Handgranaten in Richtung des vermeintlichen Gegners. Weitere Munitionsvorräte im Fort zum explodierten. Dabei kamen 679 deutsche Soldaten um. Diese wurden beerdigt, indem man alle Leichen in einen unterirdischen Gang trug und ihn zumauerte. Dort ruhen sie bis heute. Fort Vaux präsentiert sich als ähnliche Festung wie Fort Douaumont, nur etwas kleiner. Dieses Fort musste von den Franzosen aufgegeben werden, weil der Beschuss die Wasserzisterne zerstört hatte und die Verteidiger kurz vor dem Verdursten waren. Die unterirdische Zitadelle Verduns sollte man aber auch besuchen. Durch die werden wir mit kleinen Wagen gefahren. „Wie in einer Geisterbahn beim Jahrmarkt“, denke ich dabei. An 15 Stationen erfahren wir viel über das Leben und das Sterben der Soldaten in diesem Untertagebau. Wird Zeit für andere Gedanken, wir sollten wieder Motorad zu fahren! Am folgenden Tag pfeilen wir also in westliche Richtung und zwar in den Argonnerwald.

Ansichten aus Verdun: Duaumont Beinhaus (oben), Pennsylvania-Monument (rechts) & alte MG-Stellung (unten).



Westfront 1914 -1918

Der Verlauf des 1. Weltkrieges an der Westfront

Der Beginn des 1. Weltkriegs basiert auf der Ermordung - 28. Juni 1914 - des österreichischen Thronfolgers durch einen serbischen Fanatiker in Sarajewo. Österreich, das schon lange gegen Serbien vorgehen wollte, stellte daraufhin ein Ultimatum. Der deutschen Kaiser versicherte dem verbündeten Österreich seine "Nibelungentreue" und zog Deutschland damit in den Krieg hinein. Die Bündnisse der anderen Seite "funktionierten" ebenfalls. Die deutsche Regierung verlangte von Frankreich, dass dieses Neutralität versprechen müsse. Sofern Frankreich wider Erwarten darauf einginge, sollte noch eins drauf gesetzt werden, indem Deutschland als Pfand die Herausgabe der Festungen Metz, Toul und Verdun verlangen würde – eine für jeden Franzosen völlig unannehmbare Forderung. Am 3. August erklärte Deutschland Frankreich den Krieg. Von Belgien verlangte die deutsche Regierung, den Durchzug seiner Armee zu gestatten – eine ebenfalls irreale Forderung. Als die deutschen Armeen trotzdem durch Belgien marschieren, erklärte das mit Belgien verbündete England Deutschland den Krieg. Da Russland wiederum mit Serbien verbündet war, gab es im Osten gleich noch einen weiteren Kriegsgegner. In Folge des uneingeschränkten U-Boot-Krieges trat 1917 auch Amerika in den Krieg ein. Der Weltkrieg war perfekt.

Der nach dem deutschen Generalstabschef Schlieffen genannte Angriffsplan sah vor, dass die deutsche Armee Frankreich in einem "Sichelschnitt" von Norden her über Belgien kommend, sowie vom Elsass her, angreifen sollte. Der deutsche Vormarsch geriet jedoch bereits im Herbst 1914 ins Stocken. Im Westen bildete sich eine Frontlinie von der Schweiz - knapp an Paris vorbei - bis an die französische Kanalküste. Der Verlauf dieser änderte sich über vier Jahre Krieg hinweg kaum. Der Grund dafür war, dass mit der Waffentechnik jener Zeit - vor allem mit Maschinengewehren - die Verteidiger den Angreifern deutlich überlegen waren. Deshalb gelang weder den Engländern an der Somme ein Durchbruch durch die deutschen Linien, noch konnten die Deutschen die Festungsstadt Verdun einnehmen. Erwähnenswert ist aber auch die deutsche U-Boot-Waffe, mit der man Nachschub der Gegner verhindern wollte. Die enorme Zahl der Soldaten und des Kriegsmaterials aus Amerika führte im Oktober 1918 dazu, dass die deutsche Regierung den Kampf als verloren ansah. Kaiser Wilhelm II ging samt seinem Sohn Wilhelm, dem „Angreifer" von Verdun nach Holland ins Exil und überließ bürgerlichen Politiker die "Konkursabwikkelung". Damit war die Basis für die spätere „Dolchstoßlegende" geschaffen, wonach "das im Felde unbesiegte deutsche Heer" durch bürgerliche Politiker hinterrücks erstochen wurde.

An der Routes de Cretes finden sich neben Spuren des Krieges auch Startplätze (oben) für Gleitschirmflieger.

Der Fahrtwind tut gut, die Sträßchen sind kurvig, aber nicht nette Dörfchen, sondern Soldatenfriedhöfe prägen auch diese Gegend. Im Romagne-sous-Montfaucon treffen wir am amerikanischen Soldatenfriedhof wieder eine Gruppe britischer Motorradfahrer. Solche „Battlefield-Tours" scheinen populär zu sein, obwohl man - wie wir meinen - woanders einfach wesentlich unbeschwerter fährt. Diese Aussage gilt auch für Vauquois, wo uns die Reste des Minenkrieges erschrecken. Weil der direkte Angriff gegen feindliche Schützengräben zu verlustreich war, betätigten sich beide Seiten als Tunnelbauer – um Sprengladungen unter den gegnerischen Linien zu platzieren. Das Ergebnis präsentiert sich auch heute noch als Kraterlandschaft. Die erhalten Bunker „Abri du Kron- prins" wurde nach dem Krieg von den Franzosen so genannt – obwohl der Kronprinz weit hinter der Front im wesentlich bequemeren Gemächern nächtigte. Am Kaisertunnel genießen wir das Essen aus der Feldküche. Das örtliche Fremdenverkehrsbüro lässt einmal im Monat Soldatenleben lebendig werden – oder jedenfalls die erträgliche Seite des Soldatenlebens. Im Bergmassiv hier dienten die Tunnel vor allem dazu, um Truppen und Material in günstige Positionen für Angriffe zu bringen. Als die Deutschen 1918 abzogen sprengten sie ihre Tunnel. Ein Teil davon wurde wiedergefunden und restauriert. Der Größte davon ist der "Kaisertunnel" mit einer Länge von 455 Metern.

Neue Kriegstaktiken

Vor allem die Erfindung des Maschinengewehres hatte die Kriegsführung erheblich verändert – was anfangs jedoch beide Seiten noch nicht genügend einschätzen konnten. Kavallerieangriffe – die Reiter trugen anfangs noch den Degen – gegen eine mit einem Maschinengewehr verteidigte Stellung erwiesen sich als unnützer Selbstmord. Auch Infanterietruppen – vor allem, wenn sie noch durch Stacheldrahthindernisse aufgehalten wurden – waren ein leichtes Ziel für die Maschinengewehrschützen. Beide Seiten setzten deshalb auf Artillerieangriffe. Vor einem Infanterieangriff sollte deshalb die eigene Artillerie mit ihrer „Feuerwalze" alle feindlichen MG-Nester zerstören. Diese permanent einschlagenden Granaten kosteten zwar auf beiden Seiten unzähligen Soldaten das Leben. Die Artillerie schoss damals zu ungenau, um jeden Punkt der feindlichen Linien zu treffen. Die Angreifer blieben häufig im Niemandsland liegen, weil meistens einzelne MG-Nester das Bombardement überstanden. Am ersten Tag der Schlacht an der Somme starben 20.000 Briten im Feuer der deutschen Maschinengewehre. Die ersten Panzer waren deshalb vor allem als „Maschinengewehrzerstörer" konzipiert. Sie sollten dazu dienen, nahe genug an ein feindliches MG-Nest heranzukommen, um dieses zu vernichten. Auch war die Kommunikation innerhalb des Heeres recht lückenhaft. Funkanlagen wurden in dieser Zeit noch nicht an Land verwendet. Brieftauben waren nach wie vor ein wichtiger Kommunikationsweg. Wegen mangelnder Verständigung zwischen Artillerie und Infanterie starben viele Soldaten durch Einschläge der eigenen Granaten – im Neudeutsch „friendly fire" genannt. Dem Artillerieangriff folgten Infanteriesoldaten mit aufgepflanztem Bajonett – oder mit Flammenwerfern. Nach den „Anfangserfolgen" dieser neuen Waffe zeigte sich bald, dass die Träger der Flammenwerfer ein leichtes Ziel für die gegnerischen Schützen waren. Neu war im Ersten Weltkrieg die Verwendung von Giftgas. „Des Kaisers chlorreichen Siege" wurden bald von der anderen Seite kopiert. Viele Soldaten starben noch lange nach dem Krieg an Verätzungen in der Lunge.

ELSASS

Im Elsass findet man das wohl einzige Relikt des Ersten Weltkrieges, das man heute noch gebrauchen kann. Die für den Nachschub gebaute „Route de Cretes" verläuft 77 Kilometer über den Höhenzug der Vogesen und führt durch keine Orte. Sie sollte schnelle Transporte zwischen den französischen Stellungen ermöglichen. Diese Straße präsentiert sich uns heute, als wäre sie nur für Fans des Gasschiebers geschaffen worden: Sensationelle Kurven, meist guter Straßenbelag und vor allem grandiose Aussichten. Die Höhenzüge der Vogesen waren auch fürs deutsche Militär interessant. Gekämpft wurde im Elsass viel, doch die „Siege" dort waren nie von Dauer und erst recht nicht kriegsentscheidend.

Am Hartmannsweilerkopf oder "Harmannswillerkopf" wechselten sich im Jahr 1915 regelmäßig Angriffe und Gegenangriffe ab. Gestorben sind viele, gewonnen hat auch hier keiner. Heute erinnern Gedenkstätten, Relikte der Kriegsstellungen und Soldatenfriedhöfe an das große Sterben auf diesem „Berg des Todes". Ein 20 Meter hohes weißes Kreuz lenkt den Blick schon von weitem auf den Berggipfel, der wegen seiner exponierten Lage Schauplatz zahlreicher Gefechte war. An die Gedenkstätte schließt sich ein französischer Soldatenfriedhof an. Das deutsche Gegenstück befindet sich in Cernay, sechs Kilometer entfernt. Nach wie vor weht über französischen Kriegsgräbern die Trikolore, während auf deutschen Soldatenfriedhöfen keine Flaggen angebracht werden dürfen. Von den Soldatengräbern hinter der Gedenkstätte aus gelangt man zu Fuß in kurzer Zeit aus zum Gipfel, vorbei an Resten von Schützengräben und Bunkern. Am Memorial du Wettstein (Lingenkopf) wurden in den 70er-Jahren alte Schützengräben freigelegt und restauriert. Bei den Grabungsarbeiten stieß man immer wieder auf Soldatenleichen. Französische und deutsche Stellungen waren hier teils nur 50 Meter voneinander entfernt. Die Schützengräben können betreten werden. Unbeteiligt geht wohl niemand durch diese Gräben. Im Soldatenlied über den Argonnerwald lautet ein Vers: „Bedroht der Feind uns noch so sehr, wir Deutsche fürchten ihn nicht mehr. Und ob er auch so stark mag sein, in unsere Stellung kommt er doch nicht rein." Im Oktober 1918 war jedoch genau dies geschehen und Deutschland verlor den Krieg. Und fing 21 Jahre später den nächsten Weltkrieg an. ***M&R***

Allgemeines

Die beschriebene Strecke verläuft durch die Departements Normandie, Picardie, Nord pas de Calais, Champagne-Ardenne, Lorraine und Alsace. Trauriges Zentrum der Reise war Verdun. Für diesen Ort samt Umgebung sollte man mindestens zwei Tage einplanen.

Beste Reisezeit

Wer die Strecke entlang der alten Front abfahren möchte, sollte dieses zwischen Mitte April und Ende Oktober tun. Manche Sehenswürdigkeit ist während des Winters nicht zugänglich. Außerdem wird die Route de Cretes nicht vom Schnee befreit und unterliegt so einer natürlichen Wintersperre.

Anreise

Wir starteten in Arras (Nordfrankreich, etwa 150 Kilometer nördlich von Paris, Anfahrt über die A 26.

Übernachten

Arras - "La Corne d'Or"
1, Place Guy Mollet,
F- 62000 Arras
Tel. 0033/(0)321588594
http://www.lamaisondhotes.com

Peronne - Gasthaus bei Frau Warlop
F-80320 Fresnes-Mazancourt
Tel. 0033/(0)322854949
http://www.maison-warlop.com

Thiepval - Butterworth Farm
Route de Bazentin
F-80300 Pozieres
Tel. 0033/(0)322740447
http://www.butterworth-cottage.com

Cambrai - Le Clos Saint Jacques
9, rue Saint Jacques, F- 59400 Cambrai
Tel. 0033/(0)327743761
http://www.leclosstjacques.com

Verdun - Hotel du Tigre**
22 avenue de Paris, F-55100 Verdun
Tel. 0033/(0)329863447

Kaysersberg - Les Remparts***
4 rue de la Flieh
68240 Kaysersberg
Tel. 0033-(0)389471212
http://www.lesremparts.com

Allgemeine Infos

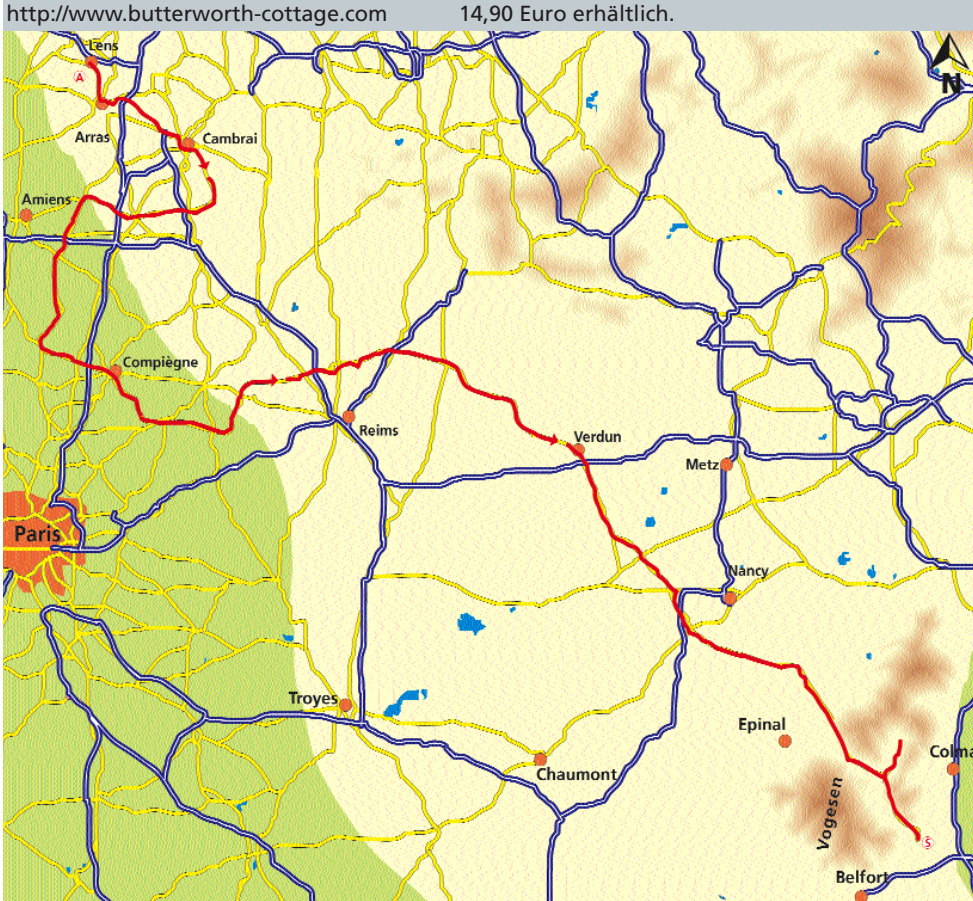
Arras: Steinbruch „Carrière Wellington": www.ot-arras.fr.

Verdun: http://www.verdun-tourisme.com,

Vauquois:
http://www.tourisme-meuse.com

Lothringen:
http://www.tourisme-lorraine.fr

Elsass: http://www.tourisme-alsace.com

Bücher

Äußerst präzise und selbst für engagierte Historiker geeignet sind die „Militärgeschichtlichen Reiseführer" von Markus Klauer. Außerdem lohnt der Blick in den Militärgeschichtlichen Reiseführer „Verdun" von Klaus Rohde, 9,95 Euro. Eindrückliche Informationen vom Leben der Soldaten bei Verdun geben die Bücher von Kurt Fischer "Spurensuche bei Verdun" und "Berichte aus dem Fort Douaumont", beide für je 14,90 Euro erhältlich.