

**Alexander Braun**

# **In Stein gemeißelt**

—

**Denkmäler und Monumente erinnern  
an den D-Day und die Landung der  
Alliierten in der Normandie**



**Ein militärhistorischer Reiseführer zu den  
Orten und Schlachtfeldern der Landung  
der Alliierten in der Normandie  
im Sommer 1944**



In der Normandie tobte im Sommer 1944 eine 77 Tage währende Schlacht, an deren Ende sich die Wehrmacht vernichtend geschlagen zurückziehen musste. Die West-Alliierten hatten einen entscheidenden Sieg errungen und erreichten nur wenige Wochen später die Westgrenze des 3. Reiches.

Die bis heute anhaltende Dankbarkeit der Franzosen gegenüber ihren alliierten Befreiern spiegelt sich eindrucksvoll in hunderten von Denkmälern, Gedenktafeln und Erinnerungsstätten wider.

Die Normandie bietet dem militärgeschichtlich Interessierten neben diesen Denkmälern auch heute noch eine enorme Anzahl an Überresten von Befestigungsanlagen, Geschützstellungen und Bunkern, wie sie sonst nur auf den Schlachtfeldern in der Gegend von Verdun zu besichtigen sind.

Dieser militärhistorische Reiseführer stellt in 18 ausgewählten Touren Dutzende von Museen, Friedhöfen und Bunkern sowie rund 420 Denkmäler und Gedenktafeln vor und vermittelt detaillierte Einblicke in das Kampfgeschehen während der ersten Tage im Juni 1944.

Der Autor, Alexander Braun, Jahrgang 1962, lebt in Leinfelden-Echterdingen und ist in der Public Relations Abteilung eines großen amerikanischen IT Unternehmens tätig. Bereits von Kindesbeinen an interessiert ihn die Geschichte des 2. Weltkrieges, seit einem Besuch auf dem Soldatenfriedhof Orglandes, der letzten Ruhestätte seines Großvaters, beschäftigt er sich intensiv mit der Landung der Alliierten und den 2 ½ Monate dauernden Kämpfen in der Normandie.

Dieser Reiseführer ist das Ergebnis von mehr als fünf Jahren intensiver Recherchetätigkeit sowie zahlreicher Aufenthalte vor Ort.



**Alexander Braun**

**In Stein gemeißelt**

—

**Denkmäler und Monumente erinnern an den  
D-Day und die Landung der Alliierten  
in der Normandie**

**Ein militärhistorischer Reiseführer zu den Orten und Schlachtfeldern der  
Landung der Alliierten in der Normandie  
im Sommer 1944**

# Impressum

5. Auflage Juli 2014

Alle Rechte sind dem Autor vorbehalten.

Jede Art der Reproduktion und/oder elektronischer Speicherung sowie die Verarbeitung von Texten (auch auszugsweise) und Bildmaterial bedarf der vorherigen und schriftlichen Genehmigung des Autors.

Copyright © by Alexander Braun

Alexander Braun  
Verlag für militärhistorische Reiseführer  
Lucas-Cranach-Str. 3/3  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
E-mail: [d-day-guide@web.de](mailto:d-day-guide@web.de)  
[www.d-day-reisefuehrer.de](http://www.d-day-reisefuehrer.de)

Layout, Satz sowie Umschlaggestaltung: Alexander Braun

Printed in Germany  
Frick Kreativbüro und Onlinedruckerei e.K.  
Brühlstraße 6  
86381 Krumbach

## Denkmäler sind die Lesezeichen der Geschichte

*Pierre Gaxotte (1895-1982), franz. Historiker*

In Erinnerung an meinen Großvater  
Jakob Braun

Bestattet auf dem deutschen Soldatenfriedhof  
in Orglandes/Normandie







## Inhaltsverzeichnis

|                                                                                    |        |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Vorwort                                                                            | - 10 - |
| Aufbau und Struktur des Reiseführers                                               | - 11 - |
| Die Invasion in der Normandie – Verlauf und Auswirkungen                           | - 12 - |
| Mögliche Folgen eines Scheiterns der Invasion                                      | - 12 - |
| Was der Invasion vorausging                                                        | - 14 - |
| Die Wehrmacht in Frankreich                                                        | - 14 - |
| Mai - Juni 1940: Die Westoffensive und die Besetzung Frankreichs                   | - 14 - |
| August - September 1940: Die Luftschlacht um England                               | - 14 - |
| November 1941 - Juni 1944: Der Bau des Atlantikwalles                              | - 15 - |
| November 1943 - Juli 1944: Rommel in Frankreich                                    | - 16 - |
| Januar - Juni 1944: Kontroverse um die geeignete Verteidigungsstrategie            | - 18 - |
| Die deutsche Kommandostruktur - Befehlschaos im Westen                             | - 18 - |
| Die Unkenntnis der Deutschen über Ort und Zeitpunkt der Invasion                   | - 19 - |
| Die Qualität der deutschen Besatzungstruppen in Frankreich                         | - 21 - |
| Die Alliierten und ihr langer Weg zur Invasion                                     | - 24 - |
| Das Jahr 1940                                                                      | - 24 - |
| Juni 1940: Die Gründung der Commandos                                              | - 24 - |
| Juli 1940: Die Gründung der Special Operations Executive - SOE                     | - 24 - |
| September 1940: Das Zerstörer für Landbasen Abkommen                               | - 24 - |
| Das Jahr 1941                                                                      | - 25 - |
| Januar 1941: Die A.B.C.-1 Konferenz in Washington                                  | - 25 - |
| März 1941: Das Leih- und Pacht-Gesetz                                              | - 25 - |
| Mai 1941: Die Erstellung des Siegesplanes                                          | - 25 - |
| Juni 1941: Die Sowjetunion wird Bündnisgenosse                                     | - 26 - |
| August 1941: Die Atlantik-Konferenz und die Atlantik Charter, RIVIERA              | - 26 - |
| September - Oktober 1941: Die 1. Moskauer-Konferenz                                | - 26 - |
| Oktober 1941: Churchill veranlasst erste Planungen zur Invasion                    | - 26 - |
| Dezember 1941: Pearl Harbor und der Kriegseintritt der USA                         | - 26 - |
| Dezember 1941 - Januar 1942: Die 1. Washington-Konferenz, ARCADIA                  | - 26 - |
| Das Jahr 1942                                                                      | - 27 - |
| Februar 1942: Erste ernsthafte Planungen für die Invasion                          | - 27 - |
| April 1942: General Marshalls 1. Reise nach London                                 | - 27 - |
| Juni 1942: Die 2. Washington-Konferenz                                             | - 28 - |
| August 1942: Der Angriff auf Dieppe, Operation JUBILEE                             | - 28 - |
| November 1942: Die Landung in Nordafrika, Operation TORCH                          | - 29 - |
| Das Jahr 1943                                                                      | - 29 - |
| Januar 1943: Die Casablanca-Konferenz, SYMBOL                                      | - 29 - |
| Frühjahr 1943: Die Weichenstellung für die Invasion                                | - 30 - |
| Mai 1943: Die 3. Washington-Konferenz, TRIDENT                                     | - 31 - |
| Sommer 1943: COSSAC - Chief Of Staff to the Supreme Allied Commander               | - 32 - |
| Juli 1943: Die Landung auf Sizilien, Operation HUSKY                               | - 33 - |
| August 1943: Die Quebec-Konferenz, QUADRANT                                        | - 33 - |
| September 1943: Die Invasion in Italien, Operationen AVALANCHE, BAYTOWN, SLAPSTICK | - 34 - |
| Oktober 1943: Die Moskauer Außenministerkonferenz                                  | - 34 - |



|                                                                 |         |
|-----------------------------------------------------------------|---------|
| November 1943: Die Kairo-Konferenz, SEXTANT                     | - 35 -  |
| November - Dezember 1943: Die Teheran-Konferenz, EUREKA         | - 35 -  |
| Dezember 1943: Die zweite Kairo-Konferenz, SEXTANT              | - 36 -  |
| Das Jahr 1944                                                   | - 37 -  |
| Die Änderung des COSSAC Planes und die ANVIL Kontroverse        | - 37 -  |
| Der Einsatz der Luftlandetruppen auf der Halbinsel Cotentin     | - 39 -  |
| Die Frage der Befehlsgewalt über die strategische Bomberflotte  | - 40 -  |
| Täuschungsmanöver und Geheimhaltung                             | - 42 -  |
| Der Plan für NEPTUNE und OVERLORD                               | - 43 -  |
| Es geht los                                                     | - 47 -  |
| Touren durch die Landungsgebiete                                | - 50 -  |
| Der Brückenkopf östlich der Orne – Orne-Brückenkopf             | - 50 -  |
| Der Auftrag der 6th Airborne Division                           | - 50 -  |
| Der Angriffsplan                                                | - 51 -  |
| Die deutschen Truppen im Sektor der 6th Airborne Division       | - 53 -  |
| Touren durch den Orne-Brückenkopf                               | - 55 -  |
| Tour 1 - Von Bénouville nach Gonneville-en-Auge                 | - 55 -  |
| Tour 2 - Von Varaville nach Troarn                              | - 73 -  |
| Tour 3 - Von le Maizeret nach Amfréville                        | - 78 -  |
| Das weitere Kampfgeschehen im Orne-Brückenkopf                  | - 85 -  |
| Der Landungssektor SWORD Beach                                  | - 86 -  |
| Der Auftrag der 3rd Infantry Division                           | - 86 -  |
| Der Angriffsplan                                                | - 88 -  |
| Die deutschen Truppen im SWORD Sektor                           | - 90 -  |
| Touren durch den SWORD Beach Sektor                             | - 93 -  |
| Tour 1 - Von la Brèche d’Hermanville nach Saint-Contest         | - 93 -  |
| Tour 2 - Von Colleville-Montgomery-Plage nach Biéville-Beuville | - 105 - |
| Tour 3 - Rundfahrt durch Caen                                   | - 114 - |
| Der Landungssektor JUNO Beach                                   | - 121 - |
| Der Auftrag der 3rd Infantry Division                           | - 123 - |
| Der Angriffsplan                                                | - 124 - |
| Die deutschen Truppen im JUNO Sektor                            | - 126 - |
| Touren durch den JUNO Beach Sektor                              | - 128 - |
| Tour 1 - Von Courseulles-sur-Mer nach Secqueville-en-Bessin     | - 128 - |
| Tour 2 - Von Bernières-sur-Mer nach Carpiquet                   | - 144 - |
| Der Landungssektor GOLD Beach                                   | - 159 - |
| Der Auftrag der 50th Infantry Division                          | - 160 - |
| Der Angriffsplan                                                | - 162 - |
| Die deutschen Truppen im GOLD Sektor                            | - 164 - |
| Touren durch den GOLD Beach Sektor                              | - 167 - |
| Tour 1 - Von Ver-sur-Mer nach Bazenville                        | - 167 - |
| Tour 2 - Von Asnelles nach Tour-en-Bessin                       | - 177 - |
| Tour 3 - Von Arromanches nach Port-en-Bessin                    | - 185 - |
| Der Landungssektor OMAHA Beach                                  | - 195 - |
| Der Auftrag des US V Corps im OMAHA Sektor                      | - 197 - |
| Der Angriffsplan                                                | - 200 - |

|                                                                          |         |
|--------------------------------------------------------------------------|---------|
| Die deutschen Truppen im OMAHA Sektor                                    | - 202 - |
| Touren durch den OMAHA Beach Sektor                                      | - 206 - |
| Tour 1 - Von Vierville-sur-Mer nach Colleville-sur-Mer und zurück        | - 206 - |
| Tour 2 - Von le Haut Chemin nach Isigny-sur-Mer                          | - 229 - |
| Tour 3 - Von Formigny nach Étréham                                       | - 239 - |
| Der Landungssektor UTAH Beach                                            | - 241 - |
| Der Auftrag des US VII Corps im UTAH Sektor                              | - 245 - |
| Der Angriffsplan                                                         | - 247 - |
| Die deutschen Truppen im UTAH Sektor                                     | - 252 - |
| Touren durch den UTAH Beach Sektor                                       | - 255 - |
| Tour 1 - Von Ste-Mère-Église nach les Forges                             | - 255 - |
| Tour 2 - Von Hiesville nach la Haute Addeville                           | - 278 - |
| Tour 3 - Von St-Côme-du-Mont nach Catz                                   | - 300 - |
| Tour 4 - Von Ste-Mère-Église nach Quinéville                             | - 309 - |
| Neue Sehenswürdigkeiten seit 2011                                        | - 317 - |
| Praktische Hinweise für den Reisenden                                    | - 329 - |
| Hinweise für Autofahrer                                                  | - 329 - |
| Wichtige französische Hinweisschilder                                    | - 329 - |
| Unterkunft                                                               | - 329 - |
| Was Sie nicht tun sollten                                                | - 329 - |
| Adressen der Museen                                                      | - 330 - |
| Vergleich der Dienstgrade Wehrmacht/Waffen-SS und Alliierte Streitkräfte | - 332 - |
| Bildverzeichnis                                                          | - 335 - |
| Abbildungsverzeichnis                                                    | - 335 - |
| Literaturverzeichnis                                                     | - 336 - |
| Personen- und Ortsverzeichnis                                            | - 338 - |
| Verzeichnis Top-Sehenswürdigkeiten                                       | - 345 - |
| Verzeichnis Museen                                                       | - 345 - |
| Verzeichnis Soldatenfriedhöfe, deutsche Stützpunkte Calvados             | - 346 - |
| Verzeichnis deutsche Stützpunkte Cotentin Ost, Advanced Landing Grounds  | - 346 - |
| Notizen                                                                  | - 348 - |

## Touren durch die Landungsgebiete

### Der Brückenkopf östlich der Orne - Orne-Brückenkopf

Die von SHAEF für die amphibische Landung in der Normandie ausgearbeiteten Pläne (Operation NEPTUNE) sahen vor, am D-Day insgesamt sechs Infanterie-Divisionen an einer Küstenfront von 80 Kilometern Länge zu landen und einen Brückenkopf zu bilden.

Handelte es sich bei der Landung für alle Einheiten der ersten Angriffswellen naturgemäß schon um ein äußerst gefährvolles Unternehmen, so waren die Einheiten, die an den jeweiligen Randsektoren des Landungsgebietes, den Sektoren UTAH und SWORD, angreifen sollten, besonders durch mögliche deutsche Gegenangriffe in ihrer Flanke bedroht. Um diese Gefahr einzudämmen, sollten wenige Stunden vor dem Angriff auf die Küste britische und amerikanische Fallschirmtruppen landen und die für einen deutschen Gegenangriff aus der Flanke in Frage kommenden Gebiete einnehmen und sichern.

Im Falle des östlichsten Landungsabschnittes, SWORD Beach, sollte diese Sicherung durch die 6th British Airborne Division erfolgen. Bei den britischen Luftlandetruppen handelte es sich im Jahre 1944 noch um eine sehr junge Waffengattung. Beeindruckt von den bemerkenswerten Erfolgen der deutschen Fallschirmtruppe während der Eroberung Hollands, Belgiens und Norwegens hatte Premierminister Churchill schon im Juni 1940 die Aufstellung britischer Luftlandetruppen gefordert. Bereits im August 1941 wurde die 1st Parachute Brigade unter Brigadier Richard Gale aufgestellt. Kurz darauf folgte ihr im Herbst eine Airlanding Brigade (Luftlande-Brigade), die aus einer Infantry Brigade (Infanterie-Brigade) hervorging. Im Laufe der folgenden zwei Jahre wurde die neue Waffengattung stetig ausgebaut und erreichte mit der 1st British Airborne Division bereits 1942 Divisionsstärke. Nach erfolgreichen Einsätzen der Division in Nordafrika beschloss das Kriegsministerium im April 1943 die Aufstellung einer zweiten Luftlande-Division. Um die deutsche Abwehr über die tatsächliche Stärke der britischen Luftlandetruppen zu täuschen, wurde diese neue Division 6th British Airborne Division genannt.

Das Kommando über die neue Division wurde einem der Pioniere der britischen Luftlandetruppen, Major General Richard Gale, übertragen. Die 6th British Airborne Division besaß im Juni 1944 eine Gefechtsstärke von circa 12.000 Mann und setzte sich aus zwei Parachute Brigades (Fallschirmjäger-Brigaden), einer Airlanding Brigade (Luftlande-Brigade) sowie zahlreichen Divisionstruppen, wie Artillerie, Aufklärung, Pionieren, Fernmeldern und Sanitätern, zusammen.

Es würde den Rahmen dieses Buches sprengen, alle Einheiten und Truppenteile der Division im Einzelnen aufzuführen. Ohne die Leistung der nicht genannten Einheiten schmälern zu wollen, sollen in der Übersicht auf der gegenüberliegenden Seite nur die großen Kontingente sowie solche Einheiten aufgeführt werden, denen wir auf unseren Touren durch das Einsatzgebiet der 6th Airborne Division noch begegnen werden.

### Der Auftrag der 6th Airborne Division

Major General Richard N. Gale erhielt bereits am 23. Februar 1944 die Befehle für den Einsatz seiner Division, sodass ihm und seinem Stab etwas mehr als drei Monate

für die Vorbereitungen und Planungen blieben. Hauptaufgabe der Division war es, die östliche Flanke der weiter westlich landenden 3rd British Infantry Division gegen die zu erwartenden deutschen Gegenangriffe zu schützen. Um diesen Befehl ausführen zu können, musste die Division mehrere Missionen erfüllen.

Erste und wichtigste Mission war die unversehrte Einnahme der beiden bei Bénouville und Ranville über den Orne-Kanal bzw. die Orne führenden Brücken.

Die Eroberung beider Brücken würde die Briten in die Lage versetzen, rasch Verstärkungen in den von der 6th Airborne Division zwischen den Flüssen Orne und Dives zu bildenden Landekopf zuführen zu können.

Im Umkehrschluss würde die rasche Einnahme der Brücken einen Gegenangriff der Deutschen in die Flanke der im SWORD Sektor landenden Truppeneinheiten nahezu unmöglich machen, da die Brücken die einzige Möglichkeit darstellten, die Orne und den Orne-Kanal nördlich von Caen zu überqueren.

Die zweite Mission umfasste die Zerstörung der in unmittelbarer Nähe der Ortes Merville liegenden deutschen Artillerie-Batterie (1. Batterie, Artillerie-Regiment 1716). Die britische Aufklärung ging davon aus, dass in den vier Kasematten der Batterie vier 15 cm Haubitzen untergebracht waren. Mit diesen Geschützen, die eine Reichweite von mehr als 12 km besaßen, waren die Deutschen in der Lage, sowohl die von See her angreifenden Landungsboote zu bekämpfen als auch Sperrfeuer auf den Landungssektor SWORD zu legen und damit die Landung und den Vormarsch der Invasionstruppen erheblich zu stören.

Die dritte Aufgabe beinhaltete die Zerstörung von insgesamt fünf Brücken an der östlichen Grenze des geplanten Brückenkopfes. Es handelte sich hierbei um vier Brücken, die bei den Ortschaften Robehomme, Troarn und Bures-sur-Dives über die Dives führten sowie eine Brücke, die bei Varaville über die Divette, einem schmalen Nebenarm der Dives, führte.



Major General Richard N. Gale, 6th Airborne Division

## 6th Airborne Division - Gefechtsgliederung

Divisionskommandeur

Major General Richard N. Gale

3rd Parachute Brigade:

8th Parachute Battalion

9th Parachute Battalion

1st Canadian Parachute Battalion

5th Parachute Brigade:

7th Parachute Battalion

12th Parachute Battalion

13th Parachute Battalion

6th Air Landing Brigade:

12th Battalion, Devonshire Regiment

2nd Battalion, Oxfordshire & Buckinghamshire Light Infantry

1st Battalion, Royal Ulster Rifles

22nd Independent Parachute Company

3rd Parachute Squadron, Royal Engineers

### Formationen, die der 6th Airborne Division nach der Landungsphase unterstellt waren oder im Orne-Brückenkopf zum Einsatz kamen:

1st Special Service Brigade:

N° 3 Commando

N° 4 Commando

N° 10 Inter-Allied Commando - Free French - 1er Battalion Fusiliers

N° 6 Commando

N° 45 Royal Marine Commando

4th Special Service Brigade:

N° 41 Royal Marine Commando

N° 46 Royal Marine Commando

N° 47 Royal Marine Commando

N° 48 Royal Marine Commando

Prinses Irene Brigade

1st Belgian Infantry Brigade „Piron“

5th Battalion, The Queens Own Cameron Highlanders, 51st Infantry-Division

5th Battalion, The Black Watch, 51st Infantry-Division

Die Zerstörung der Brücken war notwendig, damit die Deutschen keine, oder zumindest nur mit erheblichen Anstrengungen, Verstärkungen von Osten her über die Dives in den Landekopf der 6th Airborne Division heranführen konnten.

#### Der Angriffsplan

Aufgrund der nicht ausreichenden Anzahl von Schlepp- und Transportflugzeugen der N° 38 und N° 46 Groups der RAF mussten die für den D-Day geplanten Luftlandeoperationen der 6th Airborne Division in zwei Phasen erfolgen. Zwischen 00:16 und 04:30 sollte der eigentliche Angriff (Operation TONGA), angeführt durch die verstärkte D Company, 2nd Battalion, Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry, (Landezonen X und Y) und den nachfolgenden Parachute Battalions der 3rd und 5th Parachute Brigades (Absprungzonen K, N und V) erfolgen. Um 21:00 sollte dann das Hauptkontingent der 6th Airlanding Brigade in 250 Gleitern in die Landezonen

W und N eingeflogen werden (Operation MALLARD) und die bereits in der Nacht zuvor gelandeten Fallschirmjäger verstärken Ein Bataillon der 6th Airlanding Brigade, das 12th Battalion, Devonshire Regiment, sowie einige andere Divisionstruppen sollten am 7. Juni von See aus am SWORD Beach landen und anschließend zur 6th Airborne Division aufschließen.

Bereits kurz nachdem Major General Gale über den Auftrag seiner Division informiert worden war, entschied er, dass die unversehrte Einnahme der beiden strategisch so wichtigen Brücken über die Orne bzw. den Orne-Kanal nur durch einen direkten Überraschungsangriff (franz. coup de main) aus der Luft erfolgen konnte. Die Überraschung musste so vollkommen sein, dass die deutschen Wachmannschaften gar nicht mehr dazu kamen, die an den Brücken angebrachten Sprengladungen zu zünden. Daher wurde entschieden, dass die um zwei Platoons (Züge) verstärkte D Company, 2nd Battalion, Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry (Ox & Bucks), unter

Führung von Major John Howard, kurz nach Mitternacht mit sechs Horsa Lastenseglern so nahe wie möglich an den Brücken landen (Landezonen X und Y) und diese im Handstreich nehmen sollte. Nach erfolgreicher Eroberung der Brücken sollten Major Howard und seine Männer einen Verteidigungsring um die Brücken errichten und ihn so lange halten, bis Entsatz in Form des 7th Parachute Battalion eingetroffen war.

Zeitgleich mit der Einnahme der beiden Brücken sollten drei, jeweils 10 Mann umfassende Vorausabteilungen der 22nd Independent Parachute Company, die so genannten Pfadfinder, über den Absprungzonen K, V und N abspringen und die Lande- und Absprungzonen mit Funksendern und Leuchtsignalen für den für 00:50 geplanten Absprung der Hauptstreitmacht in Form der 3rd und 5th Parachute Brigades kennzeichnen.

Die 5th Parachute Brigade erhielt den Befehl, mit ihren drei Bataillonen in der nördlich von Ranville gelegenen Absprungzone N um 00:50 zu landen.

Das 7th Parachute Battalion sollte nach dem Sammeln nach Bénouville marschieren und Major Howards Truppe bei der Verteidigung der beiden zuvor eroberten Brücken unterstützen.

Die 12th und 13th Parachute Battalions sollten dagegen einen Verteidigungsring südlich der Ortschaften Bénouville, Ranville und le Bas de Ranville errichten und diesen Geländeabschnitt vor den zu erwartenden Gegenangriffen der Deutschen nach Süden hin abschirmen.

Gegen 03:30 sollte dann das Divisional Headquarters (Divisionshauptquartier), kurz DHQ, der 6th Airborne Division in 68 Lastenseglern in Landezone N einfliegen. Die Landezone musste jedoch zuvor noch von den bereits gelandeten Fallschirmjägern von zahlreichen Hindernissen und Holzpfehlen, den so genannten Rommelspargeln, geräumt werden, da diese Hindernisse tödliche Fallen für die empfindlichen, nur aus Sperrholz gefertigten Lastensegler darstellten.

Während die 5th Parachute Brigade primär zur Verteidigung der beiden eroberten Brücken und des Gebietes um Bénouville und Ranville eingesetzt werden sollte, wurden die Fallschirmjäger der 3rd Parachute Brigade, die ebenfalls um 00:50 über den für sie vorgesehenen Absprungzonen K und V abspringen sollten, mit der Durchführung der beiden verbleibenden Missionen beauftragt.

Das 9th Parachute Battalion sowie das 1st Canadian Parachute Battalion sollten in der zwischen den Ortschaften Varaville, Petiville und Gonneville-sur-Merville gelegenen Absprungzone V landen und anschließend zu den ihnen zugewiesenen Zielen vorstoßen. Dem 9th Parachute Battalion unter Lieutenant Colonel Otway wurde die Zerstörung der deutschen Artillerie-Batterie bei Merville (1. Batterie, Artillerie-Regiment 1716, Widerstandsnest WN-1) befohlen, die circa 2 km westlich der Absprungzone V lag. In den vier Kasematten (zwei kleinere Regelbauten vom Typ R612 sowie jeweils ein Regelbau vom Typ R611 und R669) der Batterie wurden von der britischen Aufklärung vier 15 cm Geschütze vermutet, die mit ihrer Reichweite von über 12 km der am SWORD Beach landenden 3rd British Infantry Division große Verluste hätten zufügen können.

Der Angriff auf die Batterie sollte durch ein Bombardement der Royal Air Force um 00:30 eingeleitet und durch das 9th Parachute Battalion um 04:30 fortgeführt und abgeschlossen werden. Für den Fall, dass der Angriff und die Zerstörung der Geschütze fehlschlagen sollte, würde

ab 05:30 der vor der Küste liegende britische Kreuzer HMS Arethusa das Feuer auf die Batterie eröffnen. Nach dem Angriff auf die Merville Batterie sollte sich das 9th Parachute Battalion sammeln, zur deutschen Küstenradarstation bei Salnelles marschieren und diese zerstören. Von Salnelles aus sollte das Bataillon dann zu dem kleinen Ort le Plain vordringen und diesen besetzen.

In le Plain sollte das Bataillon dann bis zum Nachmittag alle deutschen Gegenangriffe abwehren und auf Entsatz in Form des N° 4 Commando warten, das vom SWORD Beach aus über Bénouville nach le Plain vorstoßen sollte. Zusammen mit dem 9th Parachute Battalion sollten die drei Kompanien des 1st Canadian Parachute Battalion ebenfalls über der Absprungzone V abspringen.

Die A Company der Kanadier war als Flankenschutz des 9th Parachute Battalion während des Angriffes auf die Batterie Merville vorgesehen und sollte nach erfolgreicher Mission zusammen mit den beiden anderen kanadischen Kompanien das Gebiet um die strategisch bedeutende Straßenkreuzung bei le Mesnil einnehmen.

Die C Company dagegen wurde nach ihrer Landung zunächst mit der Sicherung der Absprungzone V sowie der Zerstörung eines deutschen Stützpunktes südöstlich der Absprungzone V betraut, während die B Company Unterstützung bei der Zerstörung der Brücken über die Dives und Divette leisten sollte, und damit bei der Durchführung der dritten wichtigen Mission im Orne-Brückenkopf eingesetzt wurde. Konkret bedeutete dies, dass die B Company die mit der Sprengung der Brücken bei Varaville und Robehomme beauftragten Pioniere des N° 3 Troop, 3rd Parachute Squadron, Royal Engineers, vor Angriffen der Deutschen schützen und damit den Engineers (Pionieren) das Vordringen zu den beiden Brücken ermöglichen sollte.

Die Zerstörung der drei verbleibenden Brücken bei Bures-sur-Dives und Troarn sollte durch Pioniere der N° 2 bzw. N° 1 Troops, 3rd Parachute Squadron, Royal Engineers, erfolgen. Beide Engineer Troops (Züge) sollten zusammen mit dem 8th Parachute Battalion in Absprungzone K landen und sich von dort aus unter dem Feuerschutz der Fallschirmjäger zu den Brücken vorarbeiten und diese zerstören.

Nach erfolgreicher Durchführung dieser drei Missionen sollte die 6th Airborne Division ein Gebiet besetzen und gegen deutsche Angriffe halten, das in seiner Ost-West-Ausdehnung von den Flüssen Dives im Osten und Orne im Westen sowie in seiner Nord-Süd-Ausdehnung von der Küste im Norden bis zu den Ortschaften Colombelles, Sannerville und Troarn im Süden reichte.

In diesem Zusammenhang war insbesondere die Einnahme der so genannten Bavent Hügelkette wichtig, die sich über 10 km von der Mündung der Orne in südöstlicher Richtung über Sannerville, Amfréville und Bréville bis nach Troarn erstreckt. Der Besitz dieser Geländeerhebung hatte entscheidenden Einfluss auf den Verlauf der weiteren Operationen im Orne-Brückenkopf, da von der Hügelkette die beiden Brücken über die Orne und den Orne-Kanal, die sich nördlich von Ranville anschließende Ebene sowie der gesamte östliche Bereich des Landungssektors SWORD gut einsehbar war. Würde es den Deutschen gelingen, diesen Höhenzug zu halten, so hätten sie mit ihrer Artillerie den über die beiden Brücken laufenden Nachschub in den Orne-Brückenkopf wirkungsvoll stören oder gar gänzlich unterbinden können.



Da die 6th Airborne Division selbst nicht stark genug war, den Brückenkopf mit nur eigenen Kräften zu erobern und vor allem ihn dann auch zu halten, sollten im Laufe des D-Day weitere Verstärkungen eintreffen und helfen, die verbliebenen deutschen Widerstandsnester im Orne-Brückenkopf niederzukämpfen und die erzielten Geländegewinne zu sichern.

Die 1st Special Service Brigade, die die N° 3, N° 4, N° 6 Commandos sowie das N° 45 Royal Marine Commando umfasste, sollte unter Führung von Brigadier The Lord Lovat am Morgen am SWORD Beach landen und bis zum Mittag mit der 6th Airborne Division an der Brücke über den Orne-Kanal bei Bénouville zusammentreffen. Von Bénouville aus sollten die Commandos nach Nordosten marschieren und die beiden Ortschaften le Plain und Amfréville einnehmen. Diese Orte sollten als Ausgangspunkt für den Angriff auf die weiter nördlich gelegenen Ortschaften Sallenelles, Franceville-Plage und Cabourg dienen, um mit deren Einnahme und Sicherung den Brückenkopf nach Norden und Nordosten hin auszuweiten. Weitere Verstärkungen für die 6th Airborne Division sollten im Laufe des Nachmittages in Form von Voraussendungen der 3rd British Infantry Division eintreffen.

Wie bereits erwähnt sollte gegen 21:00 ein Großteil der 6th Airlanding Brigade (2nd Battalion, Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry bzw. 1st Battalion, Royal Ulster Rifles) sowie das gepanzerte Aufklärungsregiment der 6th Airborne Division mit über 250 Lastenseglern in die Landezonen N und W eingeflogen werden.

Das 12th Battalion, Devonshire Regiment, das ebenfalls zur 6th Airlanding Brigade zählte, konnte jedoch aufgrund eines Mangels an Lastenseglern und Schleppflugzeugen nicht mit dem Hauptkontingent am Abend des D-Day eingeflogen werden, sondern sollte erst am 7. Juni von See her am SWORD Beach landen und im Laufe des Tages von dort aus aufschließen.



**Brigadier J. H. Nigel Poett, 5th Parachute Brigade**



**Maschinen des Typs Douglas C-47 Skytrain transportierten das Gros der britischen Fallschirmjäger in die Normandie**

### **Die deutschen Truppen im Sektor der 6th Airborne Division**

Die britische Aufklärung hatte durch Agentenberichte frühzeitig in Erfahrung gebracht, dass das Operationsgebiet der 6th Airborne Division von zwei deutschen, statischen Infanterie-Divisionen verteidigt wurde.

Es handelte sich hierbei um die zur 7. Armee gehörende 716. Infanterie-Division unter Generalleutnant Richter sowie um die 711. Infanterie-Division unter Generalleutnant Reichert, die unter dem Kommando der 15. Armee stand. Die Trennungslinie zwischen diesen beiden statischen und damit weder sehr kampfstarken noch mobilen Einheiten verlief entlang des Flusses Dives, der somit auch die Grenze zwischen der deutschen 7. Armee und der deutschen 15. Armee darstellte.

Diese Konstellation war für die Deutschen durchaus von Nachteil, da die Gefahr von Kompetenzüberschneidungen und Abstimmungsschwierigkeiten bei den Gegenmaßnahmen nicht gering war.

Das Landungsgebiet der britischen Fallschirmtruppen und Lastensegler zwischen Orne und Dives, das in den Kommandobereich der 716. Infanterie-Division fiel, wurde vom Grenadier-Regiment 736 unter Oberst Ludwig Krug verteidigt, das allerdings den Großteil seiner Einheiten westlich der Orne stationiert hatte. Dem aus nur drei schwachen Infanterie-Bataillonen bestehenden Regiment war im April 1944 ein viertes Infanterie-Bataillon, das Ost-Bataillon 642 (Russisch), eingegliedert worden.

Das ausschließlich aus sowjetischen Freiwilligen bzw. in den Wehrmachtsdienst gepressten sowjetischen Kriegsgefangenen bestehende Bataillon hatte sein Hauptquartier in Amfréville aufgeschlagen, einem Ort, der im Zentrum des Operationsgebietes der 6th Airborne Division lag.

Die 1. Kompanie des Ost-Bataillons 642 lag im Widerstandsnest WN-2 in Franceville-Ost, die 2. Kompanie in Amfréville und die 4. Kompanie hatte ihren Gefechtsstand in Bavent aufgeschlagen.

Franceville, Franceville-Plage und Franceville-West wurden dagegen von der 3. bzw. 1. Kompanie, Grenadier-Regiment 736, in den Widerstandsnestern WN-3, WN-4 und dem Stützpunkt Stp-5 verteidigt. Die beiden strategisch so wichtigen Brücken über den Orne-Kanal bzw. die Orne wurden dagegen von einem halben Zug der 4. Kompanie, Grenadier-Regiment 736, bewacht.

In Sallenelles, im Stützpunkt Stp-6, lag die 3. Kompanie, Panzerjäger-Abteilung 716, die mit zwei auf Selbstfahrlaffetten montierten 2 cm Flak-Kanonen ausgerüstet war. Die strategisch so wichtige Merville Batterie (Wider-

standsnest WN-1) war nicht mit Angehörigen des Grenadier-Regimentes 736 bemannt, sondern fiel unter das Kommando der 1. Batterie, Artillerie-Regiment 1716, das neben den Geschützbedienmannschaften auch die Wachmannschaften der Batterie stellte.

Die beiden Grenadier-Regimenter der 711. Infanterie-Division, die Grenadier-Regimenter 731 und 744, waren östlich der Dives stationiert, konnten jedoch innerhalb weniger Stunden zum Einsatz gegen die britischen Fallschirmjäger gelangen. Interessanterweise bestand das I. Bataillon, Grenadier-Regiment 731, ebenfalls aus ehemaligen Angehörigen der Roten Armee.

Es handelte sich bei den Männern dieses Bataillons um Freiwillige der Turkestanischen Legion, und damit überwiegend um Mongolen, die sich auf die Seite der Deutschen geschlagen hatten, um gegen die Unterdrückung durch die Sowjets zu kämpfen. Somit würden die britischen Fallschirmjäger mit großer Wahrscheinlichkeit gegen sowjetische Freiwillige im Dienst der Wehrmacht kämpfen müssen, eine bizarre Situation.

Noch weiter im Osten, bei Le Havre, befand sich die 346. Infanterie-Division. Da aber auch sie nur eine statische Einheit war, wurde nicht damit gerechnet, dass sie schnell in die Kämpfe eingreifen konnte.

Eine weitaus größere Bedrohung ging dagegen von der 21. Panzer-Division aus, die in ihrem Bereitstellungsraum südöstlich von Caen lag, jedoch auch einige Truppenteile in vorgeschobenen Positionen im Landungsgebiet der 6th Airborne Division in Stellung gebracht hatte.

Das II. Bataillon des von Major Hans von Luck kommandierten Panzergrenadier-Regimentes 125 hatte seine vier Kompanien in Troarn (5. Kompanie), Banneville-la-Campagne (6. Kompanie), Ranville (7. Kompanie) und Colombelles (8. Kompanie, sowie Gefechtsstand des II. Bataillons) liegen und konnte daher sofort Gegenmaßnahmen ergreifen.



**Gerade die 21. Panzer-Division griff auf viele französische Beutefahrzeuge aus dem Westfeldzug 1940 zurück, die häufig zu Schleppern oder anderen gepanzerten Fahrzeugen umfunktioniert wurden. Hier ein leichter franz. Panzer vom Typ Renault F17, der noch aus dem 1. Weltkrieg stammte.**

Allerdings war die 21. Panzer-Division eine der drei Panzer-Divisionen, deren Einsatz nur auf ausdrücklichen Befehl von Generalfeldmarschall Rommel angeordnet werden konnte. Rommel war jedoch in der Nacht vom 5. auf den 6. Juni 1944 bei seiner Frau in Deutschland, um mit ihr ihren Geburtstag zu feiern.

Im Gebiet zwischen Orne-Kanal und Dives war die deutsche Artillerie nur vergleichsweise schwach vertreten. Neben der Merville-Batterie, deren Geschütze jedoch auf den SWORD Beach gerichtet waren, gab es nur eine deutsche Batterie im späteren Orne-Brückenkopf der 6th Airborne Division, nämlich die 3. Batterie, Artillerie-Regiment 1716, die mit ihren vier 7,5 cm Feldkanonen im Raum Bréville in Stellung lag.

| Deutsche Einheiten im Orne-Brückenkopf                                                                            |        |                                       |                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Ort                                                                                                               | WN     | Einheit                               | Artillerie                                       |
| Merville                                                                                                          | WN-01  | 1./Artillerie-Regiment 1716           | 4 x 10 cm leichte F.H.                           |
| Franceville-Ost                                                                                                   | Stp-02 | 1./Ost-Bataillon 642                  | 1 x 5 cm KwK, 1 x 4,7 cm Pak, 1 x 3,7 cm Flak    |
| Franceville-Plage                                                                                                 | WN-03  | 3./Grenadier-Regiment 736             | 1 x 5 cm KwK                                     |
| Franceville                                                                                                       | WN-04  | 3./Grenadier-Regiment 736             |                                                  |
| Franceville-West                                                                                                  | Stp-05 | 1./Grenadier-Regiment 736             | 3 x 4,7 cm Pak, 1 x 7,5 cm F.K., 2 x 3,7 cm Flak |
| Sallenelles                                                                                                       | Stp-06 | 3./Panzerjäger-Abteilung 716          | 1 x 5 cm KwK, 1 x 3,7 cm Flak, 2 x 2 cm Flak     |
| Bréville                                                                                                          |        | 3./Artillerie-Regiment 1716           | 4 x 7,5 cm F.K.                                  |
| Bavent/Château Saint-Côme Haras                                                                                   |        | 4./Ost-Bataillon 642                  |                                                  |
| Amfréville                                                                                                        |        | 2./Ost-Bataillon 642                  |                                                  |
| Amfréville                                                                                                        |        | Stab Ost-Bataillon 642                |                                                  |
| Troarn                                                                                                            |        | 5./Panzergrenadier-Regiment 125       |                                                  |
| Banneville-la-Campagne                                                                                            |        | 6./Panzergrenadier-Regiment 125       |                                                  |
| Ranville/Bénouville (Pegasus-Brücke)                                                                              | WN-13  | 4./Grenadier-Regiment 736             | 1 x 5 cm KwK                                     |
| Ranville                                                                                                          |        | 7./Panzergrenadier-Regiment 125       |                                                  |
| Colombelles                                                                                                       |        | 8./Panzergrenadier-Regiment 125       |                                                  |
| Colombelles                                                                                                       |        | 10. (Werfer)/Panzergrenadier-Rgt. 125 | 6 x 8 cm Reihenwerfer, 16 x franz. 8,1 cm Mörser |
| F.K. = Feldkanone; KwK = Kampfwagenkanone; F.H. = Feldhaubitze; Pak = Panzerabwehrkanone; Flak = Flugabwehrkanone |        |                                       |                                                  |



## Touren durch den Orne-Brückenkopf

### Tour 1 - Von Bénouville nach Gunneville-en-Auge

**Route:** Bénouville/Ranville/Sallenelles/Orne-Delta/Merville-Franceville-Plage/le Home-Varaville/Merville/Gunneville-en-Auge

**Highlights:** Pegasus Brücke/Café Gondrée/Museum Memorial Pegasus/CWGC Friedhof von Ranville/Merville Batterie Museum

**Streckenlänge:** ca. 14 km, mit Abstechern ca. 24 km

**Empfohlene Karte:** IGN Karte Série Bleue 1612OT

**Zeitbedarf ohne Pausen:** 6 - 7 Stunden inkl. Museumsbesuche

#### Bénouville - Pegasus Brücke

##### (Operation DEADSTICK, EUSTON I)

*Bénouville, der Ort, an dem unsere erste Tour durch den Orne-Brückenkopf der 6th Airborne Division beginnt, liegt am westlichen Ufer des Orne-Kanals (Canal de Caen à la Mer oder kurz Caen Canal) auf halber Wegstrecke zwischen Caen und Ouistreham.*

*Von Caen kommend fährt man auf der D 515 in Richtung Ouistreham bzw. folgt den mit „Car Ferry“ bezeichneten Hinweisschildern und verlässt die Schnellstraße D 515 bei Bénouville. Von Ouistreham kommend folgt man der D 514 in Richtung Caen. Die D 514 geht in die D 515 über, die man dann bei der Ausfahrt Bénouville verlässt.*

*Nach der Abfahrt von der Schnellstraße trifft man nach wenigen hundert Metern auf einen Kreisverkehr, dessen zweite Ausfahrt in die Avenue du Commandant Kieffer und damit direkt hinunter zur Pegasus Brücke führt. Rund 80 m nach der Überquerung der Brücke zweigt links die Avenue Major John Howard zum **Mémorial Pegasus (1)** ab, das sich auf der rechten Seite befindet.*

*Auf dem Museumsgelände befinden sich einige Parkplätze. Sollte der Parkplatz belegt sein, befinden sich 50 m weiter auf der linken Seite weitere Parkmöglichkeiten.*

**Achtung:** Der Parkplatz des Mémorial Pegasus wird am Abend zeitgleich mit der Schließung des Museums mit einem Schiebetor abgesperrt. Um hier bei einem Besuch am späten Nachmittag nicht eingeschlossen zu werden, fährt man sicherheitshalber 50 Meter weiter und parkt auf dem links der Avenue Major John Howard gelegenen Parkplatz.

*Wir laufen nun vom Parkplatz aus zurück in Richtung Pegasus Brücke, überqueren die Avenue du Commandant Kieffer bei dem Fußgängerübergang kurz vor der Brücke und gelangen auf einen mit Kieselsteinen bedeckten Platz, der den Namen **Esplanade Major Howard** trägt.*

*Von der Esplanade Major Howard aus haben wir einen hervorragenden Rundblick über den Ort des Geschehens in der Nacht vom 5. auf den 6. Juni 1944.*

---

#### Und so war es:

Am 5. Juni, um 22:45, hoben sechs Horsa Lastensegler, gezogen von sechs RAF Halifax Bombern, mit Major Howard und seiner um zwei Platoons (Züge) verstärkten D Company, 2nd Battalion (Airborne), Oxfordshire & Buckinghamshire Light Infantry, vom Flugfeld Tarrant Rushton in der Grafschaft Dorset mit Kurs auf Frankreich ab. Mit an Bord der sechs Segler befanden sich 30 Engineers (Pioniere) des N° 2 Platoon, 249th Field Company, Royal Engineers, deren einzige Aufgabe es war, die an

beiden Brücken vermuteten Sprengladungen zu entfernen. Lastensegler N° 91, geflogen von den Staff Sergeants Jim Wallwork und John Ainsworth, hatte Major John Howard und Lieutenant Denham Brotheridge, dessen 23 Mann starkes N° 1 Platoon sowie 5 Pioniere an Bord.

Nach einem ruhigen Flug über den Ärmelkanal wurden die Schleppseile beim Erreichen der französischen Küste in 1.800 m Höhe gekappt, der Segler musste nun die verbleibenden 10 km zu seinem Ziel ohne fremde Hilfe zurücklegen. Als die Brücke über den Orne-Kanal unter dem führenden Lastensegler N° 91 zwischen den Wolken auftauchte, legten die beiden Piloten den Gleiter in eine 180 Grad Kurve und setzten mit über 130 km/h Flugeschwindigkeit zur Landung in der nur 300 Meter langen Landezone X an. Beim ersten harten Aufsetzen verlor der Segler sein Fahrwerk, erhob sich wieder kurz in die Luft, setzte erneut auf und schlitterte dann auf seinen Kufen, um nur 40 Meter vom Ziel entfernt in einem Stacheldrahthindernis abrupt zum Stehen zu kommen. Wallworks punktgenaue Landung wurde später sogar von Air Chief Marshal Leigh-Mallory also eine der herausragendsten fliegerischen Leistungen des ganzen Krieges gewürdigt. Als Major Howard auf seine Armbanduhr blickte, zeigten die Leuchtziffern genau 00:16 an.

Operation OVERLORD, die Landung der Alliierten in der Normandie, hatte begonnen.

Während der Landung des ersten Lastenseglers war es an und auf der Brücke überraschend ruhig geblieben. Keiner der nur 18 Mann starken Wachmannschaft der Brückengarnison (WN-13) hatte bei der Landung von Gleiter N° 91 Alarm gegeben oder gar das Feuer eröffnet, der Wachdienst an der Brücke wurde auch in dieser Nacht mit der üblichen einschläfernden Routine durchgeführt.

Aufgrund des stürmischen Wetters im Ärmelkanal hatte der für die Verteidigung dieses Sektors zuständige Offizier, Major Hans Schmidt, schlichtweg darauf verzichtet, erhöhte Alarmbereitschaft anzuordnen.

Das miserable Wetter nutzte auch Major Schmidt selbst, denn er beschloss, nach Dienstende die Nacht bei seiner französischen Freundin im nahe gelegenen Ranville zu verbringen. Schmidts eigentlicher Fehler war es jedoch, darauf zu verzichten, die vorbereiteten Sprengladungen in den dafür vorgesehenen Brückenschächten anbringen zu lassen. Schmidt fürchtete, wohl nicht ganz zu Unrecht, dass die Brücke durch eine versehentliche Sprengung oder durch einen Sabotageakt der Résistance zerstört werden könnte.

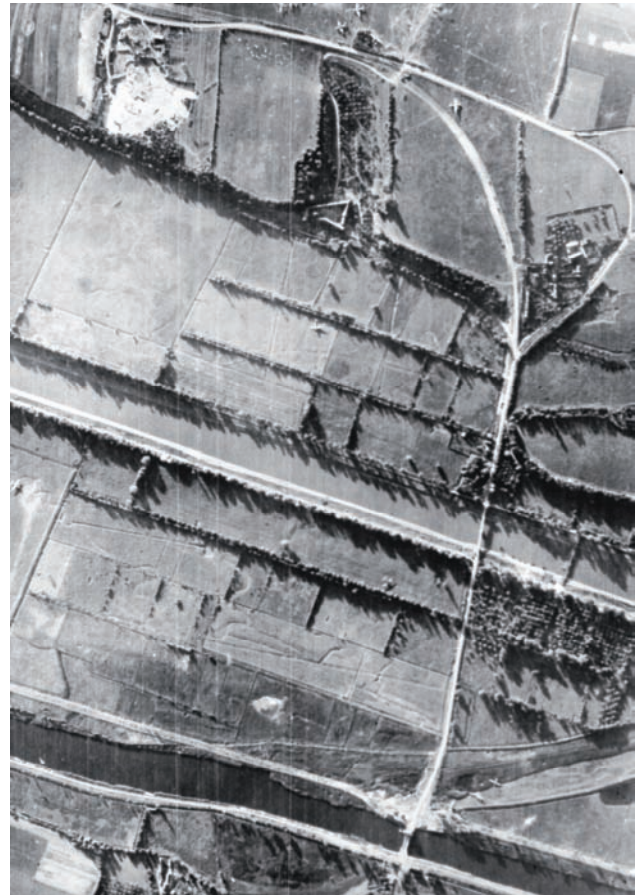
Auf der Brücke, auf der die beiden deutschen Wachsoldaten auf ihre bereits 15 Minuten überfällige Ablösung warteten, bemerkte der erst 18-Jährige Obergrenadier Helmut Römer das sausende und pfeifende Geräusch des anfliegenden Gleiters und sah kurz darauf ein sich der Brücke

näherndes Flugzeug, das auf dem Feld neben der Brücke krachend und scheppernd landete. Statt jedoch von einem Angriff auszugehen und sofort Alarm zu schlagen, hielt Römer das Flugzeug für einen notgelandeten Bomber. Zeitgleich mit dem Angriff auf die Brücke fand gerade ein Luftangriff auf das nahe gelegene Caen statt. Römer vermutete daher, dass ein Bomber bei dem Angriff auf Caen von der deutschen Flak getroffen worden war und nun notlanden musste. Vorsichtig gingen Römer und sein Kamerad Erwin Sauer auf der Brücke zum Ostufer des Orne-Kanals hinüber, um der mysteriösen Angelegenheit auf den Grund zu gehen.

Kurz nachdem Gleiter N° 91 zum Stehen gekommen war, hatten sich Major Howard und seine Männer von ihrer durch den harten Aufprall verursachten kurzen Benommenheit erholt. Wie im Training hunderte Mal geübt, befreiten sie sich aus dem Segler und formierten sich zum Angriff auf die Brücke. Lieutenant Brotheridge schickte einen Stoßtrupp von drei Männern zu dem am nordöstlichen Ende der Brücke gelegenen Mannschaftsunterstand, dessen schlafende Insassen mit Handgranaten und Phosphor außer Gefecht gesetzt werden sollten. Brotheridge selbst wollte mit dem Rest seines Platoons über die Brücke stürmen und die am gegenüberliegenden Ufer gelegenen Stellungen angreifen.

Im selben Moment, in dem das N° 1 Platoon zum Angriff überging, setzte Lastensegler N° 92, pilotiert von den Staff Sergeants Oliver Boland und Phil Hobbs, mit Lieutenant David Wood und seinem N° 2 Platoon zur Landung an und kam unmittelbar vor dem Teich, der sich im Zentrum der Landezone befand, zum Stehen.

Der Angriff auf die Brücke nahm nun seinen geplanten Verlauf. Der mit dem Angriff auf den Mannschaftsbunker beauftragte Stoßtrupp näherte sich vorsichtig dem Unterstand, um seine tödlichen Granaten in die Fensteröffnungen zu schleudern. Gleichzeitig stürmten Brotheridge und die restlichen Männer seines Zuges auf die Brücke zu, wurden aber sofort von Helmut Römer und seinem Kame-



**Luftbildaufnahme der beiden Brücken bei Bénouville**

raden entdeckt. Beim Anblick der britischen Fallschirmjäger, die mit ihren rußgeschwärmten Gesichtern auf sie zustürzten, realisierten die nur mit je einem Karabiner ausgerüsteten jungen Wehrmachtssoldaten in Bruchteilen einer Sekunde, dass hier jeder Widerstand zwecklos war. Geistesgegenwärtig feuerte Römer noch eine Leuchtkugel in den Nachthimmel und stieß einen Alarmruf aus, bevor



**Zwei der drei in Landezone X gelandeten Gleiter (Gleiter # 91 und # 93), links im Hintergrund das Café der Familie Gondrée**

er und sein Kamerad Erwin Sauer sich angesichts der anstürmenden Briten ans Ostufer des Orne-Kanals retteten, wo sie sich nördlich der Brücke (d. h. kanalabwärts) in einem Holunderbusch versteckten. Erst am Mittag des 7. Juni gaben sich die ausgehungerten, durstigen und völlig erschöpften Männer den Briten zu erkennen und ließen sich widerstandslos gefangen nehmen.

Nur wenige der von dem Angriff völlig überraschten und schlaftrunkenen Soldaten der deutschen Wachmannschaft konnten noch reagieren und Gegenwehr leisten, bevor sie von den britischen Elitesoldaten niedergemacht wurden. Unter den Briten gab es daher nur wenige Verwundete oder gar Tote. Einzig Lieutenant Den Brotheridge wurde auf der Brücke, noch kurz vor Erreichen des Westufers, von einer Kugel am Hinterkopf getroffen und erlag innerhalb einer Stunde seiner schweren Verwundung. Denham Brotheridge war damit der erste Soldat der Alliierten, der durch Waffeneinwirkung am D-Day getötet wurde.

Während das N° 1 Platoon die Brücke stürmte und die Wachmannschaften am Westufer des Orne-Kanals ausschaltete, begann das N° 2 Platoon, dessen Männer die Landung im Lastensegler N° 92 ebenfalls ohne größere Schäden überstanden hatten, die am östlichen Ufer des Kanals gelegenen Schützengräben zu attackieren.

Die Landung von Lastensegler N° 93, geflogen von Staff Sergeants Geoff Barkway und Peter Boyle, die das N° 3 Platoon unter Lieutenant Sandy Smith beförderten, verlief nicht so reibungslos wie die beiden vorausgegangenen Landungen. Bei dem Versuch, nach dem Aufsetzen eine Kollision mit Gleiter N° 92 zu vermeiden, geriet der Segler ins Schlingern, das instabile, nur aus Sperrholz bestehende Gefährt zerbrach dabei in zwei Teile. Mehrere Männer wurden aus dem Wrack des Seglers geschleudert, einer von ihnen, Lance Corporal Fred Greenhalgh, fiel in den angrenzenden Teich und ertrank. Fred Greenhalgh war der erste britische Soldat am D-Day, der sein Leben für die Befreiung Frankreichs verlor.

Nachdem sich die meisten Männer aus dem Wrack von Gleiter N° 93 befreit hatten, stürmten auch sie über die Brücke, um das N° 1 Platoon bei der Eroberung und Sicherung des Westufers zu unterstützen. Während die Briten an den beiden Ufern des Orne-Kanals die deutsche Garnison ausschalteten, durchtrennten Captain Jock Neilsons Pioniere unter der Brücke sämtliche Spreng- und Zündkabel, die sie finden konnten. Ihre Suche nach den dazugehörigen Sprenglandungen blieb jedoch erfolglos, da Major Schmidt die Anbringung der Sprengladungen aus den oben genannten Gründen unterlassen hatte.

Major Howard, der zwischenzeitlich Stellung in einem Graben neben dem Mannschaftsunterstand bezogen hatte, bekam um 00:21 die Nachricht, dass die Brücke sowie die beiden angrenzenden Uferbereiche in britischer Hand und gesichert waren. Mit großer Erleichterung realisierte John Howard, dass mit der Eroberung der Kanalbrücke (Codename Euston I) Teil 1 seines Auftrages erfüllt war.

Jetzt wartete er voller Anspannung auf Nachricht von den anderen drei Platoons seiner Kompanie, die die 500 Meter entfernte Ornebrücke unzerstört einnehmen sollten.

Auf der **Esplanade Major Howard** befindet sich direkt am Ufer des Orne-Kanals eine deutsche **5 cm Kampfwagenkanone, kurz KwK 39**, die in einem Tobrukstand montiert ist und die Hauptbewaffnung des rund um die Pegasus Brücke angelegten Widerstandsnestes WN-13

darstellte. Die Kanone steht allerdings nicht mehr an ihrem ursprünglichen Standort, sondern ist bei der Erweiterung des Orne-Kanals im Jahre 1994 um einige Meter versetzt worden.

Nur wenige Schritte weiter befindet sich ein sandsteinfarbenes Monument. Es handelt sich bei dem Denkmal um ein so genanntes **Monument Signal**, eines von 10 Denkmälern, die die rührige französische Organisation Comité du Debarquement an besonders denkwürdigen Stellen der Landung in der Normandie errichtet hat.

Das Komitee, das bereits im letzten Kriegsjahr gegründet wurde, versucht die Erinnerung an die Landung der Alliierten aufrechtzuerhalten. Das Monument Signal, vor dem wir jetzt stehen, erinnert an die halbsbrecherische Landung der drei Lastensegler und die anschließende Einnahme der Pegasus Brücke. Die zweisprachige Inschrift besagt, dass das östliche Ufer des Orne-Kanals das erste am D-Day befreite Gebiet Frankreichs war.

Nur 10 Meter weiter befindet sich eine steinerne Orientierungstafel, die der Ausgangspunkt des so genannten **Pegasus Trail** ist. Der Pegasus Trail ist eine aus 10 Stationen bestehende Tour, die besonders markante Punkte innerhalb des Orne-Brückenkopfes kennzeichnet.

Zwischen der Orientierungstafel des Pegasus Trail und dem Monument Signal Denkmal führt ein Weg hinab zu den Stellen, an denen die drei Horsa Lastensegler in der Nacht des 6. Juni zwischen 00:16 und 00:18 nach ihrer Landung zum Stillstand kamen. Die **steinernen Stelen, die diese Stellen markieren, tragen sowohl die Namen der sechs Piloten als auch die der an diesem äußerst erfolgreichen Unternehmen beteiligten Offiziere.**

Die drei Denkmäler wurden 1977 von General Gale, dem ehemaligen Kommandeur der 6th Airborne Division, enthüllt. Neben dem Monument, das Lastensegler N° 91 gewidmet ist, befindet sich eine **bronzene Büste von Major John Howard**, die von der britischen Künstlerin Vivian Mallock geschaffen und 1995 feierlich enthüllt wurde. Neben den Stelen befindet sich auch heute noch der Teich, in dem Corporal Fred Greenhalgh ertrank. Greenhalgh ist heute auf dem britischen Soldatenfriedhof in Douvres la Delivrande, Block V, Reihe C 4, bestattet. Auf dem Rückweg zur Brücke kommen wir an einer blauen, metallenen Säule vorbei, der wir häufig in den Kampfgebieten der Normandie begegnen werden.

Diese blauen Informationssäulen, die so genannten **Normandie Terre-Liberté Stelen**, markieren auf insgesamt acht ausgeschilderten Routen geschichtsträchtige Orte und zeichnen den chronologischen Verlauf der Schlacht in der Normandie von der Landung der Alliierten bis zur Niederlage der Deutschen nach. Diese Stele gehört zur Tour Overlord – L'Assaut und beschreibt die Landung der drei Gleiter sowie die anschließende Einnahme der Pegasus Brücke.

*Wir gehen anschließend hinüber zur **Pegasus Brücke.***

Es handelt sich bei der Brücke allerdings nicht mehr um die originale Hebebrücke, die im April 1994 aufgrund der Verbreiterung des Orne-Kanals demontiert und durch die heutige Brücke ersetzt wurde. Die originale Pegasus Brücke kann glücklicherweise heute noch im angrenzenden Museum Mémorial Pegasus besichtigt werden. Die neue Brücke ist der ursprünglichen Kanalbrücke in Form und Aufbau nahezu exakt angeglichen, sie ist lediglich einige Meter länger als das Original. Die Brücke erhielt ihren Namen bereits kurz nach ihrer Eroberung in Anlehnung an das Wappenzeichen der 6th Airborne Division.





5 cm Kampfwagenkanone, kurz KwK, im WN-13

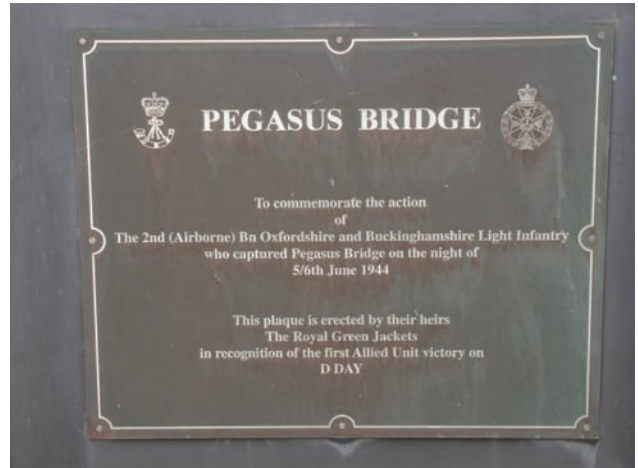


Monument Signal in Bénouville



Büste von Major John Howard

Das Wappen zeigt einen mit einem Speer bewaffneten Krieger, der auf dem geflügelten, aus der griechischen Mythologie bekannten Pferd namens Pegasus sitzt. An der Südseite der Brücke ist am Brückengeländer eine graue **Gedenktafel für die D Company, 2nd Battalion, Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry**, angebracht. Sie erinnert an die Einnahme der Brücke in der Nacht vom 5. auf den 6. Juni 1944 und damit an den ersten Sieg der Alliierten am D-Day.



Gedenktafel für die D Company, 2nd (Airborne) Battalion, Oxfordshire & and Buckinghamshire Light Infantry

*Wir gehen nun über die Brücke hinüber zum westlichen Ufer des Orne-Kanals.*

Dort befindet sich das berühmte **Pegasus Bridge Café Gondrée**, das sich noch weitestgehend im selben Zustand wie im Jahre 1944 präsentiert. Im Café wurde bereits kurz nach der Eroberung der Brücke ein erster Verbandsplatz eingerichtet. Thérèse Gondrée, die mit ihrem Ehemann Georges während der Okkupation Informationen über die Deutschen an die Résistance geliefert hatte, war ausgebildete Krankenschwester und unterstützte die britischen Ärzte bei ihrer Arbeit. Währenddessen grub ihr Mann seine Champagnervorräte im Garten hinter dem Café aus, die er für diesen Moment im Jahre 1940 dort versteckt



Das Pegasus Bridge Café Gondrée

hatte und begann, das kostbare Getränk an die Briten auszuschenken. Seit diesen Tagen im Juni 1944 hat sich zwischen den Gondrées und den Männern der 6th Airborne Division eine enge und herzliche Freundschaft entwickelt. Dies wird beim Betreten des Cafés, das nach dem Krieg in Pegasus Bridge Café Gondrée umbenannt wurde, sofort deutlich. Im Lokal sind hunderte von Erinnerungsstücken, Waffen, Uniformteilen, Bildern sowie andere Memorabilien ausgestellt, die zum größten Teil von Veteranen der 6th Airborne Division gespendet wurden. Die Einrichtung erinnert daher eher an einen Schrein als an ein Café.

Das Café ist darüber hinaus auch heute noch zentrale Anlaufstelle für die Veteranen der Division und deren Familien. Insbesondere am Jahrestag der Landung kann man im und um das Café herum noch einige ehemalige Kämpfer der 6th Airborne Division antreffen. Am Abend des 5. Juni findet jedes Jahr das offizielle Veteranentreffen in den Räumlichkeiten des Cafés statt. Die von Jahr zu Jahr weniger werdenden Teilnehmer feiern zusammen mit der Familie Gondrée das historische Ereignis, das für viele einen der bedeutendsten Momente ihres Lebens darstellt. Ehemalige und aktive Offiziere des Fallschirm-Regimentes (The Parachute Regiment) sowie Arlette Gondrée-Pritchett, Gastgeberin und Repräsentantin der Familie Gondrée, würdigen in kurzen, jedoch emotional bewegenden Ansprachen die Bedeutung der damaligen Ereignisse. Im Anschluss an die Reden toasten sich alle Teilnehmer mit einem lautstarken „Ham and Jam“ zu und leeren die mit Champagner gefüllten Gläser. „Ham and Jam“ war das Funksignal, das Major Howard nach der erfolgreichen Einnahme der beiden Brücken an die 5th Parachute Brigade durchgeben musste, die bereits im Anflug auf die Landezone N war. Wenn Sie die Chance haben sollten, dieser einmaligen und emotional geprägten Zusammenkunft beizuwohnen, sollten Sie sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen.

Die große Dankbarkeit der Familie Gondrée, die Georges Gondrée in der Nacht des 6. Juni mit dem Öffnen seiner Champagnerflaschen zum Ausdruck brachte, lebt bis heute fort und hat sich zu einer wunderbaren Tradition entwickelt. Kein Veteran der 6th Airborne Division, der sich als solcher zu erkennen gibt, hat jemals im Café Gondrée einen Drink bezahlen müssen. Dieser Brauch hat bis heute Bestand und insbesondere an den Jahrestagen wird davon noch immer reger Gebrauch gemacht.

Im Juni 1974 eröffnete Françoise Gondrée, eine der drei Töchter der Gondrées, ein an das Café angrenzendes Museum (Musée de Pegasus Bridge), das an die Ereignisse im Juni 1944 erinnerte. Nach dem Tod von Thérèse Gondrée im Juni 1984 kam es jedoch sowohl innerhalb der Familie Gondrée als auch mit dem Comité du Débarquement zu Streitigkeiten um das Grundstück, auf dem das Café und das angrenzende Museum standen. Erst nach einer Protestkampagne in der britischen Presse entschieden die französischen Behörden, dass das Café von Thérèse Gondrées Tochter Arlette, die als Vierjährige die Ereignisse am 6. Juni 1944 im Café miterlebt hatte, weitergeführt werden sollte. Allerdings musste das Museum geschlossen und alle Ausstellungsstücke entfernt werden. Arlette Gondrée-Pritchett, die das Café noch heute führt, eröffnete vor einiger Zeit das Café Gondrée Annexe, eine Art Konferenzzentrum, in dem wieder einige der Exponate aus dem ursprünglichen Museum zu besichtigen sind. Direkt über dem Eingang des Cafés befinden sich drei Steintafeln.

Die obere Tafel erinnert daran, dass das **Café das erste befreite Haus Frankreichs** war. Als Datum wird hier der 5. Juni genannt, denn nach britischer Sommerzeit erfolgte die Befreiung am 5. Juni um 23:30. Allerdings operierte das Vereinigte Königreich im Sommer 1944 unter der so genannten Double British Summer Time (Doppelte Britische Sommerzeit), und da auch die Deutschen in den von ihnen besetzten Gebieten bereits im April 1940 die mitteleuropäische Sommerzeit eingeführt hatten, entsprachen sich beide Zeitzonen, d. h. die britische und die deutsch/französische Zeit waren identisch.

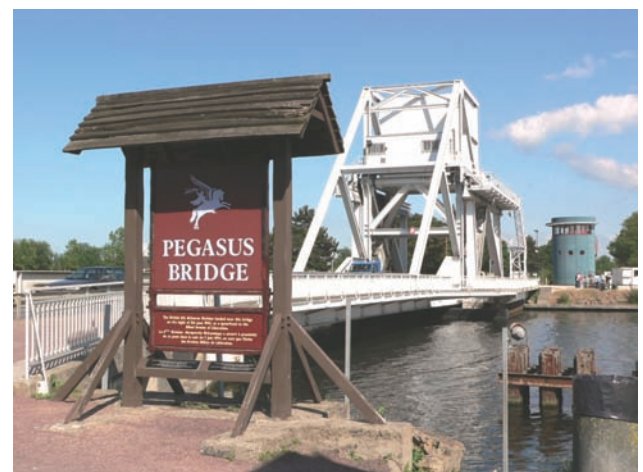
Die untere Tafel ist **Lieutenant Colonel Geoffrey Pine-Coffin**, Kommandeur des 7th Parachute Battalion, gewidmet, dessen primäre Aufgabe es war, mit seinem Bataillon Major Howards D Company bei der Verteidigung der Pegasus Brücke zu unterstützen.

Die rechte Steintafel, die häufig von einer Fahne leicht verdeckt ist, erinnert daran, dass das Café ab dem Zeitpunkt der Einnahme der Pegasus Brücke als **First Aid Post** (Sanitätsstation) genutzt wurde, in dem Verwundete und Kranke erste medizinische Hilfe erhielten.



Gedenktafeln am Café Gondrée

Direkt am Café befindet sich auch die in rötlich-brauner Farbe gehaltene **Pegasus Bridge Gedenktafel**, die das heute so berühmte Pegasus Emblem zeigt und daran erinnert, dass die 6th Airborne Division in der Nacht zum 6. Juni in der Nähe der Brücke landete und damit die Landung in der Normandie anführte. Diese Tafel wurde bereits im Juni 1944 kurz nach der Eroberung der Brücke errichtet, sie wurde dann aber aufgrund der starken Verwitterung im Jahre 1996 durch eine neue Tafel ersetzt.



Pegasus Brücke über den Orne-Kanal



Auf dem Parkplatz hinter dem Café, über den man auch zum Konferenzzentrum gelangt, befindet sich das in grün gehaltene **1st Special Service Brigade Denkmal**.



**Denkmal für die 1st Special Service Brigade**

Es erinnert daran, dass die 1st Special Service Brigade, angeführt von dem exzentrischen Aristokraten Brigadier The Lord Lovat, und begleitet von den Klängen aus dem Dudelsack des Pfeifers Bill Millin, am 6. Juni um 12:03 (britischer Sommerzeit), vom SWORD Beach kommend, an der Brücke eintraf. Brigadier Lord Lovat begrüßte Major John Howard am Westufer des Orne-Kanals mit den Worten: „John, today history is being made“.

Anschließend überquerten die Commandos die Pegasus Brücke, übrigens auf ausdrücklichen Befehl Lord Lovats in aufrechter Marschformation, obwohl die Brücke noch von deutschen Heckenschützen eingesehen und beschossen wurde. Dieser sinnlose Befehl kostete einigen Commandos völlig unnötigerweise das Leben.

Auf dem Parkplatz befindet sich eine weitere **Normandie Terre-Liberté Stele** der Overlord – L'Assaut Tour, auf deren Rückseite die Ereignisse um das Café Gondrée in der Nacht zum 6. Juni 1944 beschrieben werden.

*Wir gehen nun weiter die Avenue du Commandant Kieffer hinauf. Nach wenigen Schritten gelangen wir linker Hand zu einem kleinen, recht unscheinbaren Denkmal, das der **6th Airborne Division sowie Lord Lovats Commandos gewidmet ist.***

*Nach weiteren 200 m kommen wir zum Place de La Libération, auf dem sich links das Rathaus (Mairie) von Bénouville befindet.*

Links vom Eingang des Rathauses befindet sich eine **Gedenktafel, die das Gebäude als das erste befreite Rathaus Frankreichs** ausweist. Gegenüber vom Rathaus steht am Rande des Kreisverkehrs ein **Denkmal für das 7th Parachute Battalion**, das an die Fallschirmjäger des Bataillons erinnert, die bei der Verteidigung der Pegasus Brücke am 6. Juni 1944 ihr Leben verloren.

#### **Und so war es:**

Die Männer des 7th Parachute Battalion waren in der Nacht vom 6. Juni gegen 00:50 zusammen mit ihren Kameraden der 12th und 13th Parachute Battalions über der nördlich von Ranville gelegenen Absprungzone N abgesprungen. Aufgrund ungünstiger Wind- und Sichtverhältnisse wurden die Fallschirmjäger beim Absprung jedoch weit über das Zielgebiet hinaus verstreut, sodass sich auch 1 ½ Stunden nach dem Absprung nur etwa die Hälfte der Männer am vereinbarten Treffpunkt eingefunden hatte. Gegen 02:30 brach Lieutenant Colonel Pine-Coffin mit circa 200 Männern in Richtung Orne-Kanal Brücke auf, um Major Howard und dessen zunehmend in Bedrängnis geratene Kompanie zu entlasten.

Howards D Company sah sich bereits gegen 01:30 einem ersten, jedoch ziemlich unkoordinierten Angriff mehrerer deutscher Halbkettenfahrzeuge (wahrscheinlich handelte es sich um Panzerjäger der 1. Kompanie, Panzerjäger-Abteilung 716) ausgesetzt, die in le Port stationiert waren und ohne jegliche Infanterieunterstützung auf der schmalen Zugangsstraße zur Brücke, der heutigen Avenue du Commandant Kieffer, vorstoßen wollten. Das erste Halbkettenfahrzeug konnte jedoch von den Briten mit einem gezielten Schuss aus einer PIAT (Projector Infantry Anti Tank, das britische Gegenstück zur deutschen Panzerfaust) gestoppt werden. Nachdem das Gefährt zu brennen begonnen hatte, zogen sich die verunsicherten Deutschen zurück und unternahmen bis zum Morgengrauen keine weiteren Angriffe mehr.

Lieutenant Colonel Pine-Coffin und seine drei dezimierten Kompanien des 7th Parachute Battalion trafen gegen 03:00 an der Brücke über den Orne-Kanal ein und gingen nach kurzer Einweisung durch Major Howard in Bénouville und le Port in Stellung. In der Nacht blieb es relativ ruhig, am Morgen jedoch griffen die Deutschen erneut an. Es gelang ihnen jedoch auch dieses Mal nicht, den um die Brücke aufgebauten Verteidigungsring des 7th Parachute Battalion zu durchbrechen. Die Fallschirmjäger konnten ihre Stellung trotz starker Verluste bis zum Eintreffen Lord Lovats und seiner 1st Special Service Brigade am Mittag des D-Day halten.

*Unser Weg führt uns nun wieder zurück in Richtung Pegasus Brücke.*

Gegenüber vom Café Gondrée befindet sich ein weiteres Lokal, das **Café Les 3 Planeurs** (Cafe zu den drei Gleitern), in dem einige interessante Fotografien die Ereignisse an der Pegasus Brücke recht eindrücklich wiedergeben. *Wir gehen nun wieder hinüber zum Café Gondrée. Links vom Café führt am Ufer des Orne-Kanals ein Weg entlang, den wir kanalaufwärts gehen. Nach circa 450 m stoßen wir linker Hand an der Uferböschung auf ein unscheinbares, aus Backstein gemauertes Monument, dessen schon stark verblichene Inschrift an die erste Bailey Bridge erinnert, die in der Normandie zum Einsatz kam. Das Monument befindet sich genau an der Stelle, an der die erste Behelfsbrücke in Frankreich am 9. Juni 1944 über den Orne-Kanal errichtet wurde.*

Die nach ihrem Erfinder, Donald Bailey, benannten Brücken besaßen eine Tragkraft von 30 Tonnen und konnten aus vorgefertigten Stahlelementen innerhalb von nur zwei Tagen zusammengebaut werden. Sie kamen überall dort zum Einsatz, wo Brücken entweder zerstört oder beschä-



dig waren oder einfach zu geringe Tragfähigkeit besaßen. Insgesamt wurden über den Orne-Kanal sowie die Flüsse Orne und Dives 30 Bailey Brücken zwischen Juni und August 1944 errichtet. Die Brücke, an deren ehemaligen Standort wir nun stehen, trug den Namen London 1.

*Wir gehen anschließend zur Pegasus Brücke und von dort zum Museum Memorial Pegasus zurück.*

An der Einfahrt in die Avenue Major John Howard steht eine zweite **Pegasus Bridge Tafel**, die die originale, dort über viele Jahrzehnte stehende und noch aus der Kriegszeit stammende Tafel im Jahre 2002 ersetzte.

*Unser weiterer Weg führt uns nun hinüber zum **Museum Mémorial Pegasus**, welches im Juni 2000 von Prince Charles, dem Schirmherren des Parachute Regiment, feierlich eingeweiht wurde. Das Museum zeigt überwiegend Ausstellungsstücke, die mit den Kämpfen der 6th Airborne Division am 6. Juni im Zusammenhang stehen. Es finden sich hier auch viele Exponate, die aus dem 1984 aufgelösten originalen Pegasus Bridge Museum von Madame Francoise Gondrée stammen. Unter den ausgestellten Stücken befinden sich auch Major Howards Rotes Beret, der Dudelsack von Bill Millin sowie einige Utensilien und Ausrüstungsgegenstände aus dem Besitz von Lieutenant Denham H. Brotheridge.*

Im Freigelände des Museums stoßen wir auf einige sehr interessante Exponate. Zuerst ist hier natürlich die **originale Pegasus Brücke** zu nennen, die den Mittelpunkt der Ausstellung darstellt. Betritt man die 33 m lange und knapp 10 m breite Hebebrücke, findet man am rechten Brückengeländer eine **grüne Tafel angebracht, die an Lance Corporal Brian J. Mullen** vom N° 4 Commando erinnert. Mullen hatte mit seiner Einheit am Nachmittag des 6. Juni die unter Feindbeschuss stehende Kanalbrücke bereits überquert, ging dann jedoch noch einmal zurück, um einen auf der Brücke liegenden verwundeten Kameraden zu helfen. Dabei wurde er selbst tödlich getroffen.



**Die originale Pegasus Brücke**

Am hinteren Ende der Freifläche sind zwei weitere Highlights des Museums ausgestellt. Eine **originale Bailey Brücke**, die in der Gegend von Falaise im Einsatz war sowie ein hervorragender Nachbau eines **Horsa Lastenseglers**. Im vorderen Teil des Geländes finden wir eine **lebensgroße Bronzestatue von Brigadier James Hill**, dem Kommandeur der 3rd Parachute Brigade, sowie eine **Gedenktafel für Lieutenant Denham H. Brotheridge**.

Links neben der Statue von Brigadier James Hill befindet sich ein **A27L Centaur Panzer** der 5th Independent Royal Marine Commando Armoured Support Battery, der bei la Brèche Hermanville am SWORD Beach geborgen wurde. Der Centaur war zum Zeitpunkt der Invasion schon veraltet und bereits von dem weitaus stärker moto-



**Replik eines Airspeed AS 51 Horsa Lastenseglers der RAF**



**Brigadier James Hill, 5th Parachute Brigade**



**Britischer A27L Centaur Panzer**

risierten Cromwell abgelöst worden. Der Centaur kam dennoch in einer Sonderrolle in der ersten Landungswelle der Commonwealth Truppen zum Einsatz.

Die mit Elite-Soldaten der Royal Marine Commandos bemannten Fahrzeuge sollten dabei mit ihren 9,5 cm Haubitzen die landenden Truppen bei der Bekämpfung der Widerstandsnester unterstützen. Nach der erfolgreichen Landungsphase wurde der Centaur jedoch aus den

vordersten Linien abgezogen und spielte im weiteren Verlauf der Kämpfe nur noch eine untergeordnete Rolle.

Im Freigelände laden einige Holzbänke zum Verweilen ein. An den Rückenlehnen der Bänke sind Plaketten aus Messing angebracht, die den Gefallenen der im Orne-Brückenkopf kämpfenden Fallschirmjäger-Bataillone gewidmet sind. Vom Freigelände aus lohnt es sich, einen Blick auf die Dachkonstruktion des Museums zu werfen.

Sie erinnert mit ihren beiden Dachflügeln und der dazwischen befindlichen Glaskuppel bewusst an die beiden primären Transportmittel der britischen Luftlandeeinheiten, den Horsa Lastensegler und den Fallschirm.

Vor dem Museumseingang befindet sich eine weitere **Normandie Terre-Liberté Stele**, die die Ereignisse an der Brücke in der Nacht vom 6. Juni 1944 schildert.

### **Ranville - Horsa Brücke (Operation DEADSTICK, EUSTON II)**

Die nächste Station unserer Tour ist nun die nur 400 m entfernte Brücke über den Fluss Orne, die seit den Ereignissen im Juni 1944 zu Ehren des britischen Lastenseglers als **Horsa Brücke** bezeichnet wird.

*Wir verlassen dazu die Avenue Major John Howard und biegen links in die Avenue du Commandant Kieffer ein. Da man auf Höhe des Denkmals nicht parken kann, empfiehlt es sich, nach 300 m an dem Kreisverkehr die erste Ausfahrt zu nehmen, dort zu parken und die verbleibenden 100 m zum Denkmal zu Fuß zurückzulegen.*

Kurz vor der Brückenauffahrt befindet sich linker Hand das **Horsa Bridge Denkmal (2)**, das an die Einnahme der Orne Brücke und die Soldaten erinnert, die in den Lastenseglern N° 94 und N° 96 auf dem hinter den Hecken liegenden Wiesengelände gelandet waren und die Brücke ohne Gegenwehr erobern konnten.

Auch bei dieser Brücke handelt es sich nicht mehr um die originale Drehbrücke, die 1971 durch die heutige Konstruktion ersetzt wurde. Hinter dem Denkmal, heute von hohen Büschen verdeckt, befand sich Landezone Y, in der die drei Horsa Lastensegler landen sollten.

#### **Und so war es:**

Um 00:20, zu einem Zeitpunkt also, an dem das Gefecht um die Orne-Kanal Brücke (Pegasus Brücke) bereits in vollem Gange war, landete Lastensegler N° 96, pilotiert von den Staff Sergeants Roy Howard und Fred Baacke, in knapp 300 m Entfernung von der Orne Brücke in der Landezone Y. An Bord befand sich Lieutenant Fox mit seinem N° 6 Platoon. Nach kurzer Orientierung stellte Fox erstaunt fest, dass von den beiden anderen Gleitern weit und breit nichts zu sehen war, denn laut Plan hätte Gleiter N° 96 eigentlich als letzter der drei Segler landen sollen, die für den Angriff auf die Orne Brücke vorgesehen waren. Nur eine Minute später landete, allerdings unbemerkt von Lieutenant Fox und seinen Männern, Gleiter N° 95 mit Lieutenant Sweeney und dem N° 5 Platoon an Bord über 700 m nördlich der Brücke. Der Segler war im Anflug auf die Landezone in ein Luftloch geraten und verlor dadurch so drastisch an Höhe, dass es den beiden Piloten, Staff Sergeants Stan Pearson und Len Guthrie, unmöglich war, näher an die Brücke heranzufiegen.

Der dritte Segler, N° 94, der das N° 4 Platoon unter Lieutenant Tony Hooper sowie Captain Brian Friday, Major Howards Stellvertreter, an Bord hatte, wurde aufgrund eines Navigationsfehlers des Piloten des Schlepp-

flugzeuges an einer falschen Stelle ausgeklinkt und landete circa 12 km entfernt in der Nähe von Varaville.

Nachdem sich Lieutenant Fox von seiner ersten Überraschung erholt hatte, formierte er in wenigen Minuten sein N° 6 Platoon und begann in Richtung Orne Brücke zu marschieren.

Die beiden an der Orne Brücke patrouillierenden deutschen Wachsoldaten, die wie die Brückengarnison am Orne-Kanal zur 4. Kompanie, Grenadier-Regiment 736, gehörten, waren bereits durch den Gefechtslärm, der von der nur rund 500 m entfernten Orne-Kanal Brücke zu ihnen herüberdrang, alarmiert worden. Als die so vorgewarnten Soldaten die sich der Brücke nähernden Briten erblickten, ergriffen sie kopflos die Flucht und überließen den Angreifern die Brücke, ohne einen einzigen Schuss aus ihrem MG abzufeuern.

Kurz darauf traf auch Lieutenant Sweeney und das N° 5 Platoon an der Brücke ein und gingen in Stellung.

Zur Überraschung aller fanden die Pioniere auch an der Orne Brücke keine Sprenglandungen vor. Als klar wurde, dass die Brücke in ihre Hände gefallen war, funkte Lieutenant Sweeney um 00:26 die erlösende Nachricht von der Eroberung der Orne Brücke an Major Howard.

Ohne weitere Zeit zu verlieren, befahl Howard seinem Funker, die für die Einnahme der beiden Brücken vereinbarten Codeworte, „Ham and Jam“, an die 5th Parachute Brigade und das 7th Parachute Battalion zu senden, die beide bereits im Anflug auf die Absprungzone N waren. So hatte eines der spektakulärsten Kommandounternehmen des 2. Weltkrieges innerhalb von nur 10 Minuten sein, aus Sicht der Briten, glückliches Ende genommen. Als am Mittag gegen 13:30 Lord Lovat mit seinen Commandos die Orne Brücke erreicht hatte, wurde er dort von Brigadier Nigel Poett, Kommandeur der 5th Parachute Brigade, mit den Worten begrüßt: „*Very pleased to see you, old boy*“, worauf Lord Lovat antwortete: „*And we are very pleased to see you, old boy. Sorry we are two and a half minutes late*“. Natürlich waren die Commandos mehr als nur 2 ½ Minuten verspätet, aber dies waren die berühmten Worte, die den Zusammenschluss der 6th Airborne Division mit den Commandos der 1st Special Service Brigade besiegelten.

### **Ranville**

*Wir überqueren nun die Horsa Brücke und nehmen im folgenden Kreisverkehr die dritte Ausfahrt in Richtung Sallenelles und Merville-Franceville-Plage. Wir bleiben auf der D 514 und biegen nach circa 600 m bei einer scharfen 180 Grad Abzweigung in Richtung Ranville in die D 37c ab.*

Unmittelbar nach dem Abbiegen sehen wir rechts eine weitere **Pegasus Trail Orientierungstafel (3)**. Diese zweite Station des Pegasus Trail weist auf die östlich der Straße liegende Lande- und Absprungzone N hin, in der am D-Day die 5th Parachute Brigade, das Hauptquartier der 6th Airborne Division sowie ein Großteil der 6th Airlanding Brigade landeten.

Unter Führung von Lieutenant Colonel Pine-Coffin machte sich das 7th Parachute Battalion nach dem Sammeln von hier aus auf den Weg zur Pegasus Brücke, um am Westufer des Orne-Kanals sowie um Bénouville einen Verteidigungsring aufzubauen.

Angeführt von den beiden Lieutenant Colonels Johnson und Luard stießen die 12th und 13th Parachute Battalions

wenig später ebenfalls von Absprungzone N aus nach Süden in Richtung Ranville und le Bas de Ranville vor und konnten trotz des heftigen Widerstandes von Teilen des II. Bataillons, Panzergrenadier-Regiment 125, die beiden Orte innerhalb kurzer Zeit besetzen. Die Briten errichteten anschließend einen Verteidigungsgürtel südlich der beiden Ortschaften, um dadurch ein Vordringen der Deutschen in Richtung der eroberten Brücken bzw. der Landezone N zu verhindern.

*Wir fahren auf der D 37c nun weiter in Richtung Ranville, überqueren nach 600 m die D 37 und biegen nach der Kreuzung sofort links in den Chemin de Longueville ein. Der schmale Chemin de Longueville mündet nach ca. 250 m vor der Kirche von Ranville in die Rue Comte Luis de Rohan-Chebou. Wir fahren links um die Kirche herum und parken gegenüber der Kirche auf dem markierten Parkplatz unter den Bäumen.*

Wir befinden uns nun auf dem geschichtsträchtigen **Place Sir Richard Gale (4)**. Der Kommandeur der 6th Airborne Division hatte in der Ortsmitte von Ranville noch am D-Day sein Hauptquartier aufgeschlagen. Am Rande des Parkplatzes beschreibt eine blaue **Normandie Terre-Liberté Stele** das Kampfgeschehen in und um Ranville. *Anschließend gehen wir in Richtung des mittelalterlichen Mühlenturmes, der circa 100 m entfernt gegenüber der Friedhofsmauer aufragt.*

Auf dem Weg zum Turm kommen wir an einer im Boden eingelassenen **Gedenktafel für Major Jack Watson**, 13th Parachute Battalion, vorbei, der als Zugführer bei der Befreiung Ranvilles eine bedeutende Rolle spielte.

Ein paar Schritte weiter erinnert eine am zugemauerten Eingang der Mühle befestigte **Bronzetafel an die Gefallenen der belgischen Brigade Piron**, die unter dem Kommando von Colonel Jean Piron ab Mitte August 1944 im Orne-Brückenkopf eingesetzt wurde.

Links vom Mühlenturm befindet sich an einem niedrigen Gemäuer eine rötliche Steintafel, die **Major Charles Strafford** gewidmet ist. Major Strafford diente unter Major General Gale im Divisionshauptquartier der 6th Airborne Division und lebte nach Kriegsende viele Jahre in Ranville, bevor er 1993 im Alter von 79 Jahren verstarb. Rechts hinter dem Turm sind an der Rückenlehne einer Holzbank **zwei bronzene Tafeln angebracht, die in englischer und französischer Sprache an die in der Normandie gefallenen schottischen Fallschirmjäger der 6th Airborne Division erinnern.**

*Wir überqueren nun die Straße und betreten den Militärfriedhof durch den steinernen Torbogen in der Friedhofsmauer.*

Im Torbogen ist links eine kleine Messingtür eingefasst. Hinter ihr befindet sich, wie auf allen Militärfriedhöfen in der Normandie, ein Besucherbuch sowie das Friedhofsregister, in dem die Namen der Gefallenen sowie die Lage ihrer Gräber vermerkt sind. Das Besucherbuch ermöglicht den Besuchern, ihre Gedanken und Eindrücke nach dem Besuch des Friedhofes niederzuschreiben.

Der **Commonwealth War Grave Commission Cemetery, kurz CWGC, von Ranville** ist einer von 18 Soldatenfriedhöfen des Commonwealth (zwei kanadische und 16 britische) in der Normandie. Nahezu alle Commonwealth Friedhöfe erinnern durch ihre Struktur und ihre Bepflanzung eher an englische Gärten oder Parks als an militärische Bestattungsstellen. Gemein ist allen Friedhöfen das so genannte **Cross of Sacrifice** (Opferkreuz), ein lateinisches Kreuz aus weißem Kalkstein, das im

Zentrum einer jeden Anlage steht und den Glauben der Mehrheit der Bestatteten symbolisiert. An seiner Vorderseite ist ein bronzenes Schwert angebracht, welches auf den militärischen Charakter des Friedhofes hinweist. Nur in größeren Anlagen befindet sich dagegen der altarförmige **Stone of Remembrance** (Stein der Erinnerung), der mit der Inschrift „Their name Liveth For Evermore“ (Ihr Name lebe in alle Ewigkeit) an die Gefallenen erinnert. Die Gräber der Gefallenen selbst sind durch rechteckige, an der Oberseite abgerundete Grabsteine gekennzeichnet, die neben dem Regimentswappen auch die Nummer, den Rang, den Namen und die Einheit des Soldaten sowie einen letzten Gruß seiner Familie tragen.

Gelegentlich stößt man auf zwei oder gar mehrere Grabsteine, die direkt aneinander gereiht und nicht durch einen Zwischenraum getrennt sind. Es handelt sich hier um die Gräber von Gefallenen, deren sterbliche Überreste nicht mehr voneinander getrennt werden konnten, häufig gehören die Bestatteten zu den Besatzungen abgeschossener Bomber der Royal Air Force. Auf dem Militärfriedhof von Ranville sind insgesamt 2.563 Gefallene bestattet, in der Mehrzahl Angehörige der 6th Airborne Division. Aus diesem Grund wird der Friedhof auch heute noch häufig als Friedhof der 6th Airborne Division bezeichnet. Neben 2.151 Briten fanden auch 76 Kanadier, fünf Franzosen, drei Neuseeländer, ein Pole, ein Belgier, zwei Soldaten unbekannter Nationalität sowie 322 Deutsche ihre letzte Ruhestätte in Ranville.

Im Gegensatz zu den amerikanischen Militärfriedhöfen ruhen auf vielen Commonwealth War Grave Commission Friedhöfen, kurz CWGC, (die Organisation ist das Pendant des brit. Commonwealth zum Volksbund Deutscher Kriegsgräberfürsorge e.V.) auch deutsche Soldaten. Dies ist als ein bewusstes Zeichen der Versöhnung zu werten und zeigt, dass im Tode jede Feindschaft endet.

Unter den britischen Gräbern befindet sich auch das des jüngsten gefallenen britischen Fallschirmjägers des 2. Weltkrieges. **Private Robert Edward Johns**, der Ranville am D-Day mit dem 13th Parachute Battalion befreien konnte, fiel nur sechs Wochen später am 23. Juli 1944 im Alter von gerade einmal 16 Jahren. Private Johns Grab befindet sich im Grabblock IVA, Reihe E, Grab Nr. 1. Außergewöhnlich ist auch das Grab von **Private Emile S. Corteil** (Block IA, Reihe G, Grab Nr. 13), der zusammen mit dem Maskottchen des 9th Parachute Battalion, dem Fallschirmbegleithund Glen, bestattet wurde. Dies ist der einzige bekannte Fall, bei dem ein Tier auf einem CWGC Friedhof beerdigt wurde. Private Corteil, der am 6. Juni durch den Beschuss eigener Typhoon Schlachtflugzeuge (friendly fire) zusammen mit seinem Hund ums Leben kam, bekam dieses Sonderrecht gewährt, da er und Glen zu Lebzeiten unzertrennlich waren.

In der Mitte des Friedhofes, links vom **Cross of Sacrifice**, befindet sich das **steinerne Kreuz der 6th Airborne Division**. Die beiden Kupferplaketten an der Vorderseite des Kreuzes sind aus dem Metall einiger Sauerstoffflaschen geschmiedet, die aus den Lastenseglern stammen, mit denen Major Howards Männer für den Angriff auf die Pegasus Brücke eingeflogen wurden.

*Wir gehen nun hinüber zur Kirche und betreten den zivilen Friedhof von Ranville durch einen Durchbruch in der Friedhofsmauer, die den CWGC Friedhof vom zivilen Friedhof abgrenzt. Wir folgen nun einem schmalen Kiesweg nach rechts zur Süd-Ostseite der Kirche.*





**Pegasus Trail Marker**



**Cross of Sacrifice**



**Grab Lieutenant Den Brotheridge**



**Tafel für die belgische Brigade Piron**



**Kreuz der 6th Airborne Division**



**Commonwealth War Grave Commission Friedhof in Ranville**



**Grab Private Emile S. Cortel**

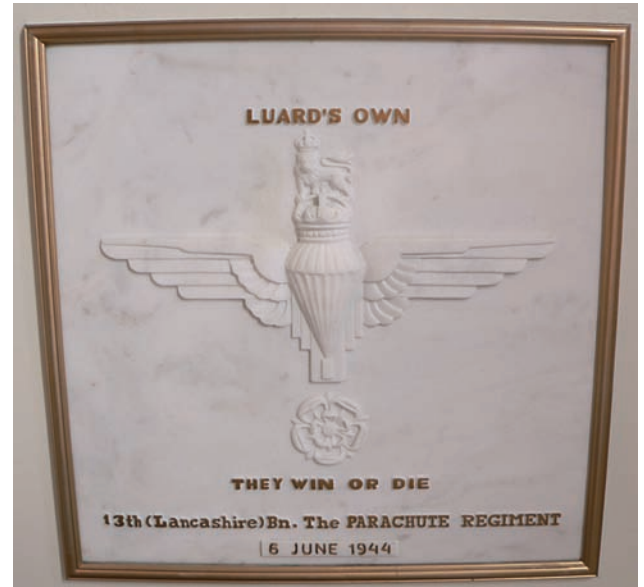




Kirchenfenster für die 6th Airborne Division

Kurz nach dem Denkmal zu Ehren der Gefallenen des 1. Weltkrieges treffen wir auf 48 Gräber, in denen 47 Soldaten des Commonwealth sowie ein deutscher Landsr bestattet sind. Eines der Gräber ist die **letzte Ruhestätte von Lieutenant Denham Brotheridge**, der bei der Einnahme der Pegasus Brücke tödlich verwundet wurde. Links neben seinem Grabstein befindet sich eine **von der Familie Gondrée gestiftete Steintafel**, die an den ersten, durch Feindeinwirkung getöteten britischen Soldaten, Lieutenant Den Brotheridge, erinnert. In der Kirche selbst befindet sich rechts vom Altar in einer kleinen Kapelle ein farbiges **Glasfenster**, das der **6th Airborne Division** gewidmet ist. Es zeigt das Wappenzeichen der Division, das Flügelpferd Pegasus, umringt von Fallschirmjägern,

die an ihren Schirmen hängend zu Boden gleiten. Unterhalb des Fensters wird auf einer Tafel an das **Motto des 13th Parachute Battalion** erinnert: „They win or die“ (Sie siegen oder sterben). Links davon erinnert eine **Tafel an Edouard Gérard**, der am 16. August 1944, im Alter von nur 20 Jahren, als erster Soldat der belgischen Brigade Piron bei Kämpfen um den Ort Sallenelles ums Leben kam. Eine gegenüber angebrachte **Bronzetafel** bringt mit eindringlichen Worten die Dankbarkeit des **1st Canadian Parachute Battalion** gegenüber den Bürgern von Ranville für deren Freundschaft und für die Pflege der Gräber ihrer gefallenen Kanadier zum Ausdruck.



13th (Lancashire) Parachute Battalion - They win or die

*Wir verlassen nun Kirche und Friedhof und gehen die Rue de Airbornes circa 100 Meter bis zum links gelegenen Rathaus (Mairie) hinunter.*

Dort befinden sich im Vorhof drei Denkmäler. Vor der Bibliotheque Municipale grüßt die bronzene **Büste von Major General Sir Richard Gale**, rechts davon befindet sich an einer Mauer eine steinerne **Relieftafel**, die Ranville als den ersten befreiten Ort Frankreichs angibt.

In der Tat wurde Ranville am 6. Juni 1944 bereits um 02:30 befreit und darf sich daher wohl zu Recht mit diesem Superlativ schmücken. Das 13th Parachute Battalion gedenkt mit dieser bereits 1944 angefertigten und schon recht verwitterten Steintafel allen seinen in der Normandie gefallenen Kameraden. Auf der gegenüberliegenden



Büste von Major General Gale und Relieftafel

Seite des Vorhofes steht die bronzene **Büste von Major Jack Watson**, Ehrenbürger von Ranville, der als Zugführer im 13th Parachute Battalion an der Befreiung von Ranville entscheidenden Anteil hatte.

*Wir folgen nun der Rue de Airbornes weitere 200 Meter und treffen an der nächsten Straßenkreuzung auf eine Kopie der eben besprochenen originalen Relieftafel.*

*Wir kehren nun zum Wagen zurück und fahren zurück zum Ausgangspunkt unseres Abstechers nach Ranville, dem an der Landezone N gelegenen Pegasus Trail Stein. Dort biegen wir dann erneut in die D 514 in Richtung Sallenelles ein, das wir nach circa 3 km erreichen.*

### Sallenelles

*In der Mitte des Ortes biegen wir an der großen Kreuzung rechts in die D 38b ab und folgen dem Straßenverlauf hangaufwärts. Nach etwa 100 m befindet sich auf der linken Seite, kurz vor dem Ortseingangsschild, in der Nähe von Hausnummer 23, ein Gedenkstein für die 4th Special Service Brigade (5).*

Die 4th Special Service Brigade war zusammen mit der 1st Special Service Brigade während der Kämpfe im Orne-Brückenkopf der 6th Airborne Division unterstellt. Die Brigade, die die Royal Marine Commandos N° 41, N° 46, N° 47 und N° 48 umfasste, hatte ihr Hauptquartier in Sallenelles aufgeschlagen. Das Denkmal erinnert an die zwischen Juni und August 1944 in diesem Gebiet gefallenen Royal Marine Commandos.

*Wir drehen nun um und fahren wieder hinunter zur Kreuzung, an der wir rechts abbiegen. Nach circa 40 m ist links zwischen den Hausnummern 13 und 15 an einer Steinsäule eine Gedenktafel für Edouard Gérard (6) von der belgischen Piron Brigade angebracht. Edouard Gérard wurde am 16. August 1944, im Alter von nur 20 Jahren, als erster Soldat der Brigade Piron getötet. Die Tafel wurde von seiner wallonischen Geburtsstadt Dinant gestiftet. Die Brigade Piron bestand überwiegend aus Belgiern und Luxemburgern, die nach dem Angriff der deutschen Streitkräfte 1940 nach England geflüchtet waren. Die Brigade repräsentierte zusammen mit der niederländischen Brigade Prinses Irene, einer tschechischen Brigade sowie einer polnischen Panzer-Division das „alliierte“ Element innerhalb der 2nd British Army und war ab Mitte August 1944 der 6th British Airborne Division unterstellt.*



Gedenktafel für Edouard Gérard

**Achtung:** Die Tafel ist an einer unübersichtlichen Straßenverengung angebracht, fahren Sie also einige Meter weiter, parken dort und laufen zur Tafel zurück.

*Wir fahren auf der D 514 weiter bis zum Ortsende und biegen dort, noch bevor sich die Hauptstraße teilt, links ab. Nach 20 m biegen wir links in den Blvd. Maritime ab.*

Leicht verdeckt steht links auf Höhe der ersten Häuser ein **Denkmal für die 1. belgische Brigade Piron (7)**. Es erinnert an die belgischen und luxemburgischen Soldaten der Brigade sowie an ihren Kommandeur, Colonel Piron. Das Monument listet auch die Namen von sechs Männern der Brigade auf, die am 14. August in den Kämpfen in der Umgebung von Sallenelles ihr Leben verloren.

*Wir kehren wieder auf die D 514 zurück und fahren weiter in Richtung Merville. Nach circa 500 m befindet sich links, zwischen einigen Bäumen gut verborgen, die ehemalige deutsche Marine-Radarstation von Sallenelles, die im Stützpunkt Stp-6 untergebracht war.*

Der imposante Bunkerkomplex war eines der Ziele des 9th Parachute Battalion nach dessen Angriff auf die Merville Batterie. Lieutenant Colonel Otway, der Kommandeur des 9th Parachute Battalion, hatte bei der Landung des Bataillons in Absprunzone V und dem anschließenden Angriff auf die Küstenbatterie jedoch schon so viele Männer verloren, dass er sich entschloss, die Radarstation links liegen zu lassen und direkt zu seinem endgültigen Ziel, dem Ort le Plain, zu marschieren. Im Bunkerkomplex ist heute eine Diskothek untergebracht.

Auf unserem Weg nach Merville bietet sich uns nun die Möglichkeit, einen interessanten Abstecher zu einigen Bunkern zu machen, die in malerischer Umgebung an der Ostseite der Ornemündung gelegen sind. Sollten Sie jedoch kein Interesse an einem Besuch der Bunker haben, dann fahren Sie einfach auf der D 514 weiter in Richtung Merville-Franceville Plage.

### Abstecher zu den Bunkeranlagen des Stp-5 an der Ornemündung

*750 Meter nach der ehemaligen Marine-Radarstation zweigt direkt hinter einer Pumpenstation links eine Straße ab, an der Abzweigung weist ein Schild auf die Base Nautique de Franceville hin. Am Ende der Straße befindet sich am Strand ein Parkplatz.*

Am Strand und in den dahinter liegenden Dünen finden sich zahlreiche Bunker, die noch hervorragend erhalten sind. Es handelt sich hier um die **Ruinen des ehemaligen deutschen Stützpunktes Stp-5 (8)**, der insgesamt vier Geschütze umfasste, die die Ornemündung sowie die Einfahrt in den Orne-Kanal sicherten. Teil der Bunkeranlagen im Stp-5 war auch der vorgeschobene Beobachtungsbunker der Merville Batterie (Widerstandsnest WN-1). Von dort aus sollten die Feuerbefehle durch ein unterirdisch verlegtes Telefonkabel an die 3 km weiter im Landesinneren liegende Batterie durchgegeben werden.



Kasematte im ehemaligen Stützpunkt Stp-5 im Ornedelta



**Achtung:** Lassen Sie am Parkplatz in den Dünen keine Wertsachen sichtbar im Auto zurück!

### Merville-Franceville-Plage

Nach dem Abstecher in die Dünen kehren wir wieder zurück zur D 514 und biegen links in Richtung Merville-Franceville-Plage ab. Nach 500 m biegen wir in der Ortsmitte an einer Ampel rechts in die Avenue Alexandre de Lavergne ab (ein Schild weist auf die Merville Batterie hin) und parken nach wenigen Metern vor dem Postgebäude auf der linken Seite.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich vor einer Mauer ein **Memorial Garden (9)** mit vier Monumenten. Das imposante, weiße **Merville-Franceville Krieger Denkmal** erinnert an alle Zivilisten und Soldaten des Ortes, die in den beiden Weltkriegen ums Leben kamen. Rechts davon befindet sich ein weiteres **Monument für die Brigade Piron**, dessen Inschrift nur schwer zu entziffern ist. Es erinnert an die vier Soldaten der Brigade, die bei der Befreiung des Ortes am 18. August 1944 ihr Leben lassen mussten. Unmittelbar links vom Kriegerdenkmal steht das vom Comité du Débarquement errichtete **Denkmal für die in Merville-Franceville im Juli und August 1944 getöteten britischen Soldaten und Zivilisten**. Ganz links sehen wir das **N° 45 Royal Marine Commando Denkmal**, das an die 35 Marine Commandos erinnert, die bei den Kämpfen um den Ort zwischen dem 6. und 8. Juni 1944 getötet wurden.

Die Commandos versuchten in diesen Tagen eine Verteidigungsstellung in Merville zu errichten, konnten sich aber aufgrund der heftigen Angriffe von Einheiten der 346. Infanterie-Division nicht halten und mussten sich aus dem Ort zurückziehen. Die 346. Infanterie-Division stand eigentlich unter der Befehlsgewalt der 15. Armee, sie wurde aber schon am 6. Juni von ihrem Bereitstellungsbereich bei Le Havre zur Unterstützung der im Invasionsgebiet kämpfenden deutschen Verbände in Marsch gesetzt.



**Memorial Garden in Merville-Franceville-Plage**

Von unserem gegenwärtigen Standort gibt es nun die Möglichkeit, zum 7,5 km entfernten le Home-Varaville weiterzufahren und dort einen Gedenkstein für die belgische Brigade Piron zu besichtigen.

Sollte Sie dieser Abstecher nicht interessieren, dann fahren Sie auf der Avenue Alexandre de Lavergne weiter, folgen der Hauptstraße nach wenigen Metern nach rechts und gleich darauf wieder nach links und biegen nach circa 850 m rechts in die Avenue de la Batterie de

Merville ab. Nach weiteren 250 m gelangen Sie direkt zu dem Parkplatz vor dem Museum der Merville Batterie.

### Abstecher nach le Home-Varaville

Um nach le Home-Varaville zu gelangen, machen wir eine Kehrtwende, biegen rechts in die D 514 ab und fahren in Richtung Cabourg. Wir passieren zunächst einige Campingplätze und kommen dann in den recht lang gestreckten Ortsteil le Home. Nach insgesamt 7 km sehen wir links eine Kirche und biegen gleich danach am Rathaus (Mairie) links in die Avenue du Grand Hôtel ein. Nach wenigen Metern steht auf der linken Seite, vor einem Flaggenmast, ein **Gedenkstein für die Brigade Piron (10)**. Er erinnert daran, dass le Home-Varaville am 20. August 1944 von der Brigade befreit wurde.

Nach dem Abstecher nach le Home-Varaville geht es nun zur Merville Batterie. Hierzu fahren wir auf demselben Weg zurück in Richtung Merville-Franceville-Plage, biegen jedoch bereits nach 1,8 km links in die D 223 in Richtung Descannville ab. Nach wiederum 1,7 km biegen wir bei einer Kreuzung rechts in die Avenue Alexandre de Lavergne in Richtung Merville ab, um dann nach weiteren 400 m links in die Avenue de la Batterie de Merville abzuzweigen. Nach rund 250 m kommen wir zu den Parkplätzen vor der Batterie Merville.

### Merville Batterie (Widerstandsnest WN-1)

#### Und so war es:

In der Nacht des 5. Juni startete um 23:10 ein 10 Mann starkes Vorauskommando des 9th Parachute Battalion zusammen mit 10 Pathfinders (Pfadfindern) der 22nd Independent Parachute Company vom RAF Flugfeld Harwell aus in Richtung Frankreich. Das Zielgebiet dieser Vorhut war die zwischen Gonnevill-sur-Merville (heute Gonnevill-en-Auge) und Varaville gelegene Absprungzone V, die die Douglas C-47 Transportmaschine nach ereignislosem Flug über den Ärmelkanal gegen 00:17 erreichte. Die Pfadfinder hatten die wichtige Aufgabe, die Absprungzonen für das nachfolgende Hauptkontingent zu markieren. Hierzu sollten zwei mitgeführte Transponder (ein Funk-Kommunikationsgerät, das eingehende Signale aufnimmt und automatisch beantwortet bzw. weiterleitet, Codename dieser mobilen Geräte war Eureka) sowie mehrere Leuchtlampen spätestens 15 min vor dem Eintreffen der Hauptstreitmacht aktiviert werden. Die Eureka Transponder empfingen dann Signale, die von den in den Führungsflugzeugen der sich nähernden Hauptstreitmacht installierten Sendegeräten (Codename Rebecca) ausgestrahlt wurden und antworteten daraufhin mit speziellen Signalen auf einer anderen Frequenz, die wiederum von den Flugzeugen aufgefangen wurden.

Somit war es möglich, die Flugzeuge anhand der Funk-signale in Richtung der Absprungzone zu lotsen, in der der Eureka Transponder aktiviert war. Diese Methode funktionierte jedoch nur zuverlässig, solange die Entfernung zwischen den Eureka und Rebecca Sendern mehr als 3 km betrug, d. h. die Piloten der Führungsflugzeuge waren daher die letzten 3 km vor dem Ziel darauf angewiesen, mit Hilfe von am Boden installierten Leuchtsignalen zu den Absprungzonen geleitet zu werden. Aus diesem Grunde mussten die Absprung- bzw. Landezonen (Drop Zone bzw. Landing Zone) zusätzlich mit sieben Holophane Leuchtlampen markiert werden, die die Pfadfinder in Form eines T (T wie Target) aufzustellen hatten.



Kurz nachdem die Piloten die Leuchtmarkierungen am Boden erkannt hatten, sollten sie das Signal zum Absprung für die Fallschirmjäger in der Kabine geben. Bei den 110 Pfadfindern der 22nd Independent Parachute Company handelte es sich interessanterweise mehrheitlich um deutsche Juden, die rechtzeitig aus dem 3. Reich flüchten konnten und nun auf Seiten der Briten unter falschen Namen in den Kampf gegen Deutschland zogen. Nach ihrer Landung in Absprunzone V mussten die 10 Pfadfinder feststellen, dass alle Eureka-Peilsender beim Aufschlag der Transportcontainer zerstört worden waren. Nach dem Ausfall der Funksender blieb den Pfadfindern demnach nur noch die Möglichkeit, die Absprunzone mit den mitgeführten Signalleuchten zu kennzeichnen. Während die Pfadfinder die Signalleuchten aufstellten, teilte sich das 10 Mann starke Vorauskommando des 9th Parachute Battalion in zwei Gruppen auf. Eine aus Major George Smith und den Sergeants Dusty Miller und Bill Harold bestehende Gruppe machte sich direkt auf den Weg zur Merville Batterie. Die Männer sollten dort die äußere Stacheldrahtbarriere durchtrennen, sich dann vorsichtig durch das angrenzende Minenfeld zum inneren Stacheldrahtverhau vorarbeiten und von dort aus erkunden, ob sich auf dem Batteriegelände nach dem für 00:30 geplanten Bombenangriff von 100 Lancaster Bombern der RAF noch Leben regte. Die zweite Gruppe des Vorauskommandos, geführt von Major Allan Parry, sollte dagegen den Sammelpunkt des Bataillons in Absprunzone V mit einer starken Signallampe markieren, die den gelandeten Fallschirmjägern in der Dunkelheit die Orientierung und das Auffinden des Treffpunktes erleichtern sollte. Auf dem Marsch zur Merville Batterie wurde der Aufklärungstrupp von Major Smith um 00:30 vom Bombenhagel der RAF Bomber überrascht und in Deckung gezwungen. Die Bomber hatten aufgrund der vorherrschenden schlechten Sichtverhältnisse die Batterie verfehlt und ihre Bombenlast einige hundert Meter weiter östlich abgeworfen. Als die Männer das 10 Minuten andauernde Bombardement unversehrt überstanden hatten, stießen sie weiter in Richtung Batterie vor. Dort angekommen drang Major Smith plangemäß zum inneren Stacheldrahtverhau des kreisförmigen Batteriegeländes vor und stellte fest, dass die Batterie sowie die sie umgebenden Stacheldrahthindernisse und Minenfelder aufgrund des fehlgeschlagenen Bombenangriffes noch völlig intakt waren. Nach erfolgreicher Aufklärung machten sich die Briten auf den Weg zu einer Straßenkreuzung in Gonnevile, um dort auf das Eintreffen des Hauptkontingentes des 9th Parachute Battalion zu warten. Am vereinbarten Treffpunkt stieß Smiths Trupp auf eine kleine Gruppe von Pionieren, die von Captain Paul Greenway geführt wurde. Die Pioniere, die die Aufgabe hatten, vier Breschen in das die Batterie umgebende Minenfeld zu räumen, wurden von Major Smith eingewiesen und machten sich umgehend daran, ihren Auftrag auszuführen. Da keiner der Gleiter, die die Minensuchgeräte und Trassierbänder an Bord hatten, in Landezone V eingetroffen war, mussten die vier Pioniere die Minen in der Dunkelheit mit ihren Händen ertasten und entschärfen. Anschließend markierten die Männer die geräumten Breschen, indem sie auf dem Rücken kriechend mit ihren Stiefelabsätzen tiefe Furchen in die sandige Erde zogen. Während die Vorausabteilung um Major Smith die Batterie aufklärte, befand sich das 9th Parachute Battalion



**Luftaufnahme der Merville Batterie nach einem der zahlreichen Luftangriffe, die Bombenkrater sind deutlich erkennbar**

bereits im Anflug auf Absprunzone V und erreichte diese um 00:50. Unter den ersten abspringenden Männern befand sich ein weiterer Aufklärungstrupp unter Lieutenant Dennis Slade. Dieser zweite Aufklärungstrupp sollte herausfinden, ob es sich bei einer von RAF Aufklärern in der Nähe der Merville Batterie identifizierten Artilleriestellung um eine Attrappe oder um eine echte Batterie handelte. Nach erfolgter Aufklärung sollten Lieutenant Slades Männer mit dem 9th Parachute Battalion an der Merville Batterie zusammentreffen und Bericht erstatten. Der Absprung der 700 Fallschirmjäger des 9th Parachute Battalion verlief jedoch völlig anders als geplant. Bereits beim Überfliegen der Küste gerieten die Transportflugzeuge unter starken Beschuss der deutschen Flak, der die Piloten zu heftigen Ausweichmanövern zwang. In der Folge gelang es den meisten Piloten dann nicht mehr, ihre Flugformationen wieder einzunehmen. Erschwerend kam hinzu, dass Absprunzone V so nahe an der Küste lag, dass den Piloten nach Überfliegen der Küste nur 60 Sekunden Flugzeit und damit nur wenig Möglichkeit zur Orientierung blieb, ehe sie ihr Ziel erreichten. Am problematischsten war jedoch der Ausfall der Eureka Sender, die die Pfadfinder in der Absprunzone V am Boden in Stellung hätten bringen sollen. Die nur wenigen Signallampen, die stattdessen aufgestellt wurden, waren für die Piloten kaum zu erkennen, da nach dem kurz zuvor auf die Merville Batterie stattgefundenen Bombenangriff noch immer Rauch- und Staubschwaden in der Luft hingen. All diese Gründe führten dazu, dass die 700 Männer des Bataillons über einem rund 100 Quadratkilometer großen Gebiet abgesetzt wurden, statt wie eigentlich vorgesehen, konzentriert über Absprunzone V abzuspringen. Viele Fallschirmjäger trieben in das östlich der Absprunzone V von den Deutschen künstlich aufgestaute Überschwemmungsgebiet der Dives ab und ertranken dort mit ihrer schweren Ausrüstung im teilweise nur hüfthohen Wasser. Um 02:35, dem vorgesehenen Zeitpunkt für den Abmarsch vom Sammelpunkt in der Absprunzone V zur Batterie, hatten sich nur 110 der 700 abgesprungenen Männer des Bataillons eingefunden. Darüber hinaus war keiner der fünf Lastensegler, die die schwere Ausrüstung an Bord hatten, eingetroffen. Lieutenant Colonel Otway fehlten somit nicht nur 85% seiner Männer, auch der Verlust der Jeeps, Mörser, MGs, Munition und Sprengstoffe wog schwer. Auch die für die Räumung und Markierung des Minenfeldes so dringend

benötigten Minensuchgeräte und Trassierbänder waren nicht eingetroffen. Lieutenant Colonel Otway befand sich nun in einer äußerst schwierigen Situation. Er brauchte zur Durchführung des Angriffes so viele Männer wie nur möglich, er konnte aber nicht zu viel Zeit mit Warten verlieren, da ab 05:30 der vor der Küste liegende britische Kreuzer HMS Arethusa das Feuer auf die Batterie eröffnen würde, falls bis dahin keine Nachricht von der Zerstörung der Batterie eingegangen war. Um 02:50 machte sich Otway mit nur 150 Männern und ohne jegliche schwere Ausrüstung auf den Weg zur Batterie. Während des Marsches änderte Otway seinen ursprünglich gefassten Angriffsplan, der nun mit nur einem Fünftel der ursprünglich eingeplanten Mannschaftsstärke nicht mehr durchführbar war. Kurz vor 04:00 traf das Bataillon mit Major Smiths Aufklärungstrupp am geplanten Treffpunkt in Gonneville zusammen. Nachdem Lieutenant Colonel Otway von Major Smith über die Lage in der Batterie eingewiesen worden war, weihte Otway seine Offiziere und Unteroffiziere in einer Lagebesprechung in seinen neuen Plan ein. Es sollten jetzt nur noch zwei, statt der ursprünglich vorgesehenen vier Schneisen in den inneren Stacheldrahtring gesprengt werden. Durch diese Breschen sollte dann der Angriff mit vier Gruppen zu jeweils 12 Mann erfolgen. Jedes dieser vier Teams sollte eine der vier Kanonen zerstören. Um die Aufmerksamkeit der deutschen Garnison vom Hauptangriff abzulenken, sollte eine kleine Gruppe Fallschirmjäger am Eingang zum Batteriegelände kurz vorher einen Ablenkungsangriff starten. Nachdem Otway die neuen Befehle erteilt hatte, rückten die Männer auf die Batterie vor, um die ihnen zugeteilten Angriffspositionen einzunehmen. Dabei wurden sie von den Deutschen entdeckt und unter MG-Feuer genommen. Mindestens eine deutsche MG-Bedienung beging jedoch den Fehler, Leuchtspurmunition zu verschießen, sie verriet damit ihre Stellung und wurde von den Briten in kurzer Zeit ausgeschaltet. Um den Befehl zum Angriff geben zu können, wartete Otway jetzt nur noch auf die Ankunft der drei Horsa Lastensegler, die laut Plan um 04:30 eintreffen sollten. Die Segler sollten mit 58 Mann der A Company, 9th Parachute Battalion, sowie acht Männern der Royal Engineers inmitten des Batteriegeländes landen, anschließend mit Flammenwerfern die vier Kasematten angreifen und somit für zusätzliche Verwirrung unter der deutschen Garnison sorgen. Um 04:30 tauchten dann kurz hintereinander zwei der drei Lastensegler über der Batterie auf. Die beiden Gleiter wurden von den Deutschen jedoch entdeckt und sofort unter Feuer der 2 cm Flak genommen. Mehrfach getroffen mussten beide Horsa Gleiter abdrehen, verfehlten dadurch das Batteriegelände und landeten jeweils mehrere hundert Meter entfernt auf freiem Feld. Otway befahl nun den Angriff. Mit Hilfe der mitgebrachten Bangalore Torpedos (zusammensteckbare Rohre, die mit Sprengstoff gefüllt waren) wurden zwei Breschen in den inneren der beiden Stacheldrahtringe gesprengt. Die Fallschirmjäger drangen nun durch die beiden Schneisen im Minenfeld bzw. im Stacheldrahtring in das Batteriegelände ein und wurden von der deutschen Garnison sofort mit MG- und Gewehrfeuer empfangen. Trotz einiger Verluste gelang es den Briten, in das Innere des Batteriegeländes vorzudringen und sich an die Kasematten heranzuarbeiten. Schnell mussten die Fallschirmjäger jedoch feststellen, dass die Hintereingänge aller vier

Kasematten sowie der Schartenstand von Kasematte 1 mit Stahltüren verschlossen waren. Um die deutschen Soldaten, die sich in den Kasematten verbarrikadiert hatten, zum Öffnen der Bunkertüren zu zwingen, wurde brennendes Phosphor in die Ventilationsschächte gegossen. Den Erstickungstod vor Augen öffneten jedoch einzig die Männer in Kasematte 4 die Stahltüren und ergaben sich. Obwohl keiner der Gleiter, die den Sprengstoff für die Zerstörung der Geschütze an Bord hatten, eingetroffen war, versuchten die Briten dennoch verzweifelt, die drei Haubitzen, zu denen sie vordringen konnten, zu zerstören. In dieser prekären Notlage forderte der Batteriechef, Leutnant Steiner, der sich während des Angriffes in seinem Beobachtungsbunker im WN-3 östlich der Ornemündung aufhielt, den Beschuss seiner Batterie durch Artillerie der benachbarten 711. Infanterie-Division an. Kurze Zeit später schlugen die ersten Granaten auf dem Merville Batteriegelände ein und verursachten unter den deckungslosen britischen Fallschirmjägern im Nu hohe Verluste. Nur rund 30 Minuten nach Beginn des Angriffes wurde Lieutenant Colonel Otway gemeldet, dass alle Geschütze zerstört worden waren. Nach Darstellung der Briten überzeugte sich ein britischer Offizier angeblich noch einmal selbst von der erfolgreichen Zerstörung der Geschütze. Es ist bis heute nicht klar, ob Otway vor seinem Abzug noch die gelben Rauchbomben zünden ließ, die das vereinbarte Signal für den erfolgreichen Abschluss der Operation waren. Kurz nach 05:00 befahl Otway den Rückzug, da er nicht sicher sein konnte, ob der Kreuzer HMS Arethusa um 05:30 das Feuer auf die Batterie eröffnen würde. In diesem Falle wollte Otway seine Einheit weit genug vom Zielgebiet entfernt wissen. Eine richtige Entscheidung, denn ab 05:55 wurde das Batteriegelände tatsächlich stundenlang von See unter Beschuss genommen. Am vereinbarten Treffpunkt, einem rund 1 km von der Batterie entfernten Kalvarienkreuz an einer Straßenkreuzung, trafen dann bis 05:30 nur 80 einsatzfähige und 22 verwundete britische Fallschirmjäger ein, die auch noch mehrere deutsche Gefangene mit sich führten. Um 06:00 befahl Otway seiner dezimierten Truppe den Abmarsch nach le Plain, einem kleinen Ort, der auf dem von der Ornemündung bis nach Troarn verlaufenden, strategisch wichtigen Bavent Höhenzug liegt. Laut Otways ursprünglichen Befehlen hätte er eigentlich unmittelbar nach der Zerstörung der Batterie die knapp 2 km entfernte deutsche Marine-Radarstation nördlich von Sallenelles ausschalten und erst im Anschluss daran le Plain besetzen sollen. Otway entschied sich jedoch, direkt nach le Plain zu marschieren, da er befürchtete, dass der Angriff auf die Radarstation seine Truppe weiter dezimieren und damit die Einnahme von le Plain unmöglich werden würde. Otway erreichte mit seinen Männern kurz vor 09:00 den nördlichen Ortsrand von le Plain, geriet dort aber umgehend unter starkes Abwehrfeuer der im Ort postierten 2. Kompanie, Ost-Bataillon 642. Schon nach wenigen Minuten war sich Otway im Klaren darüber, dass er mit seiner erschöpften Truppe nichts gegen diese Übermacht ausrichten konnte. Er befahl daher, le Plain links liegen zu lassen und stattdessen zum Château Amfréville vorzurücken, dort eine Verteidigungsstellung zu beziehen und auf die Commandos der 1st Special Service Brigade zu warten, deren Eintreffen für den frühen Nachmittag erwartet wurde. Trotz gegenteiliger Behauptungen der Briten hatte laut Aussagen des deutschen Batteriechefs, Leutnant Steiner,

und seines Stellvertreters, Hauptwachtmeister Buskotte, keine der Haubitzen bei dem Angriff Schaden genommen, alle vier Geschütze waren nach wie vor voll einsatzfähig. Am Morgen des 7. Juni wurde Major General Gale darüber informiert, dass die Batterie offenbar das Feuer auf die am SWORD Beach anlandenden Truppen eröffnet hatte. Daher wurde dem N° 3 Commando befohlen, die Batterie erneut anzugreifen und die noch feuerbereiten Kanonen nun endgültig zu zerstören. Unter Führung von Major John Pooley griffen die N° 4 und N° 5 Troops des N° 3 Commando die Batterie am 7. Juni gegen 14:00 erneut an. Die Briten stießen zunächst auf nur schwachen Widerstand und konnten abermals auf das Batteriegelände vordringen. Da die Commandos vor dem Angriff nicht ausreichend eingewiesen worden waren, führten sie keinen Sprengstoff mit sich. Es gelang ihnen daher nicht, durch die geschlossenen Stahltüren der Kasematten zu den nach wie vor einsatzfähigen Haubitzen vorzudringen, geschweige denn, die Geschütze zu zerstören. Noch auf dem Batteriegelände wurden die Commandos durch einen erneut von Leutnant Steiner angeforderten Artillerieüberfall überrascht und kurz darauf durch einen deutschen Gegenangriff aus der Batterie geworfen. Das N° 3 Commando erlitt bei diesem Gefecht horrende Verluste, auch Major Pooley befand sich unter den vielen Gefallenen. Die Merville Batterie blieb nach diesem fehlgeschlagenen Angriff des N° 3 Commando bis zum 16. August in deutscher Hand. Erst dann zog sich die Garnison zurück, um im Rahmen des allgemeinen deutschen Rückzuges hinter die Seine nicht von den eigenen Linien abgeschnitten zu werden. Die Batterie feuerte bis zu diesem Zeitpunkt immer wieder sporadisch auf den SWORD Beach. Die Schiffsartillerie der Alliierten reagierte auf dieses Störfeuer jedoch regelmäßig mit derart heftigen Gegenschlägen, dass die Deutschen in der Folge wenig Neigung zeigten, ihre Haubitzen häufiger zum Einsatz zu bringen.

In der Mitte der kleinen Grünfläche vor dem Eingang zum Musée de la Batterie de Merville befindet sich das **9th Parachute Battalion Denkmal (11)**. Es erinnert neben dem 9th Parachute Battalion auch an die bei der Zerstörung der Geschützatterie beteiligten britischen Marine- und Luftwaffeneinheiten. Am linken Eingang zum Batteriegelände beschreibt eine **Normandie Terre-Liberté Stele** die erbitterten Kämpfe um die deutsche Batterie. Rechts vom Eingang zum Museumsgelände befinden sich vier im Boden eingelassene Steintafeln. Sie erinnern an **Lieutenant Barney Ross, Lieutenant Colonel Terence Otway, Major Bill Millis sowie an Sergeant Roy William Wright, alle vom 9th Parachute Battalion**. Im Museum selbst führt ein Lehrpfad durch das Batteriegelände, Informationstafeln am Wegesrand erläutern die Funktion jedes Bunkers und zeichnen die verschiedenen Phasen des Angriffes im Morgengrauen des 6. Juni nach. Alle vier Kasematten sind zugänglich und zu besichtigen. Vom Eingang aus führt der Pfad zunächst zur Kasematte Nr. 1 (Regelbautyp R611). Seit dem April 2007 befindet sich dort eine Sound- und Lichtshow, die mehrmals pro Stunde mit lautem Getöse und optischen Effekten die Atmosphäre während des Angriffes eindringlich nachzeichnet. Außerdem befinden sich in der Kasematte zwei separate Räume, die Generalfeldmarschall Erwin Rommel sowie Leutnant Raymund Steiner, dem kommandierenden Offizier der Merville Batterie, gewidmet sind.

Rechts vom Pfad, der zur Kasematte Nr. 1 führt, befindet sich im Boden eingelassen eine **Tafel zum ehrenden Gedenken der hier bei den Kämpfen um die Batterie Gefallenen aller Nationalitäten**. Die Tafel wurde am 5. Juni 2007 im Beisein des deutschen Heeresattachés feierlich eingeweiht, seit diesem Tag weht über dem Gelände auch die deutsche Fahne. Dies ist insofern bemerkenswert, da es sich hier um eine der ganz wenigen Gedenkstätten in der Normandie handelt, die ausdrücklich auch die deutschen Gefallenen miteinbezieht.

Links neben dem Eingang zur Kasematte Nr. 1 erinnert eine **graue Steintafel an das N° 3 Commando**, dessen N° 4 und N° 5 Troops, angeführt von Major John Pooley, am 7. Juni die Batterie erneut angriffen, um die nach wie vor feuernden Geschütze endgültig auszuschalten.

Die Commandos konnten zwar auf das Batteriegelände vordringen, jedoch gelang es nicht, an die in den Bunkern eingeschlossenen Haubitzen heranzukommen und sie zu sprengen. Die Deutschen starteten kurz darauf einen von starkem Artilleriefeuer unterstützten Gegenangriff, der unter den Briten hohe Verluste forderte und die Überlebenden der beiden Troops (Züge) zum Rückzug zwang. Gegenüber von Kasematte Nr. 1 befindet sich eine Holzbank, an deren Rückenlehne eine **Messingtafel an Fred Scott Walker** vom 9th Parachute Battalion erinnert, ohne jedoch weitere Informationen über Walker preiszugeben. Neben der Holzbank steht auf einem Steinsockel eine bronzene **Büste von Lieutenant Colonel Otway**, die am 7. Juni 1997 enthüllt wurde. Es handelt sich um die dritte Büste auf dieser Tour, die aus den Händen von Vivien Mallock stammt.

Auf der **Kasematte Nr. 2** (Regelbautyp R669) beschreiben **drei Orientierungstafeln** den Absprung der Fallschirmjäger des 9th Parachute Battalion, den Angriff auf die Batterie sowie den Ablauf der Landung der 3rd British Infantry Division am SWORD Beach. Im Inneren der Kasematte Nr. 2 befindet sich auch das **9th Parachute Battalion Memorial**, das beinahe als eine Art Schrein zu bezeichnen ist. Mit Hilfe einer beeindruckenden Audio- und Videovorführung werden zahlreiche Informationen über die Einheit, ein Interview mit Terence Otway sowie die Portraits aller 750 Fallschirmjäger, die in der Nacht des 6. Juni über der Normandie abgesprungen waren, wiedergegeben.

Die **Kasematte Nr. 3** (Regelbautyp R612) ist eine Hommage an das Glider Pilot Regiment, das N° 3 Commando, das N° 45 Royal Marine sowie an das 1st Canadian Parachute Battalion und gibt detaillierte Informationen über diese Einheiten wieder. Seit Juni 2009 befindet sich in der Kasematte auch ein **Cockpit eines Horsa-Gleiters**, vor dessen Fenstern ein Film projiziert wird. Für den Besucher im Cockpit wird somit eine täuschend echt erscheinende Illusion eines Gleiters im Einsatz erzeugt.

Die **Kasematte Nr. 4** ist dagegen denjenigen Einheiten gewidmet, die am 18. August 1944, im Rahmen der Operation PADDLE, die Wehrmacht aus Merville vertrieben. Es handelte sich hierbei um die belgisch-luxemburgische Piron Brigade, die holländische Prinses Irene Brigade, das 2nd Battalion, Oxfordshire & Buckinghamshire Light Infantry, das 1st Battalion, Royal Ulster Rifles, sowie um das 12th Battalion, Devonshire Regiment.

Als weiteres Highlight des Museums ist die **komplett restaurierte Douglas C 47 Dakota 43-15073** seit Juni 2008 auf dem Batteriegelände zu besichtigen. Mit dieser Maschine wird das Transportflugzeug der Alliierten Luft-





**Denkmal für das 9th Parachute Battalion**



**Büste von Lieutenant Colonel Terence Otway**



**Kasematte Nr. 1 der Merville Batterie**



**Gedenktafel für das N° 3 Commando**



**Gedenktafel für die Gefallenen aller Nationen**



**Gedenktafel für Lieutenant Barney Ross**





**Douglas C 47 Dakota 43-15073**



**Denkmal für das 9th Parachute Battalion**

waffe gewürdigt, das im 2. Weltkrieg das Gros der Fallschirmjäger zu ihren Einsatzorten brachte.

*Nach der Besichtigung des Museums fahren wir die Avenue de la Batterie de Merville zurück und biegen rechts in die Avenue Alexandre de Lavergne ab. Nach 450 m biegen wir an der Kreuzung mit der D 223 erneut rechts ab.*

#### **Gonneville-en-Auge**

*Nach weiteren 650 m biegen wir links in den sehr schmalen Chemin du Douet Philbert ein, der uns nach Gonneville-en-Auge führt. Nach 600 Metern kommen wir zu einer Kreuzung, an der sich rechter Hand ein weiteres **Denkmal zu Ehren des 9th Parachute Battalion (12)** befindet. Es handelt sich bei dieser Straßenkreuzung um*



**Kalvarienkreuz (Calvary) bei Gonneville-en-Auge**

die Stelle, an der Lieutenant Colonel Otway von Major Smith über die Lage in der Batterie eingewiesen wurde.

*Wir folgen nun der Rue de la Croix Bazin nach rechts und biegen nach ca. 600 m bei der Kirche rechts in die Rue de Varaville (D 95a) ein. Nach weiteren 500 m kreuzt sich die Rue de Varaville mit der D 223. Vor uns, direkt an der Kreuzung, befindet sich ein auf einem Podest stehendes, circa 4 m hohes Kalvarienkreuz (Golgothakreuz).*

An diesem Kreuz, das auch **Calvary (13)** genannt wird, hatten sich nach dem Angriff auf die Merville Batterie die Überlebenden des 9th Parachute Battalion gesammelt, um von hier aus unter der Führung von Lieutenant Colonel Terence Otway in Richtung le Plain zu marschieren.

Am Kalvarienkreuz von Gonneville-en-Auge endet nun Tour 1 durch den Orne-Brückenkopf.

### **GPS Koordinaten der Denkmäler in Tour 1 - Orne-Brückenkopf**

| Nr. | Ort                        | Denkmal/Tafel/Platz/Gebäude                 | Grad, Dezimalminuten       | Grad, Minuten, Sekunden          |
|-----|----------------------------|---------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| 1   | Bénouville                 | Mémorial Pegasus                            | N49° 14.53403 W0° 16.33572 | N49° 14' 32.042" W0° 16' 20.143" |
| 2   | Bénouville                 | Horsa Bridge Monument                       | N49° 14.42982 W0° 16.04262 | N49° 14' 25.789" W0° 16' 2.557"  |
| 3   | Ranville                   | Pegasus Trail Monument                      | N49° 14.4078 W0° 15.30563  | N49° 14' 24.468" W0° 15' 18.338" |
| 4   | Ranville                   | Place Sir Richard Gale                      | N49° 13.91243 W0° 15.45948 | N49° 13' 54.746" W0° 15' 27.569" |
| 5   | Sallenelles                | Gedenkstein 4th Special Service Brigade     | N49° 15.75577 W0° 13.80263 | N49° 15' 45.346" W0° 13' 48.158" |
| 6   | Sallenelles                | Gedenktafel für Edouard Gérard              | N49° 15.82812 W0° 13.73328 | N49° 15' 49.687" W0° 13' 43.997" |
| 7   | Sallenelles                | Denkmal für die Brigade Piron               | N49° 15.88583 W0° 13.61137 | N49° 15' 53.15" W0° 13' 36.682"  |
| 8   | Sallenelles                | Bunker im Stp-5 Ormedelta                   | N49° 17.01997 W0° 13.26792 | N49° 17' 1.198" W0° 13' 16.075"  |
| 9   | Merville-Franceville-Plage | Memorial Garden                             | N49° 16.7151 W0° 12.22507  | N49° 16' 42.906" W0° 12' 13.504" |
| 10  | Le Home-Varaville          | Gedenkstein für die Brigade Piron           | N49° 17.0991 W0° 9.31122   | N49° 17' 5.946" W0° 9' 18.673"   |
| 11  | Merville                   | Merville Batterie                           | N49° 16.19933 W0° 11.78153 | N49° 16' 11.96" W0° 11' 46.892"  |
| 12  | Gonneville-en-Auge         | Gedenkstein für das 9th Parachute Battalion | N49° 15.85152 W0° 11.24952 | N49° 15' 51.091" W0° 11' 14.971" |
| 13  | Gonneville-en-Auge         | Calvary (Kalvarienkreuz)                    | N49° 15.73477 W0° 11.86747 | N49° 15' 44.086" W0° 11' 52.048" |