

Die Evakuierung Straßburgs 1939¹

Louis Ludes

Zur Vorgeschichte: die Maginot-Linie

1926 empfahl die französische Kommission für die Grenzverteidigung „Commission de défense des frontières“ den Bau einer befestigten Verteidigungslinie gegen Deutschland. Vier Jahre später wurden die dafür nötigen Kredite in Höhe 2,9 Milliarden Franken von der französischen Kammer in Paris gewährt. Dies geschah auf Vorschlag des damaligen Kriegsministers André Maginot (1877–1932); so ging sein Name als „Ligne Maginot“ in die Geschichte ein, obgleich der tatsächliche Urheber sein Amtsvorgänger Paul Painlevé war.

1930 begannen die Arbeiten. 25.000 Zivil- und Militärpersonen wurden dafür eingesetzt. Bis zur (vorläufigen) Fertigstellung 1932 wurden allerdings weit mehr, nämlich 5 Milliarden Franken verbraucht.

Die Bauarbeiten im Elsass entlang des Rheins, der ja eine natürliche Verteidigungslinie darstellt, beschränkte sich auf kleinere Bunker (Abb. 1); in Schoenenbourg, gelegen zwischen Weißenburg und Hagenau, und in Hohwald inmitten der Vogesen wurden starke Befestigungen gebaut, besonders aber im nördlichen Elsass und Lothringen. Metz wurde Zentralort der Maginot-Linie und dadurch die größte befestigte Stadt der damaligen Welt!

In Montmédy am östlichen Ende der französisch-belgischen Grenze hörte die Maginot-Linie auf, um nicht die Belgier zu brüskieren. Denn eine Verlängerung dieser Verteidigungslinie entlang der belgisch-französischen Grenze hätte bedeutet, dass Frankreich zwar einen deutschen Angriff auch durch Belgien hindurch erwartete, wie es dem alten Schlieffen-Plan von 1905 entsprach,² aber nicht bereit war, Belgien in Belgien zu verteidigen, obgleich seit 1920 ein französisch-belgisches Militärbündnis bestand.³

Die Evakuierungspläne für Straßburg

Hinter dieser kolossalen Befestigungslinie sollten im Kriegsfall 400.000 Einwohner aus 71 Städten und Dörfern an der Ostgrenze evakuiert werden, Straßburg mit rund 230.000 Einwohnern inbegriffen, und zwar in die Region Savoyen, Italien benachbart, wie ein erster Evakuierungsplan 1935 vorsah. Aber der deutsch-italienische Vertrag zwischen Hitler und Mussolini, Oktober 1936, der sog. Achsen-Pakt, durchkreuzte diesen Plan, und so wurde beschlossen, die Bevölkerung im Kriegsfall in mehr südwestliche Departements zu evakuieren.

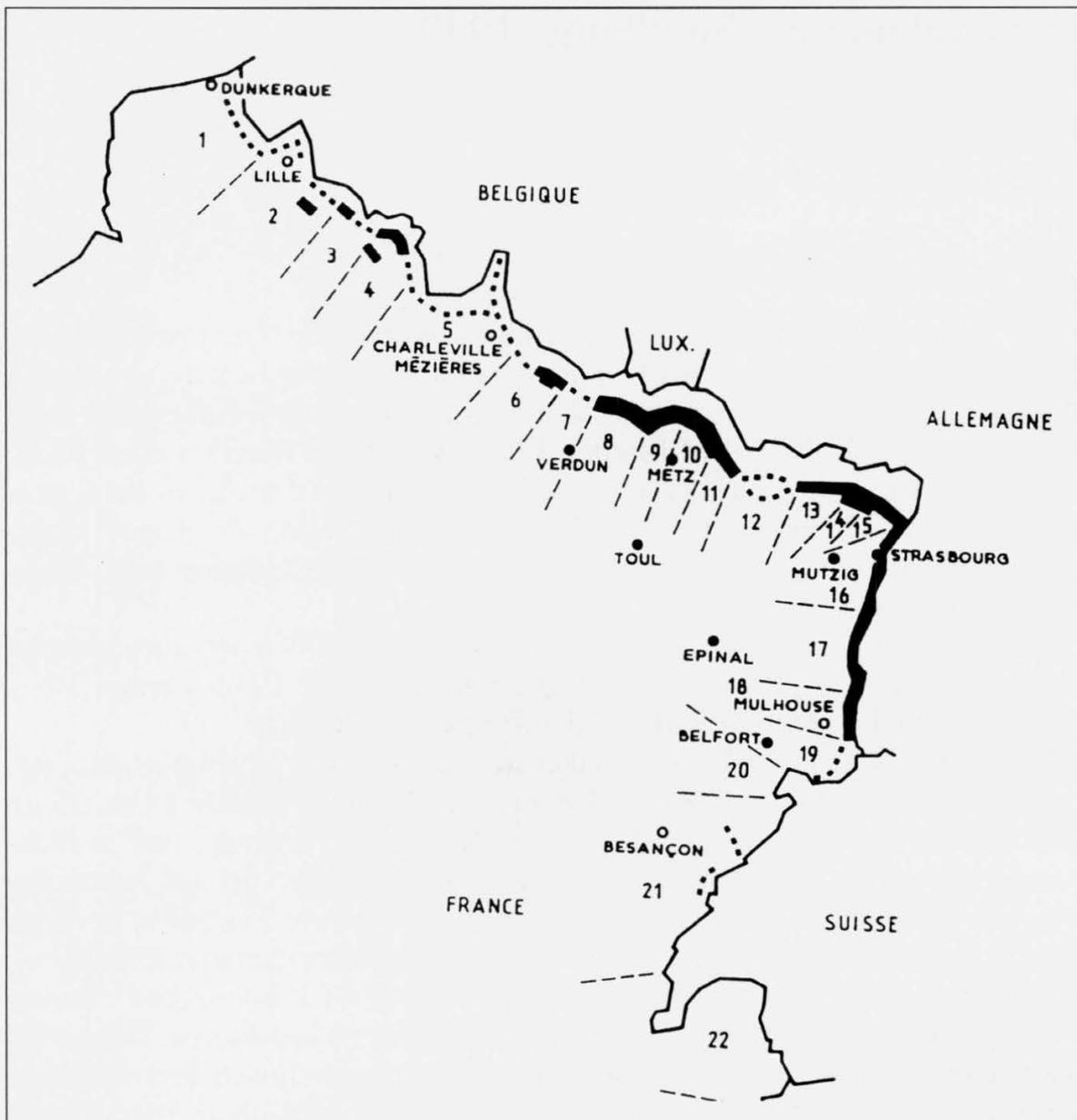


Abb. 1: Planskizze des nördlichen und östlichen Abschnittes der Maginot-Linie 1939–1940. Die Zahlen bezeichnen Befestigungs-Sektionen, Nr. 6 ist die Sektion Montmédy (s. Text).

- : Befestigungslinie mit Artillerie
- : Befestigungslinie ohne Artillerie
- - - - -** : Leichte Befestigungen

(Aus: Wahl, J.B.; *La Ligne Maginot en Alsace*.

Steinbronn-Le-Haut, Editions du Rhin 1987)

Die Straßburger Bevölkerung war sich längst im Klaren darüber, dass ihre Stadt im Kriegsfall in höchster Gefahr war. Sie erinnerte sich an den französisch-deutschen Krieg 1870 und an das Jahr 1918 im Ersten Weltkrieg; beide Male war eine Evakuierung ihrer Stadt geplant gewesen, aber



Abb. 2:
Charles Frey (1888–1944),
Maire von Straßburg 1935–1955.
Privatarchiv Ludes

nicht zustande gekommen, mit schlimmen Folgen für das eingeschlossene Straßburg 1870, das im August/September schwer unter deutschem Beschuss gelegen hatte (so wie Kehl von Straßburg aus am 24./25. August), der zu erheblichen Beschädigungen und zahlreichen Opfern geführt hatte. Inzwischen war der Luftkrieg hinzugekommen. Als Ende April 1937 im spanischen Bürgerkrieg Guernica von Fliegern der deutschen Staffel Kondor nahezu ausgeradiert wurde, war es den örtlichen Politikern und der Bevölkerung klar, dass Straßburg ein erstklassiges Ziel für den Feind sein würde und im Kriegsfall ebenso zerstört werden könnte.

Übergeordnete zivile und militärische Stellen arbeiteten daraufhin einen Räumungsplan für die Stadt aus, der zunächst geheim blieb, bis am 1.6.1937 der Maire von Straßburg, Charles Frey⁴, einen Brief vom Präfekten erhielt mit der Aufforderung, die Straßburger Zivilbehörden sollten ebenfalls einen Räumungsplan erstellen. Das löste den Zorn des Maire aus. Wütend gab er der Militärbehörde bekannt, dass eine Evakuierung nicht vom Stapel laufen könne, wenn nur Plakate die Zivilbevölkerung darüber informieren würden, dass die Stadt in 48 Stunden geräumt werden müsse. Vielmehr müssten zahlreiche Maßnahmen getroffen und kleinste Details festgelegt werden; schließlich ginge es um eine totale Evakuierung: von der Frau, die gerade niederkommt, dem alten Mann, der im Sterben liegt,

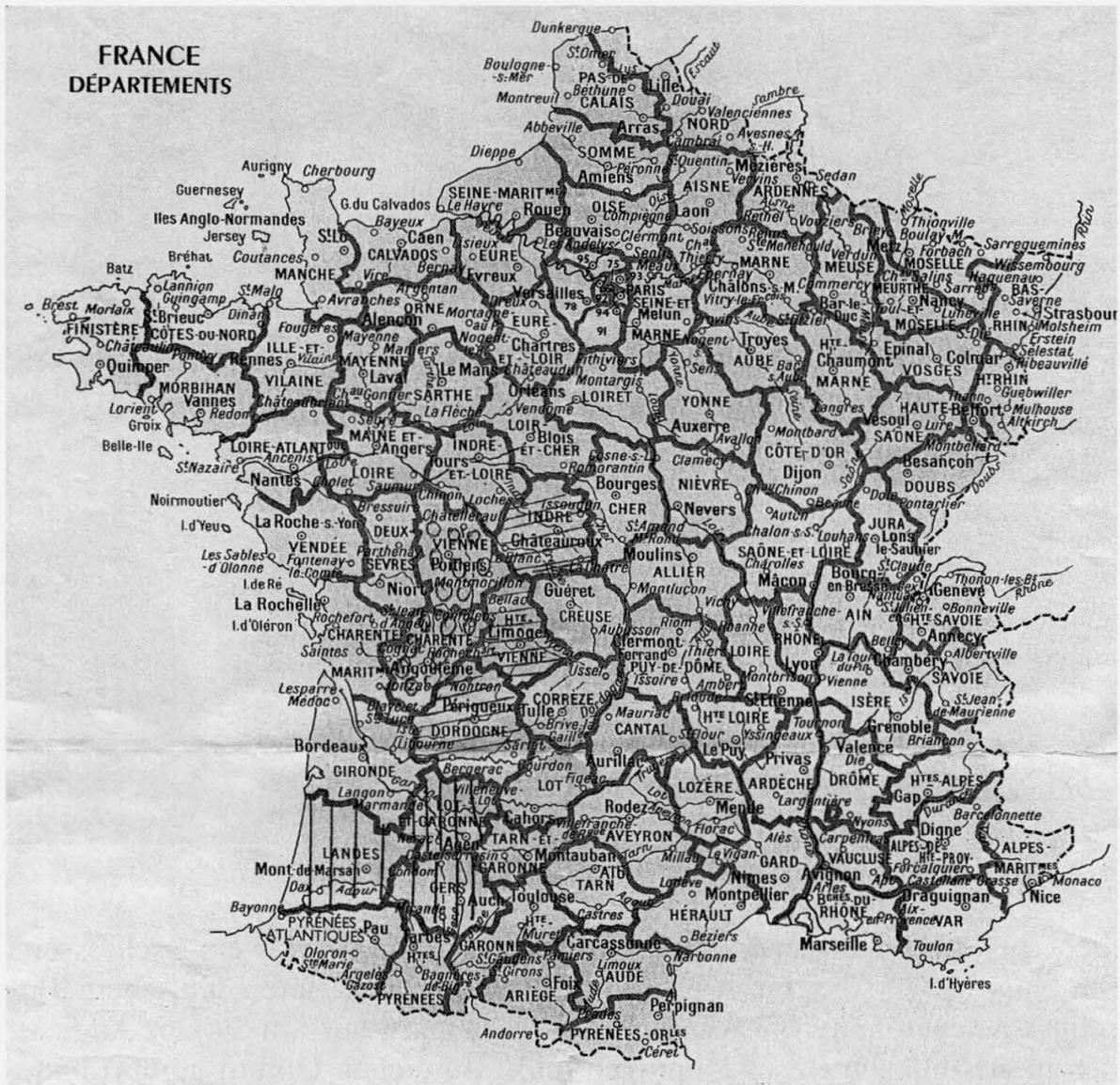


Abb. 3: Karte der französischen Départements:
 Evakuierungsdepartements für Lothringer – o o o
 Evakuierungsdepartements für Ober-Elsässer – |||
 Evakuierungsdepartements für Unter-Elsässer mit Straßburg – — —

über den Kranken im Spital bis zur Fortschaffung der Kunstgegenstände, der historischen Archive und der Verwaltungsarchive des Staates und der Stadt. Eine solche totale Räumung müsse genauestens geplant werden, um ein Chaos zu vermeiden.

Auch in einem zweiten Brief vom Juli 1937 wandte sich der Maire mit großer Energie an den Präfekten und forderte, dass er in großen Linien informiert werden wolle und nicht passiv auf einen Befehl vom Staat und den Militärbehörden zu warten gedenke. Er verlangte z. B. zu erfahren, wie viele Lastkraftwagen, Fuhrwerke usw. zur Verfügung ständen, die nicht

vom Militär requiriert werden dürften. Ebenso müsste die Frage der Verpflegung und der Finanzierung geklärt werden. Er schloss mit den Worten: „Das Planen einer Evakuierung von Seiten der Stadtverwaltung ist außerordentlich wichtig und darf nicht dem Zufall überlassen werden. Deren Pflicht ist es, eine vollkommen durchdachte Organisation auf die Füße zu stellen“.

Diese sehr energische Intervention des Maire durchbrach die bisherige Geheimhaltung und hohe Staatsbeamte bekamen den Auftrag, ab 1937 einen möglichst umfassenden Plan aufzustellen. Folgende Fragen waren dem Maire besonders wichtig: Wie könnte eine solch große Masse von Menschen aus der Stadt herausgebracht werden? Welche Straßen sollten genommen werden für diejenigen, die zu Fuß unterwegs waren und diejenigen, die ein Fahrzeug hatten? Wo sollten sie sich sammeln? Wie sollten sie auf ihren Wegen in die Sammelplätze ernährt und medizinisch versorgt werden?

So wurde festgelegt, dass die Sammellager für die Marschfähigen sich ca. 20 km von der Stadt entfernt befinden sollten. Die Motorisierten und die Zugreisenden sollten sich im hinteren Breuschtal sammeln. Nicht vergessen werden sollte, dass im Kriegsfall alle Männer mobilisiert waren und keine Hilfe für ihre Familie sein konnten. Wie konnte man die betagten und behinderten Bewohner, wie die Frauen mit kleinen Kindern aus der Stadt evakuieren, die keinen Fußmarsch machen konnten? Dieser Teil der Bevölkerung sollte mit der Bahn bis nach Ottrott oder ins hintere Breuschtal in dort vorgesehene Sammellager fahren.

Dieser sog. erste Plan war das Ergebnis einer Zusammenarbeit der städtischen Behörden mit den militärischen Stellen; darunter befand sich der junge, intelligente, später so berühmte General de Lattre de Tassigny⁵.

Darüber hinaus bestimmte der Maire Frey, dass Périgueux in der Dordogne Sitz des evakuierten Bürgermeisteramtes sein sollte, mit Zweigstätten in allen Städten und größeren Ortschaften des zugehörigen Departements. Jeder dieser Stellen wurde je nach Größe und Einwohnerzahl ein Stab von 5–10 Beamten mit entsprechenden Befugnissen zugeordnet. Ein Rundschreiben vom Dezember 1937 enthielt bereits die Namen der Beamten mit ihrer Zuordnung für die verschiedenen Verwaltungsstellen. Meist waren es die Mitarbeiterinnen des Sozialamtes, denn ihre männlichen Kollegen würden im Kriegfall fast alle eingezogen sein. Die älteren Beamten oder Arbeiter der Stadtverwaltung sollten sich um die Betreuung der Stadtbevölkerung kümmern. Zugleich schickte der Maire schon zu diesem Zeitpunkt einige höhere Beamte in die vorgesehenen Evakuierungsorte der Dordogne, die mit Diskretion feststellen sollten, ob diese Orte die Kapazität hätten, Flüchtlinge aufzunehmen.

Zu Beginn des Jahres 1938 wurden nun Vorkehrungen für die Räumung der Akten und Archive der Stadt und des Staates getroffen. Die schwere

Zuspitzung der politischen Lage während der Sudetenkrise vom September 1938 gab den nötigen Schwung für die Aufstellung eines neuen Planes. Denn der erste Plan hatte noch viele Lücken aufgewiesen, wie der Maire feststellte. Nun wurde bestimmt, dass die Bevölkerung entsprechend ihrer Wohnung in den einzelnen Polizeirevieren den Weg in die Evakuierung antreten sollte. Im Kriegsfall würden die einzelnen Reviere sofort abgesperrt. Das bedeutete, dass kein Einwohner sein Revier verlassen durfte, um in ein anderes zu gehen; vom jeweiligen Revier aus musste der vorgesehene Fußweg strikt eingehalten werden. Für die nicht Marschfähigen sollten Züge im Hauptbahnhof und in den Bahnhöfen von Koenigshoffen, Lingolsheim, Entzheim, Bischheim sowie in denen der Überlandbahn zur Verfügung stehen. Mit anderen Worten: Für jeden Bewohner eines bestimmten Polizeireviers sollte ein entsprechender Zug in einem entsprechenden Bahnhof bereitstehen. Für den Fall, dass Züge nicht fahren könnten, sollte die Bevölkerung mit den Straßenbahnen wenigstens bis an deren Endstationen außerhalb der Stadt im Westen fahren.

Auf dem Höhepunkt der Sudetenkrise in der Woche vom 20.–24.9.1938 bekamen die Straßburger schon einen deutlichen Vorgeschmack vom Kriege. Eigentümer und Mieter wurden sehr genau informiert, welche Maßnahmen sie für den Luftschutz zu treffen hatten; Gasmasken wurden ausgeteilt. Höhepunkt war der 24. September, als eine Teilmobilmachung verordnet wurde. Viele Straßburger begannen zu flüchten, vor allem diejenigen, die über eine eigene Fahrmöglichkeit verfügten. Die anderen – und das war die Mehrzahl – waren verzweifelt. Viele Reklamationen kamen zum Maire und in die Stadtverwaltung. Allgemein herrschte große Verwirrung. Die Räumung war noch nicht befohlen und doch herrschte unter der Bevölkerung schon Angst und Verzweiflung. Der Maire verlangte vom Präfekten, dass mit sofortiger Wirkung Patrouillen von Polizisten und Militär für jedermann bemerkbar durch die Straßen ziehen mussten, besonders in den Außenvierteln der Stadt. Deren Zweck war, die Bevölkerung zu beruhigen und zugleich Plünderungen zu vermeiden.

In diesen Tagen wurde den Behörden klar, dass es noch große Lücken und Schwachstellen im Evakuierungsplan gab. Das Münchner Abkommen Ende September 1938, geschlossen zwischen Frankreich, England, Italien und Deutschland, brachte zwar Entwarnung und Entspannung der politischen Lage, mit ihm schien der Friede gerettet – eine trügerische Hoffnung, wie sich nur zu bald zeigen sollte –, doch der Maire ordnete an, dass die Verwaltung einen neuen, 3. Plan bedenken müsse, der die festgestellten Lücken und Fehler ausschalten sollte.

Nun wurde für jeden Bürger – alt wie jung – eine Erkennungskarte ausgestellt; Sicherungsmaßnahmen wurden getroffen für das kulturhistorische Gut wie Ausbau der Glasfenster des Münsters und deren sichere Verwahrung, Verkleidung der wichtigen Monumente mit Sandsäcken usw. Hohe

Stadtbeamte schickte der Maire in die verschiedenen vorgesehenen Evakuierungsorte, um deren Möglichkeiten für die Aufnahme der zu Evakuierenden zu überprüfen. Dabei stellten sich Mängel heraus; in Provençhères z. B. gab es zwar genügend Plätze für Unterkunft, aber es war nicht genügend Mehl vorhanden; St. Dié hatte das Problem, bei 19.000 Einwohnern zusätzlich 12.000 Flüchtlinge aufnehmen zu müssen.

Nach Beseitigung der größten Lücken wurde dieser 3. Plan im Winter 1938/39 unter Beteiligung des neuen Militär-Gouverneurs Frère⁶ und seinem General de Lattre de Tassigny definitiv festgelegt.

Maire Frey drängte nun darauf, die Straßburger Bevölkerung über den bislang streng geheim gehaltenen Plan zu informieren, denn ohne Vorinformation könnte es im gegebenen Kriegsfall Unruhe, Verwirrung, ja Chaos geben: „Wenigstens die wichtigeren Maßnahmen müssen veröffentlicht werden, damit sich die Bevölkerung im Klaren ist und sich besser auf die Räumung im Kriegsfall einstellen kann“, sagte er dem Präfekten. Dieser gab ihm Recht und erwirkte vom Innenminister die entsprechende Genehmigung. Zugleich mit dieser Veröffentlichung aber sollte der Bevölkerung allzu große Angst genommen werden, und so feierte man – gleichsam zur Ablenkung – in Straßburg große Feste bzw. Jubiläen: die 500-jährige Vollendung des Straßburger Münsters im Juni 1939 und den Empfang des Sultans von Marokko Juli 1939 mit großer Militärparade; die Vorbereitung der großen Europa-Messe, deren Eröffnung auf Mitte September festgesetzt war, ging weiter und sollte eine Neuheit zeigen, nämlich einen Stand für den Luftschutz. Zugleich wurde in den Zeitungen nach Freiwilligen für das Rote Kreuz gesucht; über Luftschutzmaßnahmen wie Abdunkeln und über die notwendige Kontrolle der Gasmasken wurde informiert sowie darüber, dass den Polizeirevieren die behinderten Personen gemeldet werden müssten, die im Falle der Räumung nicht zu den Bahnhöfen gelangen könnten. Der Plan sah vor, von fünf verschiedenen Bahnhöfen aus insgesamt 78 Züge einzusetzen, davon 20 als Pendelfahrten, die pro Tag durchschnittlich viermal hin- und zurück fahren sollten (s. Tabelle 1); auch für die Autofahrer wurden nach diesem Plan entsprechend den für sie zuständigen Polizeirevieren genaue Routen festgelegt. (s. Tabelle 2 und Orientierungsskizze). Weil nun jeder Straßburger eine Flüchtlingskarte besaß, würden die Ordnungskräfte leicht kontrollieren können, ob der jeweils vorgeschriebene Weg eingehalten würde; wenn nicht, würde eine strenge Zurückweisung erfolgen. Auf dem Weg zu den großen Sammelstellen waren kleine Zwischenetappen, so genannte „Gites d’Etape“ vorgesehen, an denen die Flüchtenden, besonders die zu Fuß Gehenden, sich erholen oder gegebenenfalls von einem Militärarzt oder Rotkreuz-Helfer versorgt werden könnten.

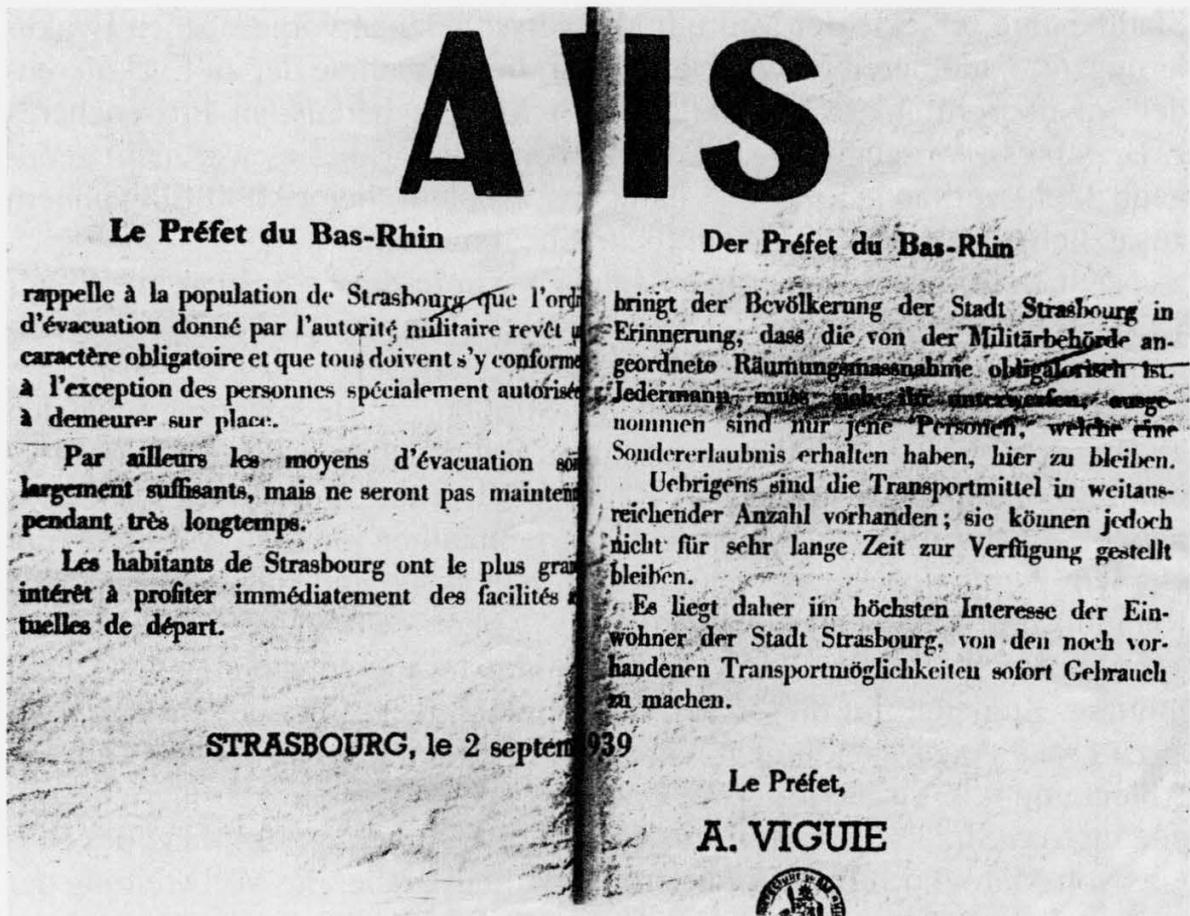


Abb. 4: Bekanntmachung (Avis) des Präfekten des Département Niederrhein A. Viguie vom 2.9.1939, in der er die Bevölkerung von Straßburg daran erinnert, „daß die von der Militärbehörde angeordnete Räumungsmaßnahme obligatorisch ist. Jedermann muß sich ihr unterwerfen, ausgenommen sind nur jene Personen, welche eine Sondererlaubnis erhalten haben, hier zu bleiben ...“.

Privatarchiv Ludes

Die Evakuierung

Inzwischen hatte sich mit dem deutschen Einmarsch in die Tschechoslowakei und deren Zerschlagung Mitte März 1939 die politische Situation erneut äußerst zugespitzt, und die nachfolgende Polenkrise verschärfte die Kriegsgefahr aufs Äußerste. Ende August 1939 traf sich der Befehlshaber der 5. Armee, General Bourret, mit der Zivilbehörde in Straßburg, die Evakuierung der Zivilisten entsprechend dem 3. Evakuierungsplan wurde vereinbart.

In der Morgenfrühe des 1. September eröffnete Deutschland den Krieg gegen Polen; am 2. September erfolgte in Frankreich die Generalmobilmachung, am 3. September die Kriegserklärung an Deutschland.

Am 1. September kam von der Präfektur der Befehl, dass ab 19 Uhr der Evakuierungsplan in Kraft zu treten habe. Das bedeutete, einen Landstrich

von 5–8 km entlang des Rheines zu räumen, Straßburg inbegriffen, und zwar innerhalb von 48 Stunden: Vom 2.9. morgens bis zum folgenden Tag abends mussten demnach mehr als 600.000 Bewohner, d. h. ein Drittel der Elsässischen Bevölkerung aus rund 500 Dörfern und Städten beim Läuten der Sturmglocke ihre Häuser, ihr Vieh, ihre Ernte verlassen, lediglich 30 kg Gepäck und Verpflegung für vier Tage durfte mitgenommen werden (s. Tabelle 3).

Für die Lothringer waren Orte in den Départements Vienne und Charentes das endgültige Ziel, für die Oberelsässer in den Departements Gers, Lot-et-Garonne und Les Landes, für die Unterelsässer, darunter die Straßburger, die Départements Dordogne, Haute-Vienne und Indre (siehe Karte).

Sofort wurden die verschiedenen Polizeireviere abgesperrt, die Einwohner begaben sich zu Fuß zu den entsprechenden Bahnhöfen oder mit dem Fahrrad bzw. Auto auf die vorgeschriebenen Straßenrouten. Die Evakuierung verlief im Großen und Ganzen reibungslos; der wiederholt korrigierte und ergänzte Evakuierungsplan funktionierte wie vorgesehen, jedenfalls die erste Etappe von Straßburg bis zu den Sammelstellen. Sogar die militärischen Stellen mussten zugestehen, dass die Zivilisten – meist Frauen, Kinder und Ältere – auf ihrem Fußmarsch die Disziplin einer Militärkolonne hatten. Einige Probleme und Streitigkeiten, hervorgerufen durch undiszipliniertes Verhalten einiger weniger, spielten demgegenüber keine Rolle.

Was nicht in den Quellen steht, war die gedrückte Stimmung unter den Flüchtenden, die nach Augenzeugen in den Gesichtern der Menschen dieser traurigen Prozession deutlich abzulesen war, mussten sie sich doch innerhalb von 48 Stunden mit 30 kg Gepäck auf den langen Weg machen und ihr Hab und Gut zurücklassen. Festzuhalten aber bleibt: Diese vorbereitete Räumung verlief viel besser als später die Flucht der Belgier und Nordfranzosen vor der anrückenden Wehrmacht im Juni 1940 oder der deutschen Bevölkerung im Osten vor der Roten Armee 1944/1945.

Was aber sollte mit den großen Benzinlagern im Straßburger Hafen geschehen? Ihre sofortige Zerstörung hätte zur Katastrophe, ein Großbrand während der Räumung zur Panik unter der Bevölkerung führen können. Der kommandierende General der 5. Armee Bourret weigerte sich, eine Zerstörung vorzunehmen, es sei denn, er bekäme von höchster Stelle einen schriftlichen Befehl dazu. Im Marschbuch seiner Armee steht unter dem 5.9.39: *„10.000 Tonnen Benzin lagern im Hafengebiet. In erster Linie muss auf die Evakuierung der Bevölkerung geachtet werden, in zweiter Linie ein Großbrand des Hafens vermieden werden; für die Moral des Landes und der Armee ist dies besonders wichtig.“* Und unter dem Datum vom 16.9. steht darin zu lesen: *„Evakuierung von 12.000 Tonnen Benzin und Entgasung der Behälter ist beendet; keine Explosionsgefahr mehr“*.

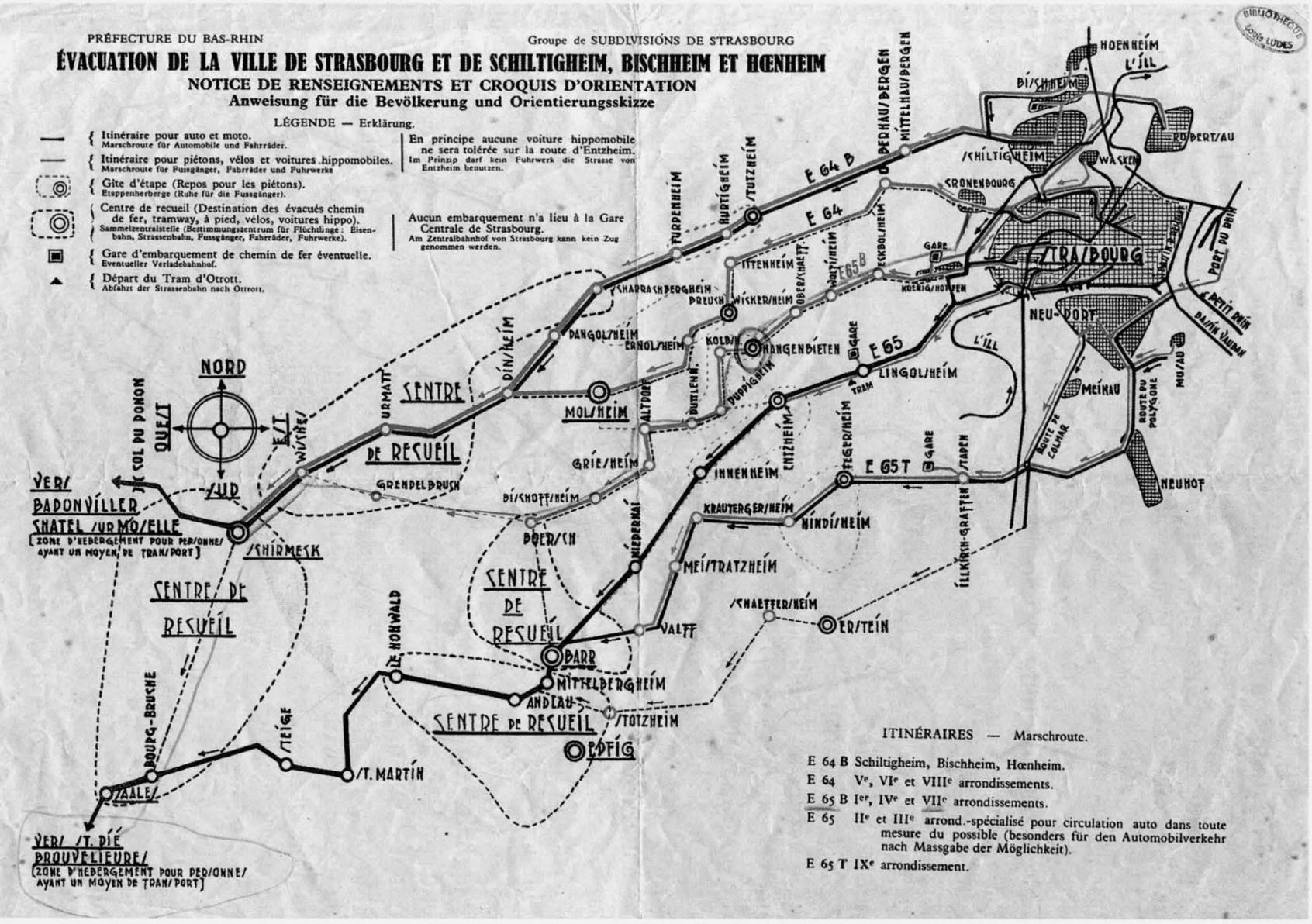


Abb. 5: Evakuierung Strabburg 1939. Zweisprachige Anweisung für die Bevölkerung mit Orientierungsskizze: Marschrouten, Erholungsplätze, zentrale Sammelstellen für Fußgänger, Fuhrwerke, Fahrrad-, Auto- und Eisenbahnbenutzer.
Privatarchiv Ludes



Abb. 6: Straßburg, Broglieplatz mit Blick auf die Oper nach der Evakuierung: menschenleer
Privatarchiv Ludes

Straßburg nach der Evakuierung

Ab 4. September herrschte in Straßburg Totenstille – wie in einer Geisterstadt (Abb. 6–8). Zurück blieben Militär und Gendarmerie, die die Stadt umzingelten und mit regelmäßigen Kontrollen und Patrouillen Plünderungen verhinderten. Zurück blieb auch eine Gruppe städtischer Beamter und Arbeiter unter der Leitung des Maire neben Polizei- und Luftschutzkräften, insgesamt etwa 3.500 Personen, für die Nahrung und Unterkunft bereitzustellen war, darunter auch für diejenigen, die sich um die Sicherstellung der Kunstgegenstände, der Verwaltungs- und Versicherungsarchive zu kümmern hatten. So wurden z. B. 25 Millionen Versicherungskarten der regionalen Alterskasse von Straßburg nach Saales verbracht, die große historische Bibliothek des Straßburger Priesterseminars in Schlösser der Dordogne. Diese Arbeiten dauerten bis Ende 1939; nun blieben nur noch 365 Beamte und städtische Arbeiter in der Stadt, Militär und Gendarmerie, die versorgt werden mussten. Dies besorgten 12 Wirtschaften, 2 Hotels, 5 Tabakläden, 16 Bäckereien und ca. 20 Metzgereien. Medizinische Hilfe gewährte ein kleines Spital, das im Kapuzinerkloster Koenigshoffen eingerichtet worden war und unter der Leitung von Frau Dr. Frey stand, der Gattin des Maire.



Abb. 7: Straßburg, Rue Mercière mit Blick auf die Weltfassade des Münsters nach der Evakuierung: menschenleer
Privatarchiv Ludes



Abb. 8: Straßburg, Altstadtgasse nach der Evakuierung mit streunender Katzenmeute: menschenleer
Privatarchiv Ludes

Eine weitere Maßnahme im geräumten Straßburg diente der Hygiene: die Tötung der Tiere des zoologischen Gartens in der Orangerie und der herrenlosen Hunde, Katzen, sogar Schweine, die zurückgelassen worden waren und als hungrige Meuten durch die Straßen streunten; Großvieh, Kühe und Ziegen kamen ins Schlachthaus.

Die Straßburger in der Dordogne

Wie aber erging es all den geflüchteten Menschen, die ihren Weg nach Plan eingeschlagen hatten und denen, die mit Zügen zu ihren vorgesehenen Sammelstellen gebracht worden waren? Bis hierhin funktionierte alles erstaunlich gut. Aber der Transport von dort in das entfernte Departement Dordogne erwies sich viel schwieriger als geplant.

Vorgesehen war, dass die Masse der Flüchtlinge nach einer Reise von 3–4 Tagen in ihren Unterkünften in der Dordogne angelangt sei. Die Realität sah anders aus: Meist dauerte die Reise mehr als 10 Tage, ja gelegentlich 3 Wochen. Das lag nicht an Fehlern der Zivilbehörde, sondern daran, dass in jenen Tagen der totalen Mobilmachung alle Militärfahrzeuge und -transporte Vorrang hatten.

Greifen wir ein Einzelschicksal heraus: meine Tante, die als städtische Sozialfürsorgerin einen regelrechten Stellungsbefehl bekommen hatte, gleich am ersten Tag der Evakuierung umgehend nach Périgueux und Ribérac zu reisen, um dort ein Sozialbüro für die kommenden Flüchtlinge zu eröffnen. Aus ihrem Tagebuch geht hervor, dass sie diesem Befehl am 3. September 13.00 Uhr nachkam und bis zur Ankunft in Périgueux acht volle Tage brauchte mit acht Fahrtunterbrechungen und mit Übernachtungen inmitten einer Masse von Flüchtlingen, die auf Weiterleitung, Verpflegung und Logis warteten. Endlich angekommen am Ziel klappte aber Dank der vorbestehenden Planung die Organisation wieder gut. In Périgueux war die gesamte Verwaltung zentralisiert. Dort konnte die Tante zusammen mit der örtlichen Stadtverwaltung einen hervorragenden Empfangsservice organisieren. Verpflegung, provisorische Unterkunft, finanzielle Unterstützung, definitive Unterkunft in den verschiedenen Städten und Dörfern der Dordogne – dies alles lief verwaltungstechnisch reibungslos, auch später, als die Verwaltung im Hinblick auf den kommenden Winter für Öfen, Herde, Betten und Winterkleidung sorgen musste.

Was aber nicht reibungslos klappen konnte, war eine rasche Bewältigung unausbleiblicher psychosozialer und sogar sprachlicher Probleme auf der einen wie auf der andern Seite – der der Flüchtlinge und der der Einheimischen. Die größere Zahl der Neuankommenden waren ältere Menschen, die nicht französisch sprachen; die mittlere Generation der Männer war ja eingezogen. Die Menschen aus der Stadt waren aus ihrem Milieu und den gewohnten Lebensumständen herausgerissen worden; zu Hause

hatten sie fließendes Wasser, anständige Toiletten und Badewannen, hier auf den Dörfern war alles anders.

Später war es den Evakuierten erlaubt, einzeln oder gruppenweise in das geräumte Straßburg zu reisen, um Wertgegenstände, Wäsche und Bettenmaterial zu holen. Mit Passierschein versehen und von Wachpersonal begleitet, konnten sie in Straßburg ihre Wohnung aufsuchen, dort die entsprechenden Sachen herausholen und eingepackt auf dem Bürgermeisteramt abgeben, von wo ihre Pakete per Bahn kostenlos zum neuen Wohnort transportiert wurden – mehr als 15.000 Gepäckstücke, darunter fast 1.100 Fahrräder, die ja damals fast den Wert von Luxusgütern hatten.

Als Weihnachten 1939 nahte, ließ Maire Frey Tausende von Weihnachtsbäumen aus den städtischen Waldungen in die Dordogne schicken, damit die Straßburger ein echtes elsässisches Weihnachtsfest feiern konnten.

Bemerkenswert ist auch, dass für diese Flüchtlinge aus Elsass-Lothringen die Kranken- und Altersversicherung unverändert beibehalten werden konnte. Dieses „Privileg“, das ihnen bessere Versicherungsleistungen garantierte als den „Innerfranzosen“, beruhte auf einem Dekret, das in den ersten Kriegstagen erlassen worden war.

*Tabelle 1: Evakuierungsplan Strasbourg 1939.
Abfahrten und Zielorte für Eisenbahnbenutzer*

Einwohner von	Bahnhof in	Zug nach
Strasbourg 1., 4., 6., 7., Polizeirevier	Koenigshoffen	St. Dié, Schirmeck, Provenchères
Strasbourg 2. und 3. Revier	Lingolsheim	Barr, Bruyères
Strasbourg 5. Revier	Hauptbahnhof	St. Dié
Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim, Robertsau	Bischheim	Bruyères
Neudorf	Neudorf	Epfig

*Table 2: Evakuierungsplan Strasbourg 1939.
Routen und erste Zielorte für Auto- und Fahrradfahrer*

Einwohner von	Route nach
Strasbourg	Lingolsheim – Barr – St. Martin – Saales
Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim, Robertsau	Stutzheim – Furdenheim – Dangelsheim – Dinsheim – Schirmeck
Neudorf	Erstein – Schaeffersheim – Benfeld – Kerzfeld – Barr – Saales

Table 3: Evakuierung in Elsass-Lothringen 1939.

	Gesamtzahl der Bevölkerung	Zahl der Evakuierten in %	Zahl der evakuierten Orte
Elsass	1.219.000	374.000 30,6	281
Lothringen	696.000	227.000 32,6	214
Elsass-Lothringen	1.915.000	601.000 31,4	495

Abschließend kann gesagt werden, dass diese Evakuierung Straßburgs ein echter, großer Erfolg war. Es gab keine Panik und keine Plünderungen – übrigens auch nicht unter der im Juni 1940 sich anschließenden deutschen Besetzung. Dem Maire Frey ist es zu verdanken, dass er mit seinem Weitblick und seinem starken durchsetzungsfähigen und kompromisslosen Charakter das Möglichste getan hat, um seine Stadt und seine Bewohner zu schützen. Leider wurde er im Juni 1940 von den deutschen Behörden sofort ausgewiesen – noch vor der Rückkehr der Flüchtlinge! Er kam 3 Tage nach der Befreiung im Oktober 1944 nach Straßburg zurück und nahm ohne Zögern, mit Mut und Energie die Amtsgeschäfte als Maire der Stadt wieder auf. Als im Januar 1945 die letzte deutsche Verzweiflungsoffensive auch in Richtung Straßburg anrollte, intervenierte er sehr energisch bei General de Gaulle, Churchill und Eisenhower, dass Straßburg nicht von alliierten Truppen verlassen werden dürfte. Im Mai 1945 feierte er dann mit

seinen Straßburgern die Befreiung von ganz Frankreich und blieb noch 10 weitere Jahre im Amt – bis zuletzt tätig, bis zu seinem Tod.

Aus heutigem zeitlichen Abstand zu dieser schweren Zeit und nach dem Studium der Quellen kann meiner Überzeugung nach dieser Maire Frey als bedeutendster Bürgermeister der Geschichte Straßburgs angesehen werden.

Literatur

- Alsace Historique, Nr. 27, September 1981.
 Complet Rendu Administratif de la Ville de Strasbourg, 1939–1945.
 Dernières Nouvelles d'Alsace: 24.12.1959, 30.8.–4.9.1970, 1.9.1988, 22.–23.8.1989, 29.8.–5.9.1989, 19.9.1990, 17.4.1997, 2.9.1999.
 L'Illustration, 27.1.1940.
 Livet–Rapp: Histoire de Strasbourg des Origines à nos jours, Imprimerie D.N.A., 1982.
 Ludes, Louis: Aspects des Faubourgs: Cronembourg, Edition Oberlin, 1985.
 Nouvel Alsacien: 30.7.1948, 30./31.8.1959, 30.8.1964, 1.–4. 1964.
 Revue Historique de l'Armee: Nr. 1 spezial. La VI^e Region Militaire.
 Rigoulot, Pierre: L'Alsace-Lorraine pendant la guerre, Collection: Que sais-je.
 Tout le Bas-Rhin: Sept./Octobre 1999.

Anmerkungen

- 1 Ausgearbeitete Fassung eines Vortrages, gehalten am 8. Mai 2003 vor dem Historischen Verein Mitgliedergruppe Kehl.
- 2 Schlieffen, Alfred Graf von, 1833–1913, preußischer Generalfeldmarschall, entwickelte 1905 in dem nach ihm benannten Plan eine Strategie gegen einen Mehrfrontenkrieg, im Westen mit der Masse des Feldheeres unter Verletzung der belgischen und niederländischen Neutralität den linken französischen Flügel zu umfassen und tief nach Frankreich vorzustößen, im Osten sich dagegen (zunächst) defensiv zu verhalten.
- 3 Dieses Bündnis wurde von Belgien 1936 gekündigt; Belgien wollte damit für den Fall einer deutsch-französischen Auseinandersetzung erneut seine Neutralität bekunden.
- 4 Frey, Charles (1888–1955), geb. in Straßburg, als Journalist ab 1911 Korrespondent der Straßburger Bürgerzeitung, der Frankfurter Allgemeinen und des Pariser Le Matin, 1919 Abgeordneter der Pariser Kammer, 1931/32 Unterstaatssekretär im Industrie- und Handelsministerium, ab 1935 Oberbürgermeister von Straßburg. 1940 von der deutschen Besatzung ausgewiesen, betreute er von Périgueux aus die Evakuierten, die die deutsche Verwaltung nicht nach Straßburg zurückkehren ließ, danach war er bis zu seinem Tode erneut Maire von Straßburg.
- 5 Jean de Lattre de Tassigny (1889–1952), seit 1939 General, nach seinem Tode zum Marschall ernannt. Schloß sich im 2. Weltkrieg Charles de Gaulle an, befehligte 1944/1945 die nach Deutschland einmarschierenden französischen Truppen und unterzeichnete am 8. Mai 1945 als Vertreter Frankreichs die deutsche Kapitulationsurkunde.
- 6 Frère, Aubert (1881–1944); Generaloberst, ab März 1939 kommandierender General, 1943 Chef der „Geheimen Armee“ im Untergrund, 1944 verhaftet, Tod im KZ Struthoff-Natzweiler.