

Der Luftkrieg

Die in den Kriegsjahren 1940 bis 1945 von dem Luftkrieg betroffenen Menschen, haben zwar daran ihre mehr oder weniger nachhaltigen Erinnerungen, die wenigsten werden genau verstanden haben, was da eigentlich ablief. Überdies waren die Menschen, wohl besonders im Rheinland, spätestens ab 1942 in ihrer Einschätzung des Geschehens gespalten. Die Angriffe wurden durchaus als Terroraktionen empfunden, man bewunderte die deutschen Fliegerasse wie [Adolf Galland](#), [Werner Mölders](#) etc. und es gab keine besseren Flugzeuge als die [Me 109](#) und [Focke-Wulf Fw 190](#) und noch manche andere.



Andererseits machten sich, vor allem nach dem Eintritt der Amerikaner in den Krieg, Sorgen bemerkbar, die dann auch ihren ironischen Niederschlag in manchen Witzeleien fanden:

In einer Rede soll der Luftwaffenchef Göring sinngemäß gesagt haben: „Wenn ein einziger feindlicher Bomber über Berlin auftaucht, will ich Meier heißen.“ Mit größter Wahrscheinlichkeit handelt es sich hier um eine gut, aber frei erfundene Anekdote. Denn eine Göring-Rede mit diesem Zitat ist in keinem Rundfunkarchiv erhalten“. Hermann Meyer-Göring oder ähnlich wurde zu einem oft gebrauchten Namen für den Luftwaffenobersten.

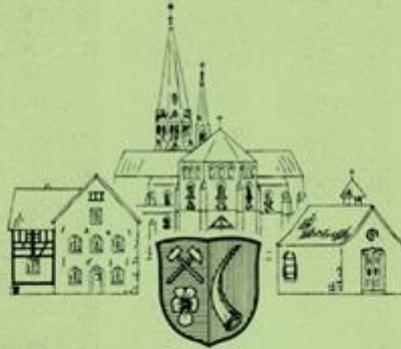
Am 4. September 1940 zetert Adolf Hitler im Berliner Sportpalast: „Wenn die britische Luftwaffe zwei- oder drei- oder viertausend Kilogramm Bomben wirft, dann werfen wir jetzt in einer Nacht 150.000, 180.000, 230.000, 300.000, 400.000, eine Million Kilogramm. Wenn sie erklären, sie werden unsere Städte in großem Maße angreifen — wir werden ihre Städte ausradieren!“

Worauf man dann im vertrauten Kreis hören konnte: „Hitler hat nicht aufgepasst, er hat seinen Radiergummi verloren“

Das komplexe Geschehen Luftkrieg lässt sich nicht auf wenigen Seiten zusammenfassen. Deshalb sei hier zunächst eingefügt eine Sammlung mit [Links zu verschiedenen Texten über den Luftkrieg im Zweiten Weltkrieg](#)

Für den Bereich Aachen wird sicher die nachstehend angezeigte Schrift von besonderem Interesse sein, welche durch Anklicken der Titelseite geladen wird.

Heimatverein Eilendorf 1983 e.V.



Die Batterie an der Vennbahn
Paul Emunds



Schriftenreihe
Band I

Ob die Gefahr von Luftangriffen 1940 die Menschen in Eilendorf besonders beunruhigte, kann ich nicht sagen. Doch glaube ich sagen zu können, dass man, abgesehen von einer auch durch die Luftschutz-Propaganda erzeugten Beklommenheit, nach den militärischen Erfolgen nicht mit schlimmen Gefahren durch Luftangriffe rechnete.



Noch gut erinnere ich mich, dass irgendwann 1940 jemand wie wild schellte, weil wahrscheinlich im Schlafzimmer ein Licht gesehen hatte.

Englische Flugzeuge erschienen 1940 nur relativ selten über Aachen. Unmittelbar nach dem Beginn der Kriegshandlungen im Westen wurde am 11. Mai 1940 ein einzelnes englisches Flugzeug gesehen. Dann:

12. Mai Erster Luftangriff, Hasselholzerweg, 9 Sprengbomben, 1 Toter

Dass mit dem sogenannten [Rotterdam Blitz am 14. 5. 1940](#) die Befürworter von Bombenangriffen auf Wohngebiete Argumente erhielten, war schlimm. Zunächst geschah noch nicht viel;

16. Mai Abwurf einer Leuchtbombe

22. Mai Luftangriff, Kaiserallee, 22 Bomben, 3 Tote, 19 Verletzte

7. Juni Luftangriff, Stadtwald 0.30 Uhr, 3 Sprengbomben



In der Nacht zum 9. Juni 1940 fielen in Eilendorf die ersten 9 Bomben. Im Garten des Hauses Willms, Heckstraße 141 war eine Bombe eingeschlagen. Menschen kamen nicht zu Schaden, „nur“ 700 Fensterscheiben gingen zu Bruch und vier Kühe verendeten.

Auch in den folgenden Monaten war von Luftangriffen nicht viel zu berichten. Die **Luftschlacht um England** wird sicher größere Unternehmungen der RAF verhindert haben. Man konnte zunächst den Eindruck gewinnen, die deutsche Luftabwehr würde mit den Angriffen der Engländer fertig. Als 15. Januar 1941 an 10 Plätzen der Stadt Ausschachtungsarbeiten für Luftschutzbunker begannen, glaubte man sich zusätzlich abgesichert. Wenn Scheinwerferstrahlen nachts ein einzelnes von Sprengstoffwölkchen umgebenes Flugzeug erfasste, hatte das schon fast Event-Charakter. Besonders Jungen suchten später die Umgebung nach Sprengstoffsplintern ab; man bewunderte den Klassenkameraden, der ein größeres Stück gefunden hatte. Comicartige Hefte, in denen die Heldentaten deutscher Jagdflieger in bunten Bildern dargestellt waren, konnte man für wenig Geld überall kaufen.



Am 10 Juni 1941 gab es in Aachen den 100. Fliegeralarm und zwischen 1.30 und 2.39 Uhr den ersten schweren Luftangriff auf die Stadtmitte, ausgerechnet nach dem Abzug der letzten schweren Flak-Abteilung. Nur wenige Züge leichte Flak (2 und 3,7 cm) waren auf geblieben. Auf dem hohen Teil des Hochhauses am Bahnhof hatte man u. a. solche Geschütze in Stellung gebracht. Aachen wurde damals von 176 Spreng- und 3000 Brandbomben getroffen. 60 Tote und 85 Verletzte waren zu beklagen. Die RAF spricht von 82 gestarteten Bombern; in Aachen erschienen (nach Poll) nur 30. Mehr als die Hälfte erreichte demnach das Ziel nicht. Zu der Zeit waren Ortung und Navigation selbst in hellen Mitsommernächten noch sehr unvollkommen.

In Aachen wurde bei diesem Angriff das Verwaltungsgebäude an der Ritter Chorus-Straße schwer beschädigt

Britenbomben auf die Kaiserstadt Aachen

Das Reichspropagandaamt Köln-Aachen teilt amtlich mit:

In der Nacht zum 10. Juli verübte die britische Luftwaffe einen Luftüberfall auf die alte Kaiserstadt Aachen, wobei sie das Stadtgebiet wahllos mit Spreng- und Brandbomben belegte. Die Zivilbevölkerung hat bis jetzt 31 Tote und eine Anzahl Verletzte zu beklagen. Die Zahl der Toten wird sich noch erhöhen, da eine Reihe von Personen vermisst wird.

Die Niedertracht, mit der die Briten den Luftüberfall auf Aachen, der historischen Krönungstätte vieler deutscher Kaiser, ausführte, geht daraus hervor, daß im wesentlichen Wohnviertel, n. a. ein Altersheim und Krankenhaus, Schulen, Kirchen und Gaudenkmäler getroffen wurden. Eine Kulturshande ist der Abwurf von Britenbomben auf das altehrwürdige Aachener Münztor, das die Gruft seines Erbauers, Karls des Großen, birgt.



Aachen, Fliegerangriff v. 10. Juli 1941

Foto Hans Königs

Ob tatsächlich die noch während des Angriffs angeforderte schwere Flak im Laufe des Tages in Aachen eintrifft, ist ungewiss.

Paul Emunds (†) hat in der angezeigten Schrift über den Angriff, seine Folgen sowie ausführlich über den Luftkrieg von 1940 bis Ende 1944 berichtet.

Dort ist zu lesen:

„Man überschätzt aber den Einfluss des Aachener Oberbürgermeisters mit der Annahme, die angeforderte Flak sei am gleichen Tag als Eisenbahnflak in Aachen eingetroffen. Der von Poll (S. 364) hiermit in Zusammenhang gebrachte Ausbau einer Aachener Flakverteidigung erfolgte ohne Zweifel später. Im Spätherbst 1941 stellte nämlich die RAF wegen der hohen Ausfälle bei mäßigen Erfolgen zunächst einmal ihre Bombenoffensive auf deutsche Industriezentren, Kraft- und Hydrierwerke ein. Churchill verordnete seinen Luftstrategen eine Denkpause. Er rechnete ihnen u. a. vor, dass sie am 1. 10. 1941 statt Darmstadt mit den für die U Boote wichtigen Fabrikationsstätten der Dieselmotoren anzugreifen, Bomben auf Kreuznach, Worms, Limburg, Regensburg und Nürnberg werfen ließen (12). Von Juli bis November 1941 gingen den Engländern 414 Nacht- und 112 Tagbomber verloren (13). Noch am 7. 11. hatten Angriffe von 392 Einheiten auf Köln, Mannheim und Berlin 37 Maschinen gekostet. Von den 120 Bombern, die am 30. 11. 41 über Hamburg erschienen, kamen 13 nicht zurück.

Für Aachen mit seiner Nähe zu englischen Flugplätzen sollte es aber keine Winterpause geben. Am 7. Dezember erhielten 130 Bomber den Auftrag, Aachen zu bombardieren. Das Diarium des Bombercommand erwähnt, 63 Piloten hätten behauptet, trotz des schlechten Wetters ihre Bomben über dem Ziel abgeworfen zu haben. Der Bericht schließt jedoch: Manche Bomben fielen auf Freiland nördlich von Aachen. Nach anderer Version haben von 132 nur 52 Maschinen Aachen erreicht. Diesen missglückten Großangriff (es waren doppelt so viele Bomber ausgeschickt wie beim 1. Großangriff im Juli) startete man, als die Besatzungen eigentlich schon in ihre Winterquartiere entlassen sein sollten.

Wie Paul Emunds in seiner Schrift weiter berichtet, waren die englischen Luftstreitkräfte 1941 nur bedingt in der Lage, mit ihren Angriffen auf Deutschland nennenswerte Erfolge zu erzielen.

Das englische Kriegskabinet sah im Februar 1942 die Situation so kritisch, dass es den Bombern einen neuen Chef gab und neue Direktiven. Der neue [Air Marshal Arthur Harris](#) schwor ganz auf die Strategie des [area bombing](#) und erhielt mit der [Area Bombing Directive](#) freie Hand, wahlweise dicht besiedelte Gebiete zu bombardieren, in denen sich Industrieanlagen befinden.



Eine Botschaft des Oberbefehlshabers der britischen Kampfflugzeuge an das deutsche Volk

NOCH nie hat der Mann, der die Bombenangriffe auf ein Land leitet, eine Botschaft an die Bevölkerung dieses Landes gerichtet.

Ich, Luftmarschall Harris, Oberbefehlshaber der britischen Kampfflugzeuge, die Deutschland angreifen, habe mich entschlossen, diese Botschaft an das deutsche Volk zu richten.

Wir in England haben zur Genüge erfahren, was Luftangriffe bedeuten. Zehn Monate hindurch hat uns eure Luftwaffe mit Bomben belegt. Zuerst bei Tage. Als wir das abgestellt hatten, kam sie bei Nacht. Ihr hattet damals eine starke Luftwaffe. Eure Flieger schlugen sich gut. Zweiundneunzig Nächte hintereinander haben sie London gebombt. Coventry, Plymouth, Liverpool und andere britische Städte haben sie schwer angegriffen. Der Schaden, den sie anrichteten, war beträchtlich; 43.000 britische Männer, Frauen und Kinder sind dabei ums Leben gekommen; viele historische Bauten, die uns lieb und teuer waren, sind zerstört.

Damals glaubtet ihr, — denn Göring hatte es euch versprochen — dass ihr selber vor Bomben sicher seid. Und tatsächlich konnten wir nur mit wenigen Flugzeugen antworten. Jetzt sind die Rollen vertauscht. Jetzt kommen nur ab und zu ein paar deutsche Maschinen zu uns; und wir bomben Deutschland nach Noten.

Warum wir das tun? Nicht aus Rachsucht — obwohl wir Warschau, Rotterdam, Bel-

grad, London, Plymouth, Coventry nicht vergessen. Wir bomben Deutschland, eine Stadt nach der andern, immer schwerer, um euch die Fortführung des Krieges unmöglich zu machen. Das ist unser Ziel. Wir werden es unerbittlich verfolgen. Stadt für Stadt: Lübeck, Rostock, Köln, Emden, Bremen, Wilhelmshaven, Duisburg, Hamburg — und die Liste wird immer länger. Lasst euch von den Nazis mit ins Verderben reissen, wenn ihr wollt. Das ist eure Sache.

* * *

IST das Wetter gut, dann kommen wir bei Nacht. Schon jetzt fliegen tausend Bomber eine Stadt wie Köln an und zerstören innerhalb einer Stunde ein Drittel von ihr. Wir wissen das, denn wir haben die Luftaufnahmen. Ist der Himmel bewölkt, so kommen wir bei Tag und bomben eure Fabriken und Docks; Danzig, so weit entfernt es auch ist, weiss Bescheid. Wir kommen bei Tag und bei Nacht; kein Teil des Reiches ist sicher.

In Köln, im Ruhrgebiet, in Rostock, Lübeck oder Emden mag man der Ansicht sein, dass wir mit unsern Bombern schon allershand geleistet haben. Wir sind anderer Ansicht. Was ihr bisher erlebt habt, wird nicht zu vergleichen sein mit dem was kommt, sobald unsere Produktion von Bombenflugzeugen erst zu einem Strom anschwillt und die amerikanischen sich verdoppelt und vervierfacht.

Ich möchte ganz offen darüber sprechen,

ob wir einzelne militärische Ziele angreifen oder ganze Städte? Selbstverständlich bomben wir lieber eure Fabriken, Docks und Eisenbahnen; das trifft Hitlers Kriegsmaschine am schwersten. Aber die Arbeiter, die in diesen Werken beschäftigt sind, wohnen dicht um sie herum. Deshalb fallen unsere Bomben auf eure Wohnhäuser und — auf euch.

Wir bedauern, dass das notwendig ist. Die Arbeiter des Dieselmotorenwerks Humboldt-Deutz in Köln z. B., von denen eine Anzahl in der Nacht des 30. Mai umkam, mussten die Gefahren des totalen Krieges auf sich nehmen, genau wie die Seeleute unserer Handelsflotte, gegen welche die (mit Motoren von Humboldt-Deutz ausgerüsteten) U-Boote ihre Torpedos abgefeuert hätten. Waren die Arbeiter der Flugzeugwerke von Coventry, ihre Frauen, ihre Kinder nicht auch „Zivilbevölkerung“ ganz wie die Arbeiter der Rostocker Flugzeugwerke und deren Familien? Aber Hitler hat es so gewollt!

* * *

Es stimmt, dass eure Abwehr unseren Bombern Verluste zufügt. Eure Führer erzählen euch zu eurem Trost, diese Verluste seien so schwer, dass wir unsere Luftangriffe bald nicht mehr würden fortsetzen können. Wer das glaubt, wird bitter enttäuscht werden. Ich, der die britischen Kampfflugzeuge befehligt, will euch sagen, wie gross unsere Verluste sind: nicht einmal 5 v. H. der Bomber, die wir über Deutschland schicken, gehen verloren. Eine solche Verlustrate kann kaum den ständigen Zuwachs verzögern, der durch die steigende Produktion unserer eigenen und der amerikanischen Fabriken sichergestellt ist.

* * *

AMERIKA greift erst jetzt in Europa ein. Die ersten Geschwader, Vorläufer einer ganzen Luftflotte, sind aus U.S.A. in England eingetroffen. Ist es euch klar, was es bedeutet, wenn die auch Deutschland angreifen? Allein aus einem einzigen amerikanischen Betrieb, den neuen Fordwerken in Willow Run, Detroit, rollt schon jetzt alle zwei Stunden ein neuer viermotoriger Bomber heraus, der vier

Tonnen Bomben nach jeder deutschen Stadt tragen kann. Und Willow Run ist nur ein Betrieb unter Dutzenden. An diese Anlagen könnt ihr nicht heran. Auch eure U-Boote können die amerikanischen Bomber nicht am Herüberkommen verhindern; denn die Flieger über den Atlantik.

Bald werden wir jeden Tag und jede Nacht erscheinen, bei Regen, Sturm und Schnee — Betrieb unter Dutzenden. An diese Anlagen könnt ihr nicht heran. Auch eure U-Boote können die amerikanischen Bomber nicht am Herüberkommen verhindern; denn die Flieger über den Atlantik.

Ihr habt keine Chance. Ihr habt uns 1940 nicht schlagen können, als wir waffenlos waren und allein standen. Eure Führer waren dann so verrückt, auch noch Russland und Amerika anzugreifen (aber eure Führer sind eben verrückt — das weiss die ganze Welt, ausser Italien.) Wie könnt ihr jetzt auf einen Sieg hoffen, da wir, mit Russland und Amerika, immer stärker werden, während euch die Kraft mehr und mehr ausgeht? Nein, ihr habt keine Chance.

* * *

VERGESST Eines nicht: wie weit eure Armeen auch vormarschieren, sie können nie bis nach England kommen. Sie konnten schon nicht herkommen, als wir waffenlos waren. Sie können siegen, soviel sie wollen, — den Luftkrieg müsst ihr dann immer noch mit uns und den Amerikanern ausfechten. Den könnt ihr nie gewinnen — aber wir gewinnen ihn bereits.

Es steht bei euch, mit Krieg und Bomberei Schluss zu machen. Stürzt die Nazis, und ihr habt Frieden! Es ist nicht wahr, dass wir einen Rachefrieden planen. Das ist eine deutsche Propagandalüge. Aber wir werden es ganz gewiss jeder deutschen Regierung unmöglich machen, noch einmal einen totalen Krieg anzufangen. Ist das nicht ebenso euer Interesse wie das unsere?

A. Harris
Air Marshal
RAF.

Energisch wird also jetzt der Luftkrieg fortgesetzt. Entsprechend dem sogenannten [Dehousing Paper](#) vom März 1942 sollte das britischen [RAF Bomber Command](#) unter Arthur Harris mit einer als „moral bombing“ bezeichneten Strategie die deutsche Bevölkerung gegen Hitler aufzubringen. Eine einfache aber teuflische Strategie: Erst wurden Sprengbomben abgeworfen, die Dächer und Fenster zerstörten. Danach folgten Brandbomben, die einen Feuersturm entfachen sollten. Zeitzünder und Sprengsätze in den Brandbomben sollten die Feuerwehr davon abhalten, die Brände zu löschen. Der Tod von Zivilisten sollte nicht nur in Kauf genommen werden, sondern bewusst Angriffsziel sein. [Feuerstürme](#) waren nicht Ergebnis des Zufalls, sondern Ergebnis genauer Planungen.

Diese Strategie war gewissermaßen eine Neuauflage der sogenannten [Trenchard-Doktrin](#) aus dem ersten Weltkrieg, nach der das Bombardieren von Wohngebieten — anstelle militärischer Anlagen — den Widerstandswillen der Menschen schwächen würde

Wenn dann aber in Berichten über Luftangriffe im 2. Weltkrieg behauptet wird, die neue Absicht der RAF habe sich als Trugschluss erwiesen und eher zum Gegenteil, nämlich einer Solidarisierung der Bevölkerung mit seiner Regierung gegenüber dem Angreifer geführt, halte ich solche Aussage in dieser Form umgekehrt auch nicht für haltbar. Bei aller Wut über die brutalen Angriffe, die bis zu Lynchattacken gegen abgesprungenen Besatzungen reichten, wird wenigstens im Rheinland das Regime durch die Angriffe kaum neue Anhänger gewonnen haben. Und das sei auch noch betont, während aus

Süddeutschland einige Berichte über die Ermordung von niedergegangenen Fliegern bekannt sind, kenne ich aus unsere Gegend keinen einzigen. Die Erbitterung der Menschen richtete sich im Rheinland auch gegen die nationalsozialistische Führung. So erinnere ich mich, dass aus einem zerstörten Haus, in dem offensichtliche ehemalige Bewohner versuchten, Reste ihrer Habe zu retten, ein Hitlerbild herausflog und der offensichtlich ironisch gemeinte Ruf ertönte: „Achtung der Führer kommt“. Das hätte durchaus auch unangenehme Verhöre zu Folge haben können.

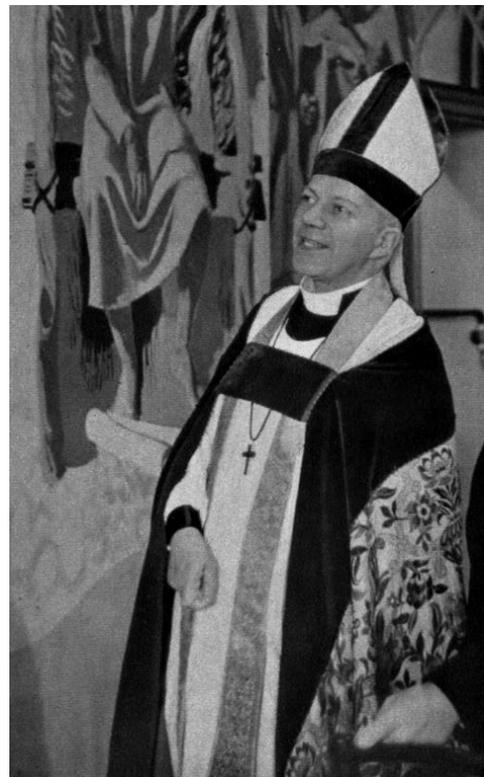
Es ist für mich immer wieder eine ärgerliche Erfahrung, wenn in Fernsehsendungen offensichtlich nicht sehr kundige Historiker im Bewusstsein eigener demokratischer Rechtschaffenheit den Menschen damals vorhalten, sie hätten sich gegen die Nazi-Despoten erheben müssen.

Während in Deutschland Kritik an den Luftangriffen auf [Wieluń](#), [Warschau](#), [Rotterdam](#), [Coventry](#), u. s. w. durfte nicht laut geäußert werden durfte, waren die Einsätze der britischen Bomberflotte, anders als die Aktionen des Fighter Command, mit zunehmenden Kriegsverlauf auch im eigenen Land höchst umstritten. Obwohl von den rund 125.000 Männern in den Flugzeugen des Bomber Command 57.205 während ihrer Einsätze getötet, 8.403 im Kampf verwundet und 9.838 gefangen genommen wurden, erhielten die Überlebenden als einzige britische Militärgattung keine Erinnerungsmedaillen. Für die Männer des Bomber Command wurde sogar erst im Jahr 2012 ein Denkmal eingeweiht ([en.wikipedia: RAF Bomber Command Memorial](#)). Man wollte in England nicht gerne an diese schmutzige Seite des Krieges erinnern

Von den vielen Menschen, die in England ihre Stimme gegen die Bombardierung von Städten erhoben, sei besonders erwähnt die des [Bischofs von Chichester, George Kennedy Allen Bell](#)

Am 14. Februar 1943 verurteilte Bell im Oberhaus das *area bombing*: Es stelle alle humanen und demokratischen Werte in Frage, für die Großbritannien Krieg führe. Dies rief vehemente Proteste hervor. Am 9. Februar 1944 beschrieb er die Bombardierung deutscher Städte wie Hamburg und Berlin erneut als unverhältnismäßig und damit völkerrechtswidrig

Es ist allerdings ziemlich problematisch, Fehldeutungen in jedweder Richtung vorbeugen zu wollen. Nur zu schnell gerät man in den Verdacht, Unrecht gegen Unrecht aufrechnen zu wollen. Dafür steht fast beispielhaft das Medien-echo um den Band „Der Brand“ von Jörg Friedrich.



[sehpunkte.de: Rezension von: Jörg Friedrich: Der Brand](#)

[deutschlandradio.de: Rezension von: Jörg Friedrich: Der Brand](#)

aus Linton, East Mor Torcliffe, Dishforth 57 Bomber u.a. der 10., 76., 78., 425. Staffel; aus Waddington, Swinderby, Scampton, Syderston, Bottesford und Coningby 65 Lancaster, mit Bomben schwer beladen, gegen Aachen aufbrachen. Viele hatten Schwierigkeiten mit vereisten Tragflächen, so dass 41 Maschinen umkehrten, ohne ihre Bomben losgeworden zu sein. 19 Besatzungen warfen Bomben über belgischem oder französischem Gebiet ab. Bei der Rückkehr behaupteten zwar 184 Piloten, sie hätten Aachen getroffen, fünf glauben eine andere deutsche Ortschaft mit Bomben belegt zu haben. In Wirklichkeit aber fiel die Hauptbombenlast in das Gelände zwischen Mechelen b. Maas, Sittard und Maastricht Am schwersten getroffen wurden das zu Geleen gehörende Lutterade und die Schachtanlage. Die Zechenverwaltung schätzte den angerichteten Schaden auf 1.593032, 71 Gulden (Vgl. Nr. 27: 1982/83, S. 133). In Lutterade und rund um Geleen wurden 800 Häuser zerstört, 3000 Menschen obdachlos, 22 Personen schwerverletzt und 83 getötet. Zu den Toten zählte auch ein 12 jähriger unbekannter Junge; die Historiker aus Geleen vermuten, dass es sich um ein vor den Nazis verstecktes jüdisches Kind handelte.

Wenige Tage später am 9. und 10. Okt. trug man in Geleen und Lutterade die Bombenopfer zu Grabe. Anwesend war auch Bischof Dr. Lemmens von Roermond. Viele Geistliche und Ordensleute begleiteten die Särge, die von Bergleuten in ihrer Tracht getragen wurden. In Sittard begrub man sieben reichsdeutsche Opfer: mit Grabreden von Kreisleiter Quandt, der von „Luftpiraten“ sprach, Kränze mit Hakenkreuzschleifen niederlegte und die „Lieder der Nation“ absingen ließ.

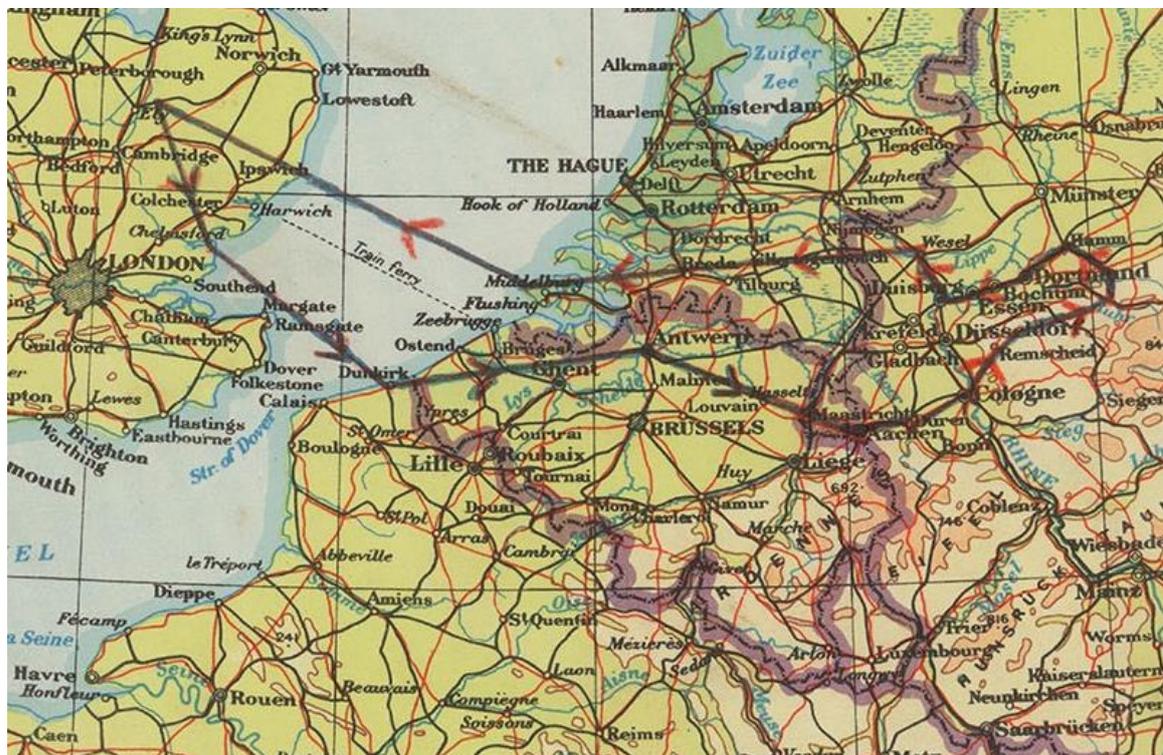


Denkmal auf dem Kirchhof Lutterade

Englische Flieger, denen man mit Luftaufnahmen bewies, dass sie das Ziel verfehlt hatten, erklärten, sie seien verwirrt, weil die waldige Landschaft rund um Maasmechelen der Aachener gleiche; wohl Schutzbehauptung, wenn man an den doch recht breiten Flußlauf der Maas denkt. Deutsche Propaganda, wie sie der Sender Hilversum zu verbreiten hatte, sprach natürlich vom Piratenüberfall. Dagegen rechtfertigten sich anscheinend die

Engländer bei der holländischen Exilregierung, (nach dem Geheimarchiv Afd. Diplomatieke Zaken van de Nederlandse Regering London zitiert, vgl. Anm. 27 1982/3, S. 195): „Es ist durchaus möglich, dass die von Radio Hilversum gemeldete Zahl von Bombentoten richtig ist. Es ist aber gleichfalls wahrscheinlich, dass der Gegner durch Anzünden von Scheinbränden eine Anzahl von Bombenschützen von Aachen abgelenkt hat auf Orte im besetzten Gebiet, worüber sich natürlich der Sender Hilversum ausschweigt“.

Damals orientierten sich die Bomber bzw. Pfadfinder wesentlich an gut sichtbaren Landmarken. So könnte aus dem nachstehenden Plan, in welchem die Flugrouten vom und zum [RAF-Flugplatz Witchford](#) während der [Battle of the Ruhr](#) markiert sind, u. a. geschlossen werden, die Scheldemündung und die Nordabgrenzungen von Ardennen – Eifel waren solche Orientierungen. Jedenfalls erklärt das die in der Schrift von Paul Emunds geschilderten häufigen Einsätze der Flak in und um Aachen.



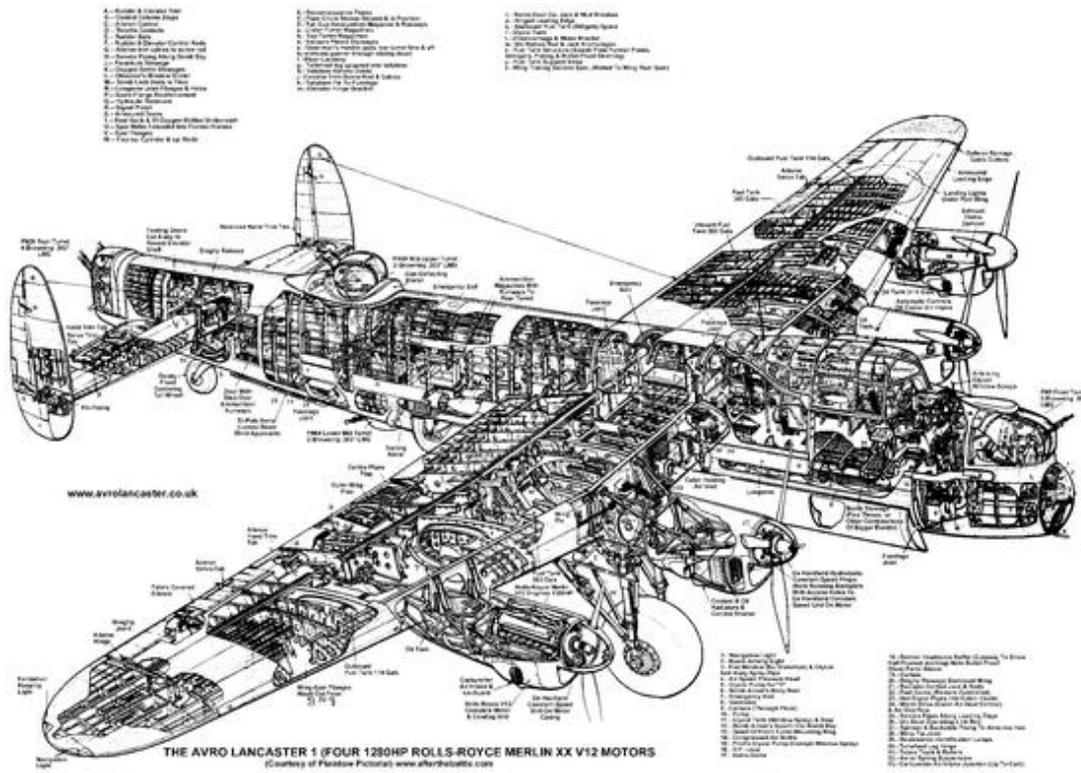
Von solchen Navigationsproblem ist u. a. zu lesen in den Dateien:

[Bombenangriff auf Freiburg am 10. Mai 1940](#)

[Alliierte Bombenabwürfe auf die Schweiz](#)

Mit Beginn des Jahres 1943 erwies sich das britische *Bomber Command* für die Durchführung größerer Angriffsvorhaben zunehmend gerüstet. Moderne Radar- und Zielfindungssysteme, wie das im Dezember 1942 eingeführten [Ortungssystem Oboe](#), auch „Cat and Mouse-System“ genannt, und das H2S-Panorama-Bordradar (deutsch [Rotterdam-Gerät](#)), sowie die Umstellung auf viermotorige Langstreckenbomber, die in immer größerer Zahl zur Verfügung standen, ermöglichten die Aufnahme der seit mehreren Monaten geplanten Luftoffensive gegen das Rhein-Ruhr-Gebiet.

Am berühmtesten und meistgebaut war der [Avro Lancaster](https://en.wikipedia.org/wiki/Avro_Lancaster) ([en.wikipedia: Avro Lancaster](https://en.wikipedia.org/wiki/Avro_Lancaster))



Dann der [Bomber Short Stirling](https://en.wikipedia.org/wiki/Bomber_Short_Stirling)

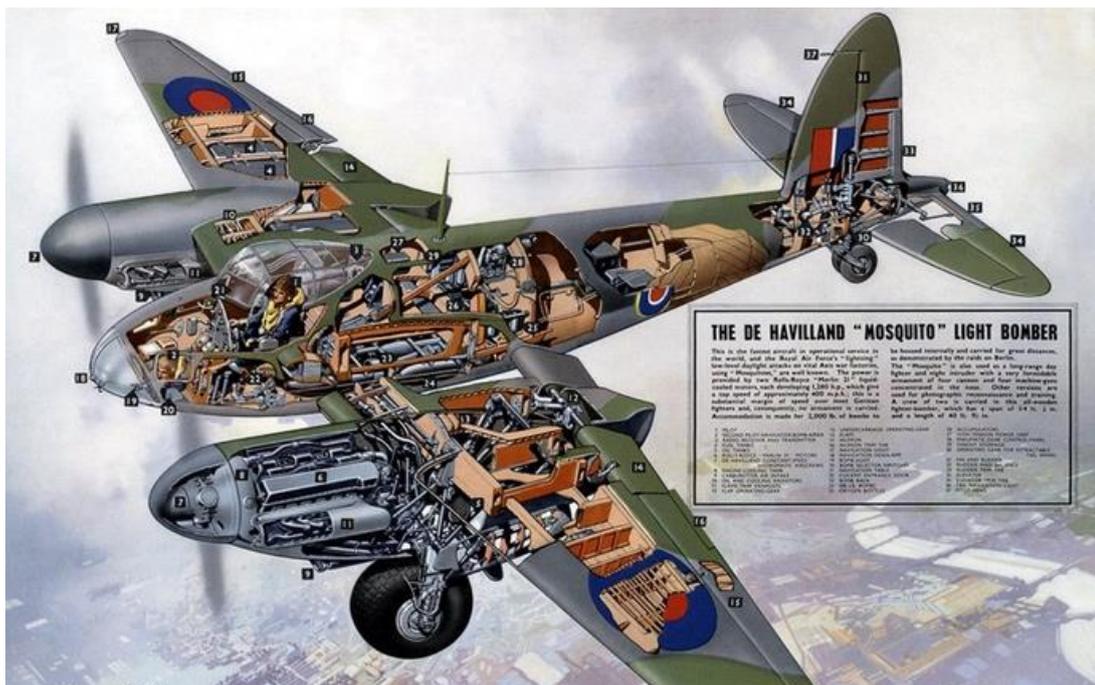


und der Typ [Handley Page Halifax](#)



Eine besondere Rolle spielten in dem Luftkrieg von englischer Seite die [De Havilland DH.98 Mosquito-Jagdbomber](#), auch hölzernes Wunder genannt, weil das Äußere aus Holz gefertigt war. Sie waren so schnell, dass kein herkömmliches Jagdflugzeug sie einholen konnte. Daher konnte bei diesen Maschinen auf eine eigene Bewaffnung verzichtet werden

Mit diesen Flugzeugen wurden häufig Scheinangriffe geflogen welche die deutsche Flugabwehr zu ständiger Alarmbereitschaft zwang.



Aus der Datei [wikipedia-Datei: Luftangriffe auf das Ruhrgebiet](#) entnehme ich:

*Mit dem Angriff auf Essen am 5. März begann die bis Mitte Juli 1943 währende fünfmonatige britischen Luftoffensive, welche auch als **Battle of the Ruhr** bezeichnet wird. Die Bevölkerung der rheinischen Großstädte Köln und Düsseldorf musste zahlreiche schwere Bombardierungen mit großen Zerstörungen und hohen Menschenverlusten über sich ergehen lassen. Dabei wurden Städte wie Aachen, Krefeld, Bielefeld, Münster, Mönchengladbach und Wuppertal aus britischer Sicht zur Ruhr area (deutsch Ruhrgebiet) gezählt. Mit Ausnahme von Hagen hatte das Bomber Command im Frühjahr und Sommer 1943 alle Großstädte an Rhein und Ruhr bombardiert. Die Monate Mai und Juni 1943 waren Höhepunkt der Luftoffensive. Die Verluste unter der deutschen Bevölkerung und den ausländischen Zwangsarbeitern lagen bei etwa 15.000 Menschenleben.*

Allerdings wird die Wirkung dieser Luftoffensive widersprüchlich beurteilt. Jedenfalls war der Aufwand mit 43 Großangriffen beträchtlich und wäre bei einer Verlustrate an abgeschossenen und beschädigten Flugzeugen von 16 Prozent pro Einsatz auch nicht länger durchzuhalten gewesen.

Die Großangriffe wurden in dieser Zeit zunehmen immer besser durchorganisiert. Zunächst bezog ein Masterbomber in ca. 9000 m Höhe Position, von dort wurde der Angriff geleitet. Maschinen der [Pathfinder Force](#) setzten zunächst weiß und grün brennende an Fallschirmen hängende sehr stark strahlende Leuchtbomben aus, welche von uns als Christbäume bezeichnet wurden. Sie leuchteten das Zielgebiet hell aus. Dann galt für die Bevölkerung nur noch die Devise: ab in die Schutzräume. Dann kamen die nächsten [Pfadfinder](#), welche rot brennende Leuchtbomben abwarfen, die sehr lange Zeit brannten und das Zielgebiet markierten. Diese konnten aber auch durch Mosquitos im Sturzflug gesetzt werden.



Bei den Angriffen auf Wohngebiete wurden Sprengbomben und Luftminen ([Wohnblockknacker oder Blockbuster](#)) in vergleichsweise geringer Zahl abgeworfen. Diese sollten vor allem Gebäude für die nachfolgenden Brandbomben öffnen. In eng bebauten Stadtregionen konnten dadurch fürchterliche [Feuerstürme](#) ausgelöst werden.

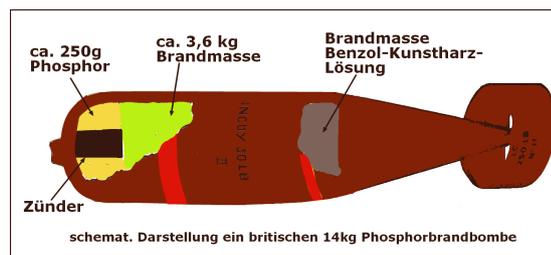
Die Masse der Brandbomben waren [Stabbrandbomben](#), welche in großer Zahl abgeworfen wurden; über Deutschland waren es insgesamt ca. 80 Millionen. Die Hülle der etwa 2kg schweren Bomben aus Magnesium und Aluminium (Elektron) war im Unterschied zu deutschen Stabbrandbomben sechseckig geformt, so konnten die Stabbrandbomben enger gepackt transportiert werden. Sie enthielten eine Mischung aus

Eisenoxid und Aluminiumgranulat (Thermit). Ein mit dem Zünder verbundener Stahlklotz an einem Ende der Bombe erhöhte die Durchschlagskraft der Waffe.

Mit Wasser ließ sich die bis zu 2200 Grad heiße Flamme einer gezündeten Bombe, welche dann alles brennbare Material in ein bis zwei Meter Entfernung in Brand setzte, nicht löschen – nur Abdecken mit Sand half.



In vielen Angriffsberichten werden **Phosphorbomben** erwähnt, an welche die Menschen stets voller Angst dachten. In einer Fernsehendung führte der Lehrstuhlinhaber für Militärgeschichte an der Universität Potsdam, Söhnke Neitzel, dagegen aus, Phosphorbomben wären über Deutschland nie abgeworfen worden. Auf Anfrage teilte er mir mit, die allgemein als zuverlässig bewerteten Ladelisten der Bomber enthielten keine Eintragungen von Phosphorbomben. Eine Auflösung des Widerspruchs könnte darin bestehen, dass die sogenannten Phosphorbomben nur geringe Mengen Phosphor als Zünder enthielten, sonst hauptsächlich hoch brennbare Mischungen, oft aus Kautschuk, Öl und Kunstharzen.



Von diesem Bombentyp fanden wir nach dem Angriff einige auf der Hüls. Die enormen Druckwellen der Sprengbomben werden sie möglicherweise so aus der Bahn geworfen haben, dass sie flach aufschlugen und nicht explodierten.

Ein Besonderheit waren die sogenannten **Rollbomben**, welche bei der **Operation Chastise**, der Zerstörung von Staumauern, zum Einsatz kamen.



Eine Lancaster beim Abwurf von Brandbomben und einer Luftmine

In vielen Ortsberichten wird über die zunehmende Gefährdung der Bevölkerung durch die Bombenabwürfe berichtet. Diese betrafen nicht nur die Städte sondern auch Dörfer. Allerdings waren diese meist keine Ziele der Luftangriffe, doch konnten, wie im vorher beschriebenen Fall Geleen, Fehler bei Orientierung dafür ursächlich sein. Dann sind bei den vielen abgeschossenen Flugzeugen sicher auch Wohnbebauungen in Mitleidenschaft gezogen worden, doch findet man selbst in den Orten, welche von RAF und USAF als Absturzorte genannt werden, keinerlei Hinweise. Weiter werden Notabwürfe, von den in den Berichten über Luftangriffe häufig die Rede ist, auch Dörfer getroffen haben. Die Flugzeugbesatzungen hatten den Befehl, bei auftretenden Problemen, spätestens jedoch bei ihrem Rückflug nach den Standorten in Ostengland, sämtliche noch vorhandenen Bomben abzuwerfen. Eine Landung auf dem eigenen Flugplatz mit scharfen Bomben war verboten.



Ein Andachtsbild, welches in Gebetbücher eingelegt wurde (vettweiss.de/zeitzeugen-berichte)

Der damaligen Bischof von Aachen, Johannes Joseph van der Velden, hatte auch ein Gebet zu Kriegszeiten als festen Bestandteil der täglichen Liturgie empfohlen

Gütiger Gott, Vater und König des Friedens, du herrschest über alle Reiche der Erde und ihre Machthaber, erhöere gnädig unser Flehen und mache dem verderblichen Kriege ein Ende, nimm uns in deinen mächtigen Schutz und bewahre unser Land vor der Verwüstung und dem Schrecken der Feinde, damit wir uns ruhiger Zeiten erfreuen und dir in Frieden dienen, durch Christus unseren Herrn . Amen

Es gab auch Diskussionen um die Generalabsolution von Gläubigen bei Luftangriffen. Einerseits wird von Geistlichen berichtet, die unbeschadet aller theologischen Vorbehalte bei Luftangriffen den anwesenden Menschen die Generalabsolution erteilten, andererseits wird von merkwürdigen theologischen und kirchenrechtlichen Auseinandersetzungen berichtet, wie die des sicher nicht unumstrittenen Münchener Kardinals Faulhaber mit dem Kölner Erzbischof Frings um die 30-Schritte-Grenze für Generalabsolutionen.

1943 veröffentlichte das britische Ministerium für wirtschaftliche Kriegsführung (MEW) unter der Bezeichnung »Bomber's Baedeker. A Guide to the Economic Importance of German Towns and Cities« eine Übersicht über geeignete Angriffsziele in Deutschland. Eine zweite, erweiterte Ausgabe erschien 1944 in zwei Teilbänden.

<u>AACHEN (Rhineland)</u>		
50° 47' N. 6° 5'E:	275 miles from London: (Population 164,000)	
<p>Aachen is an important railway junction on one of the main routes from North-West Germany into Belgium and France. It is the centre of a large coal-mining area, and many of the companies exploiting these mines have their administrative offices in the town. In peace-time textiles formed the main industry in Aachen proper. There are a large number of spinning and weaving mills, many of which were closed early in the war. The leading firms of Aachen's engineering and rubber industry are mentioned below. The town has been heavily damaged by bombing, and the production of several of these firms reduced, but much of the industrial damage, particularly to the main factories, has been repaired. The industries are mainly grouped in the North East corner of the town along the Jülicherstrasse, and in the Rothe Erde district, east of the town centre. Several of the textile mills in the Jülicherstrasse, which have been closed down, are now said to be used as dummies. The central part of the town is closely built, and has largely preserved its mediaeval character.</p>		
<u>TYPE AND DESCRIPTION OF OBJECTIVES</u>	<u>LOCATION</u>	<u>PRIORITY RATING</u>
<u>Transportation</u>		
Railway Junction	Aachen-West	(2)
<p>The main line Westwards from Cologne passes round the Southern edge of the town centre and crosses an important viaduct immediately to the East of the main railway station. At this station the line divides, one branch leading to Verviers and Liege, 25 miles West of Aachen, and the second leading Northwards round the town centre to the Aachen-West Station, near to which, a second important track leads by another route to Liege. From the Aachen-West Station, a main line leads North East to Krefeld and the Ruhr. These are the trunk lines which connect the industrial Rhineland direct with Antwerp and, through the Meuse valley, with North Eastern France. Further important branch lines lead from Aachen North East to Maastricht and Holland, and, from the Nordbahnhof Station, to Jülich and the coal mining region to the North East of the town.</p>		
Marshalling Yards	Aachen-West	(2)
<p>Immediately to the North West of the Aachen-West Railway Station is the largest of the town's goods yards, with marshalling yards capable of handling 3,000 wagons per 24 hours. There are other goods stations immediately to the West of the main railway station, and in the Rothe Erde district to the East of the town.</p>		

Bei den Angriffen auf die Ruhrgebietsstädte überflogen die Bomberverbände oft das Aachener Gebiet. Luftalarme trieben dann die Menschen in die Schutzräume. Immer wieder stürzten abgeschossene Flugzeuge. Erstaunlicherweise findet man dazu nur wenige Berichte. Ein solcher findet sich u. a. aus Eilendorf.: In der Nacht zum Pfingstsonntag, dem 30. Mai 1943, erfolgte der Angriff eines großen Bomberverbandes auf Wuppertal-Barmen:

Unter

web.archive.org: Royal Air Force Bomber Command Campaign Diary May 1943

findet sich der Eintrag:

Wuppertal

719 aircraft — 292 Lancasters, 185 Halifaxes, 118 Stirlings, 113 Wellingtons, 11 Mosquitos. 33 aircraft - 10 Halifaxes, 8 Stirlings, 8 Wellingtons, 7 Lancasters - lost, 4.6 per cent of the force.

This attack was aimed at the Barmen half of the long and narrow town of Wuppertal and was the outstanding success of the Battle of the Ruhr. Both Pathfinder marking and Main Force bombing was particularly accurate and a large fire area developed in the narrow streets of the old centre of the town. It is probable that this fire was so severe that the first, small form of what would later become known as a 'firestorm' developed. Because it was a Saturday night, many of the town's fire and air-raid officials were not present, having gone to their country homes for the weekend, and the fire services of the town - in their first raid - were not able to control the fires. Approximately 1,000 acres - possibly 80 per cent of Barmen's built-up area - was destroyed by fire. 5 out of the town's 6 largest factories, 211 other industrial premises and nearly 4,000 houses were completely destroyed.

Spätere Auswertungen zeigten, dass die Zielgenauigkeit (Konzentration der Bombenabwürfe) die bis dahin genaueste im Luftkrieg war. Durch das zielgenaue Flächenbombardement des Barmer Innenstadtbereiches entstand möglicherweise ein Feuersturm, der aufgrund der vom Wochenende begünstigten geringen Einsatzbereitschaft der Feuerwehr nicht wirksam bekämpft werden konnte. Nach diesem Großangriff auf Barmen wurden aus 3.900 bis 4.000 zerstörten Häusern 2.732 Tote geborgen (726 Männer, 1.544 Frauen, 434 Kinder und 28 Ausländer). Später wurde diese Zahl der Gesamt-todesopfer auf 3.380 korrigiert. Dies waren bis zu diesem Zeitpunkt die schwersten Verluste an Menschenleben bei einem einzelnen Luftangriff auf das Deutsche Reich.

33 Maschinen (zehn Halifaxes, acht Stirlings, acht Wellingtons, sieben Lancasters) kehrten nicht von dem Angriff zu ihren Stützpunkten zurück. In dieser Nacht meldeten die deutschen Abfangjäger 15 Abschüsse. Eines der angeschossenen Flugzeuge ging in dieser Nacht nahe Eilendorf nieder. Dazu hat Hubert Beckers (†) einige Zeitzeugenberichte gesammelt:

Im mehr von privaten Eindrücken geprägten Tagebuch des damaligen Brander Gemeinde-Oberinspektors Leo Hanbücken lesen wir über den Absturz folgende Notizen:

Sonntag. 30. Mai

Kurz nach Mitternacht Fliegeralarm, der bis 2.45 Uhr andauerte. Über zwei Stunden fast ununterbrochen Motorengeräusch und Flakgeschosse. Mehrere Flugzeuge waren

brennend beim Absturz zu sehen; im Aachener Bezirk allein sieben. Auch bei Deltourserb ist ein Flugzeug niedergegangen. Einzelheiten gibt es hoffentlich morgen zu hören. Auch in Walheim ist ein Flugzeug abgestürzt.

Montag. 31. Mal

Man steht unwillkürlich unter dem Eindruck des furchtbaren Angriffs der vorletzten Nacht. Man sucht über Tag nach etwaigen Überlebenden des bei Deltourserb niedergegangenen Flugzeugs. Gegen Abend hieß es, daß ein Schwerverwundeter im hohen Gras von einem Kind gefunden worden sei. Ich fuhr gegen 21.50 Uhr hin und sah den englischen Sergeanten bei vollem Bewußtsein. Rund 44 Stunden lag er an derselben Stelle bei Deltourserb, von Sonntagabend an dem Regen ausgesetzt. Er war anscheinend glücklich. Er ist durch die Kreisfeuerwehr (die ja Polizeigewalt besaß) gegen 22.00 Uhr geholt worden. Ein großer Kreis Neugieriger sah dem Geschehen zu. Wie immer fand der feindliche Flieger offene Herzen.

Dienstag. 1. Juni

Das Flugzeug bei Deltourserb habe ich gestern besichtigt, ein wüster Trümmerhaufen: Viermotoren-Bomber mit 25 m Spannweite und 15 m Länge. In 500 m Entfernung lagen noch Teile der großen Maschine..... "

Bei der abgestürzten Maschine bei Deltourserb handelte es sich um eine „Short Stirling MK III“ der 75. Squadron mit den folgenden sieben Besatzungsmitgliedern:

Warrant Officer Thomas Beaver Flight Engineer	(POW = gefangen)
Flight Sergeant Maurice Brady Wireless Operator/AG	(POW = gefangen)
Flight Sergeant John Carey Pilot	(KIA = gefallen)
Flight Sergeant Percy Knight Bomb Aimer	(POW = gefangen)
Flight Sergeant Norman Mc Leod Air Gunner	(KIA = gefallen)
Flight Sergeant William Owens Air Gunner	(KIA = gefallen)
Flight Sergeant John Roberts Navigator	(POW = gefangen)

Von den sieben vorgenannten Besatzungsmitgliedern überlebten also drei (KIA) den Absturz nicht; die vier anderen Flieger aber — vorher mit dem Fallschirm abgesprungen — überlebten den Absturz und gerieten, teilweise schwer verletzt, in deutsche Gefangenschaft (POW).

Josef Junker (Jg. 1930) berichtet:

Wie immer bei Fliegeralarm war ich mit meinen Eltern und Geschwistern im Gartenbunker. Die englischen Bomberverbände hatten uns schon auf dem Flug zu ihren Heimatplätzen in Richtung Westen überflogen. Dann war ungefähr eine Viertelstunde alles ruhig. Plötzlich hörten wir die Geräusche eines tieffliegenden Flugzeugs, welches sich uns aus östlicher Richtung näherte. Die Motorengeräusche waren dumpf und unregelmäßig. Da der Himmel in jener Nacht sternklar war, versuchten wir das Flugzeug mit unseren Augen auszumachen. Plötzlich erschrakten wir. Die Flakbatterie auf dem Juch mußte den Bomber ausfindig gemacht haben. In einem ganz flachen Winkel jagten die Leuchtspurgarben einer 2 cm-Vierlingskanone in den Himmel; und dies fast genau in Richtung unserer Wohnung (Marienstraße). Dann sahen wir einen leichten Feuerschein

über uns, welcher dann aber sehr rasch größer wurde. Fast senkrecht über uns stand die Maschine dann innerhalb weniger Sekunden in hellen Flammen. Deutlich konnte man ihre genauen Umrisse erkennen.

Wir befürchteten schon, daß die Maschine in unmittelbarer Nähe abstürzen würde. Sie drehte dann doch nach links ab und wir sahen sie mit lautem Rauschen in Richtung Oberdorf niedergehen. Kurze Zeit später hörten wir von der Absturzstelle das Knattern der explodierenden Bordmunition. Das Ganze hatte etwa 20 bis 30 Sekunden gedauert. Wir haben dann noch versucht, die Absturzstelle zu finden bzw. zu erreichen, mußten jedoch bald einsehen, daß die Entfernung doch zu groß war.

Gegen Abend des 31. Mai – Pfingstmontag – wurde einer der Überlebenden der Besatzung schwerverletzt von einem Kind im hohen Gras gefunden. 44 Stunden hatte der Verletzte unbemerkt dort gelegen. Trotz allem war er bei vollem Bewußtsein, als man ihn entdeckte. Auch hierüber liegen verschiedene Aussagen vor.

Frau Marianne Conrads (geb. Aretz), Tochter eines der damaligen Bauern auf Deltourserb (Heinrich Aretz) berichtete 1993:

Am Morgen nach dem Flugzeugabsturz haben meine Eltern Rufe aus der Ferne gehört, konnten aber nicht feststellen, um welche Rufe es sich handelte. Erst nach drei Tagen (in Wirklichkeit waren es nur knapp 2 Tage) stellte sich heraus, daß es Hilferufe gewesen waren. Sie stammten von einem Besatzungsmitglied des Bombers, der mit dem Fallschirm abgesprungen war. Er lag schwerverletzt etwa 100 – 150 Meter von unserem Haus entfernt in der sogenannten "Krachelswiese". Der damals etwa 14jährige Helmut Willms wurde durch Zufall beim Umherstreifen auf ihn aufmerksam. Er hat dann die in der Nähe liegenden Höfe alarmiert und entsprechende Hinweise gegeben.

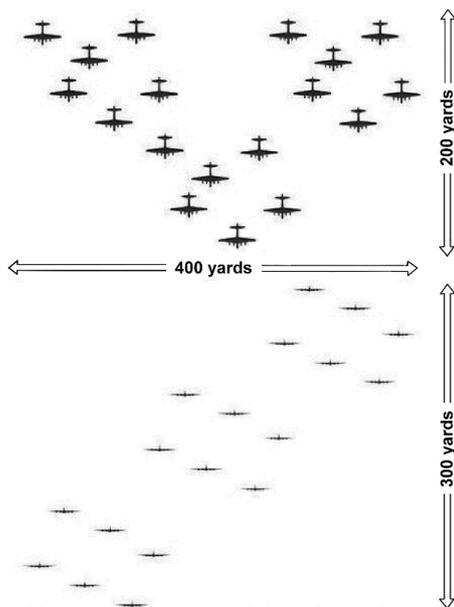
Mein Vater (Heinrich Aretz) ist sofort mit einem Bekannten zu dem englischen Flieger hingegangen und hat den Schwerverletzten aus dem Stacheldraht befreit, in den dieser sich verfangen hatte. Man schickte dann mich und die neben uns wohnende Maria Felser (Jetzt Frau Heidemann) mit einer Kanne Milch (oder Kaffee?) zu dem Verletzten hin. Dieser war so durstig, wohl durch seine Verletzung und der langen Dauer bis zu seiner Auffindung, daß er auf Stücke seines Fallschirms kaute. Aus Dankbarkeit gab er mir eine Packung Schokolade; eine für uns Kriegskinder unbekanntes Köstlichkeit.

Da sich das Auffinden des Engländers in Windeseile herumsprach, waren in kürzester Zeit schon eine Menge Leute zur Stelle. Wenig später kamen die Brander Polizei und deutsche Offiziere, welche die Schaulustigen etwas auf Distanz hielten. Ein Herr Kind, später Wirt der Gaststätte Kind an der Linde, war auch anwesend und fungierte als Dolmetscher. Der verletzte Engländer hatte bei seinem Abtransport so große Schmerzen, daß er laut schrie und weinte, als man ihn auf die Trage legte. Über sein weiteres Schicksal ist mir nichts bekannt.

Im Laufe des Jahres 1943 bekam der Luftkrieg auch deshalb eine neue Qualität, weil die Amerikaner nach der [Casablanca-Konferenz](#) vom 14. bis zum 24. Januar 1943 und der dort vereinbarten [Combined Bomber Offensive](#) ihre Aktionen auf das Reichsgebiet

auszudehnen begannen. Den Engländern waren weiter Tagangriffe zu gefährlich, sie blieben bei ihrer Strategie. Die [United States Army Air Forces](#) (USAAF) verfolgten politisch gewollt eine andere Strategie als die Briten: Sie setzten auf Punktangriffe bei Tageslicht und aus großer Höhe statt auf nächtliche Flächenbombardements gegen feindliche Städte. Die durchweg viermotorigen Bomber der USAAF, zu zwei Dritteln vom Typ [Boeing B-17](#) und zu einem Drittel [Consolidated B-24](#), würden mithilfe ihrer hoch entwickelten, optoelektrischen Zielgeräte gegnerische Ziele genau angreifen können. Damit sei es möglich, aus 20.000 Fuß Höhe eine Bombe in ein Heringsfass zu werfen, hatten US-Staboffiziere schon 1941 getönt. Da aber zunächst noch keine Langstrecken-Jäger zur Verfügung standen, waren enorme amerikanische Verluste vorprogrammiert. Man vertraute aber auf die Bewaffnung der Bomberverbände.

Was in der Theorie relativ einfach zu sein schien, war in der Praxis nicht leicht umzusetzen. Die Maschinen mussten in einer genau auskalkulierten, [Combat box](#) genannten, taktischen Formationen fliegen, um sich gegenseitig mit ihren Waffen optimalen Feuerschutz zu bieten. Bei einer späteren Untersuchung im Jahre 1943 stellte man fest, dass über die Hälfte der Bomber, die von den Deutschen während eines Angriffs abgeschossen wurden, außerhalb der Hauptformation geflogen waren. Das Ziel bestand darin, ein Gleichgewicht zwischen konzentrierter Abwehrfeuerstärke und den Schwierigkeiten zu finden, die die Piloten beim Fliegen in einer engen Formation hatten. Entfernungen wurden so berechnet, dass ein einziges Flakgeschoss zwischen zwei Bombern explodieren konnte, ohne dass es beide Flugzeuge schwer beschädigen konnte. Anfangs flog USAAF in Staffeln von jeweils sechs Flugzeugen, wobei die Flugzeuge ungefähr 100 Fuß (30 m) voneinander entfernt waren. Doch erkannte man bald, dass solche Verbände, die in großen Abständen flogen, nicht stark genug waren, um die deutschen Kampfflugzeuge abwehren zu können.



Ab 1943 bildete man 54 Flugzeuge starke Geschwadergruppen-Formationen, 1,3 Meilen (2,1 km) breit und 0,3 Meilen (480 m) lang. Obwohl diese Formationen eine bessere gegenseitige Abwehrunterstützung zwischen den Flugzeugen, den Staffeln und den Geschwadern bot, war es für die einzelnen Flugzeuge im Kurvenflug weiterhin schwierig, ihre Position zu halten. Im April 1943 wurden die Formationen der Geschwadergruppen immer enger gefasst, wobei drei V-Formationen in einer Richtung übereinander gestaffelt flogen, während das restliche Geschwader in entgegengesetzter Richtung gestaffelt war. Diese "enge" Formation ermöglichte eine konzentriertere Feuerkraft zwischen den Staffeln und den Flugzeugen.

Die Verbände hatten allerdings eine relativ ungeschützte Stelle, nämlich die letzte im Verband, welche etwas makaber [Purple Heart](#) Corner genannt wurde.



Eine Formation zu bilden nahm viel Zeit und Mühe in Anspruch, Ein Flugplatz bot maximal ca. 40 Bombern Platz und es dauerte eine ganze Flugstunde um aus den Geschwadern der einzelnen Flughäfen eine Angriffsverband mit mehreren hundert Flugzeugen zu formieren. Dabei wurden große Mengen wertvollen Treibstoffs verbraucht und es erwies sich als äußerst anstrengend für die Piloten.



Eine „fliegende Festungen“ **Boeing B-17 Flying Fortress**



und Maschinen vom Typ **Consolidated B-24 „Liberator“**

Wie in Schrift „Die Batterie an der Vennbahn“ berichtet, gestaltete sich der Luftkrieg für die Alliierten 1943 schon ziemlich desaströs. Allerdings klingt hier auch schon an, dass die deutsche Luftabwehr ihre Probleme hatte:

3. Die Zeit der langen Nächte

In die Monate mit den längeren Nächten fielen die als „Schlacht um Berlin“ bekannten 16 Nachtangriffe der RAF. Von diesen insgesamt 9.111 Bombereinsätzen kehrten 492 Maschinen nicht zurück; gingen bei Notlandungen in England 95 zu Bruch und brachten 891 Maschinen schwere Beschädigungen mit. Es fielen 3.500 blutjunge Freiwillige. Alliierte Jagdflieger hatten nicht genug Reichweite, ehe mit den „Mustangs“ (P 51) ein ideales Jagdflugzeug auftauchte. Die Nachricht von seinem Auftauchen hatte Göring noch als „Geisterseherei“ abtun wollen; als er aber die Wahrheit erkennen musste, will er gesagt haben, jetzt sei der Krieg verloren.

*Im September 1943 war für den um sein Prestige besorgten Reichsmarschall schon die Nachricht, dass bei Aachen feindliche Jäger abgeschossen wurden, so alarmierend, dass er sie nicht wahrhaben wollte. Der mit neuer 8,8/41 und Eisenbahnbatterien (10,5 cm Kaliber) am 19. 7. 43 zur Flakgruppe Aachen ausgebauten Abteilung vom Lousberg war ein Jägerabschuss geglückt, der zwischen Göring und dem **General der Jagdflieger Galland** eine Auseinandersetzung hervorrief, die für den Realitätsverlust in totalitären Führungseliten typisch ist. Speer berichtet darüber: **Galland hatte Hitler gemeldet, dass Jäger, die die amerikanischen Bomberverbände begleiteten, bei Aachen abgeschossen worden seien. Er hatte hinzugefügt, welche Gefahr auf uns zukomme, wenn es in kurzer Zeit den amerikanischen Jägern durch größere Zusatztanks gelingen würde, den Bombern noch viel tiefer ins Reich hinein Jagdschutz zu geben.***

Diese Besorgnis hatte Hüter Göring mitgeteilt. Göring, im Begriff, seinen Sonderzug in Richtung Rominter Heide zu besteigen, fuhr Galland an: „Wie kommen sie dazu, dem Führer zu erklären, dass amerikanische Jäger bis ins Reichsgebiet gekommen sind? . . . Das ist doch Unsinn, Galland, wie kommen sie zu solchen Phantastereien? Das ist der reine Schwindel!“ Galland schüttelte den Kopf: „Das sind Tatsachen, Herr Reichsmarschall!“ Er blieb dabei in betont legerer Haltung stehen, die Mütze etwas schief auf dem Kopf, eine lange Zigarre in den Mund geklemmt. „Amerikanische Jäger sind bei Aachen abgeschossen worden“ . . . „Also, Herr Galland“, versuchte Göring energisch die Debatte zu beenden, „ich befehle Ihnen dienstlich, dass die amerikanischen Jäger nicht bis Aachen kamen“. Der General versuchte einen Einwand . . . Nun geriet Göring aus der Fassung: „Ich gebe Ihnen hiermit den dienstlichen Befehl, dass sie nicht da waren. Haben Sie verstanden? Die amerikanischen Jäger waren nicht da! Verstanden! Ich werde das dem Führer mitteilen“. Göring ließ General Galland einfach stehen. Schon im Weggehen, wandte er sich noch einmal drohend um: „Sie haben meinen dienstlichen Befehl“. Mit einem unvergesslichen Lächeln erwiderte der General: „Zu Befehl, Herr Reichsmarschall!“

Mit solchen Mitteln kämpfte Göring damals nach dem Fiasko von Hamburg um sein Ansehen beim „Führer“, der bereits von Bormann entsprechend beeinflusst, bei den Lagebesprechungen ausfällig wurde (77):

„Wo bleibt denn bloß der Eiserne heute? Wahrscheinlich ist er damit beschäftigt, wehrlose Hirsche abzuschießen statt britische Flugzeuge“.

Kaum ein Flugzeug, das im Aachener Raum niederging, hat so heftige Auseinandersetzungen ausgelöst wie dieser Jäger. Ehe aber Gallands Prophezeiung: „Sie werden bald noch weiterkommen!“ wahr wurde, erlebten die angloamerikanischen Bomber schwarze Stunden. Der zweite Tagesangriff der Amerikaner auf Schweinfurt am 14. 10. 1943 vernichtet zwar nach Speers Angaben 67% der deutschen Kugellagerproduktion durch Brand der Ölbäder in den Maschinenhallen (78).

Göring aber ließ triumphierend ins ostpreußische Führerhauptquartier drahten, die Landschaft sei übersät mit amerikanischen Bombern. Das amerikanische „War diary“ von Freemann verzeichnet, dass von 320 gestarteten Forteresses 60 abstürzten, 186 z. T. mit schwersten Schäden oder nicht mehr einsatzfähig zurückkamen und dass 594 Männer ausfielen, die tot oder lebendig in Feindeshand gerieten.

*Sieger waren mit ihren Bordkanonen die deutschen Jäger; auf das Konto der gesamten Flak im Reichsgebiet gingen trotz erhöhten Munitionsverbrauches nur 2 Abschüsse. Offiziell wurde den Flakhelfern an Aachens Geschützen kein einziger Abschusserfolg verbucht. Aber aus den Berichten der US Piloten geht hervor, wie manche Maschine in große Gefahr geriet durch Flakbeschuss. Da heißt es über die Erlebnisse des Führungsflugzeuges der III. Division unter Oberst Old: **Als die Division dem Gebiet von Aachen näherkam, wo sie sich mit der Jägereskorte für den Heimflug treffen sollte, war von den P 47 nichts zu sehen. Das sich verschlechternde Wetter hatte sie am Boden festgehalten und – ein Omen für die heimkehrenden Bomber – statt amerikanischer Jäger begrüßte die deutsche Flaksperrre das Führerflugzeug von Oberst Old. Nachdem er bereits 2 Flaktreffer abbekommen hatte, war es unwahrscheinlich, dass er noch einmal getroffen würde. Drei schwere Treffer auf ein und demselben Einsatz, das wäre schon eine Art „fataler Attraktion“. Aber gerade das geschah, als sie sich Aachen näherten. Eine schwere Flaksperrre zerschlug ihm zwei Motoren zu gleicher Zeit. Das Flugzeug fiel aus dem Verband und verlor in wenigen Augenblicken 200 Fuß Höhe, ehe es der Pilot Major Tom Kenny wieder in die Gewalt bekommen konnte. Einige Besatzungsmitglieder meinten, es sei Zeit auszusteigen. „Zum Teufel, nein.“ gab Old zur Antwort, „Wir schaffen es noch bis England!“.***

In einer Formation von Kumulus-Wolken verloren die nachstoßenden deutschen Jäger die Fährte. Doch bis zum Stützpunkt brachten Oberst Old und seine Leute die Maschine nicht, sie landeten irgendwo an der Themse. Von den anderen dieser Division, die sich bis England durchgeschlagen hatten, brachten 5 ihre Maschine nicht mehr heil herunter; 5 waren über Deutschland abgestürzt.

Von den 21 Maschinen der 93. Gruppe kamen nur 11 zurück; der 305. Gruppe gingen 13 verloren (80). Der Tag sollte als „Schwarzer Donnerstag“ in die Annalen der amerikanischen Luftwaffe eingehen; es war die bis dahin schlimmste Katastrophe in der Geschichte des Bombenkrieges. Man vermutete, die Luftwaffe habe den Sprechverkehr der allzu sorglosen Amerikaner abgehört und sich entschlossen, mit ihrem Eingreifen zu warten, bis die Thunderbolt-Jäger abdrehen mussten. Von da an bis zum Ziel und wiederum zurück wurden die Bomber dann in einem Ausmaß gerupft wie nie ein Bomberverband zuvor. Zu recht tauchte nach dem Kriege die Frage auf, ob das Ziel, die Vernichtung der kriegswirtschaftlich bedeutsamen Kugellagerfabriken, es rechtfertigte, fast die gesamte 8. US Luftflotte aufs Spiel zu setzen, zumal die deutsche Rüstungsindustrie ihren Bedarf sehr rasch durch Lieferungen aus Schweden decken konnte.

An anderer Stelle heißt es in dieser Schrift:

In den langen Nächten und an den „schwarzen Tagen“ zwischen Oktober 43 und dem 31. März 1944 waren 20.224 Bomberflüge durchgeführt worden, die in den deutschen Städten Zehntausende, darunter Frauen und Kinder (von den insgesamt 600.000 Bombenopfern) töteten. Dabei hatten sich 1922 auf einer Washingtoner Konferenz über Rüstungsfragen die Völker einmal geeinigt: „Luftbombardements zum Zwecke der Terrorisierung der Zivilbevölkerung, zur Beschädigung von Privateigentum oder zur Verwundung von Nichtkombattanten sind verboten“. Von solchen Aktionen waren 1.047 Bomber nicht zurückgekehrt, und 1.682 Maschinen sind schwer beschädigt worden. Fast alle Staffeln verloren in diesem Zeitraum die Masse ihrer einigermaßen erfahrenen Besatzungen. Einer der Überlebenden meint: „Wir waren damals fast noch Kinder, und es gab vieles, was wir uns nicht vorstellen konnten, einschließlich der Daten und Fakten. Es ist fast unvorstellbar, dass im Verlauf der 35 Angriffe dieser Periode, in diesem einen Winter beinahe 10.000 Mann Flugzeugbesatzung ausgelöscht wurden. Die Bomber waren leistungs- und waffenfähig den deutschen Jägern mit ihren Bordkanonen hoffnungslos unterlegen. Was nützt schon ein MG gegen die Kanonen der Nachtjäger und ihre größere Schußweite.“

Die beladenen englischen Bomber waren die reinsten Feuerstühle, sie waren an der Rumpfunterseite völlig ungeschützt. Das wusste natürlich auch die deutsche Flugabwehr. Jagflugzeuge wurde mit nach oben gerichteten Bordwaffen ausgerüstet und so konnten die Jäger relativ ungefährdet unter die Bomber fliegen und diese abschießen. [Schräge Musik](#) Die Bomber sind explodiert, bevor die Männer in ihnen wussten, was passiert war.

Der bei Emunds erwähnte Angriff auf Regensburg und Schweinfurth am 17. August 1943 war ein Angriff im Gefolge der sogenannten [Operation Double Strike](#).

Eine ganze Reihe von Fan-Beiträgen rühmen zwar die B-17 Flying Fortress als eine Maschine, die immer eine Legende bleiben werde und entscheidenden zum Sieg der Amerikaner beigetragen habe. Sie war bekannt dafür, große strukturelle Schäden erleiden zu können und manchmal mit einem, zwei oder gar drei zerschossenen Motoren noch sicher zurück zum Stützpunkt zu fliegen.

Die [Eighth Air Force](#) schätzte aber damals die durchschnittliche Lebensdauer einer B-17 auf 215 Tage: Davon war der Bomber 119 Tage lang betriebsunfähig, über 49 Tage in Reparatur und nur 47 Tage im Einsatz. Es galt schon als bemerkenswert, wenn eine B-17 in ihrem ersten Dienstjahr 25 Einsätze überlebte. Leider kann ich dazu keine weiteren Angaben machen; eine Aufschlüsselung der amerikanischen Verluste (9949 Maschinen, 79265 Mannschaften) nach Jahreszahlen, Flugzeugtypen etc. habe ich nicht gefunden. Was in den Berichten über Luftkrieg meist unerwähnt bleibt, sind die enormen Belastungen der Mannschaften. In einem Beitrag der Armeeweitschrift „Stars and Stripes“, Februar 1944, heißt es:

Schnelle und genaue Arbeit wird von jedem Mitglied der Besatzung verlangt, vom Bordschützen bis zum Piloten, noch dazu in besonders hinderlicher Bekleidung: über dem wollenen Unterzug trägt jeder gegen die grimmige Kälte in 8000 Meter Höhe einen elektrisch beheizten Overall. Dann kommt die Uniform. Darüber wird eine schaffellgefütterte Fliegerkombi gezogen, in der man sich kaum bewegen kann. Aber das ist nicht alles: Anschließend stülpt sich jeder den Brust- und Rückenpanzer über, ein dichtes

Kettenhemd, das vom Hals bis zum Becken reicht und gegen Flaksplitter und MG-Geschosse schützen soll.

Nun steigen die Männer in die hohen Schaffellstiefel, legen die grellgelben Schwimmwesten an, schließen die Fallschirmgurte und ziehen zuletzt die dicken, elektrisch beheizten Handschuhe über. Auf den Kopf kommen eine warme Mütze und der Stahlhelm.

Zu der Bekleidung gehören noch Geräte: Ohne künstliche Zufuhr von Sauerstoff würde der Flieger in großen Höhen in kurzer Zeit bewusstlos; so wird die Sauerstoffmaske um den Hals gehängt (deren Druck auf das Gesicht später während des Fluges fast zur Verzweiflung treibt), ferner Kopfhörer für das Bordsprechgerät und das dazugehörige Kehlkopfmikrofon — das eine über die Ohren klemmt, das andere strafft um die Kehle.

Von dem Augenblick an, in dem auf der Startbahn die Gashebel auf Vollgas vorgeschoben werden, beginnt die Spannung. Die Geschwindigkeit steigt auf 150, 200 Km/h, bevor der schwere Bomber vom Boden abhebt. Schon das geringste Abweichen von der Startbahn würde die Reifen zum Platzen bringen und das Flugzeug in eine Feuer- und Rauchsäule verwandeln. Die ganze Besatzung hält den Atem an. Aber die Maschine ist nicht abgerutscht, sie fliegt.

Jetzt wird es Zeit, die Sauerstoffmaske anzulegen, so dass der Gummi sich langsam in die Haut einpresst. Jetzt kommt für den Piloten der Augenblick, sein Funkgerät so weit aufzudrehen, bis die atmosphärischen Störungen und die feindlichen Störsender übertönt werden. Ein ohrenbetäubender Lärm setzt ein, es darf aber kein Wort überhört werden.

Nun wird es Zeit für den Piloten, sein Augenmerk ständig auf die über und neben ihm fliegenden Maschinen zu richten, mit einer Hand die Steuersäule zu halten und mit der anderen vier Gashebel und die Steuerung der vier Verstellpropeller in die richtige Lage zu bringen, mit den Füßen die Seitenruder-Pedale gegen die harte Federung zu drücken — kurzum, genau in der Formation zu bleiben, während die Maschinen 100 Meter pro Sekunde vorwärts jagen und in der böigen Luft auf und ab stampfen. Die Schützen fangen nun an, in ihren Drehtürmen systematisch den Himmel nach feindlichen Jägern abzusuchen, die sich jeden Augenblick auf den Verband stürzen können. Der Navigator beginnt schwitzend sein unablässiges Rechnen und Kontrollieren.

Bereits nach 2 oder 3 Stunden spürt der Pilot Schmerzen in Armen, Beinen und im Rücken; auch die übrige Besatzung fühlt sich steif. Das Kehlkopfmikrofon beginnt die kleinsten Rasierwunden in quälender Weise aufzuscheuern; der Rand der Schwimmweste reibt die Backen wund. Aus den Kopfhörern ertönt, sobald man über 6000 Meter fliegt, ein irritierendes Geräusch wie eine Kreissäge, das einem auf die Nerven geht. Kälte kriecht durch die dicke Bekleidung. Die Sauerstoffmaske presst sich auf das Gesicht wie eine würgende Hand. Instinktiv möchte man sie lösen und wegreißen; die Vernunft zwingt jedoch, es zu unterlassen.

Spätestens in der fünften Flugstunde muss man jeden Augenblick damit rechnen, dass deutsche Jäger über den Kampfverbänden auftauchen, um sich mit heulenden Motoren auf sie zu stürzen. Aber mit den Bombern fliegen die Thunderbolt- und Mustang-Jäger — für die Bomberbesatzungen sind ihre dunklen, dicken und eleganten schlanken Rümpfe schöner als der schönste Mädchenkörper.

Das Zeichen des Angriffs ist der Anruf des oberen MG-Schützen: „Me-109-Jäger fünf Uhr. Hoch. Zehn Stück.“ Nach dem ersten leichten Druck auf die Magengegend, den die Meldung auslöst, wartet jeder gespannt, bis das Geknatter des schweren Zwillings-MG des oberen Turmes anzeigt, dass der Kampf begonnen hat. Von nun an geht alles so schnell, dass gar keine Zeit bleibt, sich zu fürchten. Geschosse spritzen durch die Bordwand mit dem Geräusch eines pneumatischen Niethammers.

Der rechte Rumpfschütze wird getroffen. Der Copilot erhält den Befehl, ihm Erste Hilfe zu leisten. Bereits in den nächsten Minuten fangen für ihn die Schwierigkeiten an. Am schlimmsten ist die Enge des Raumes: Der Copilot muss erst den Sicherheitsgürtel lösen, die Stecker für Heizung und Funkgerät herausziehen, den Rüssel des Sauerstoffgerätes abnehmen und schließlich seinen Sitzfallschirm ablegen. Wird die Maschine während der nächsten 10 Minuten getroffen, so ist der Copilot derjenige, der auf keinen Fall abspringen kann. Er hängt eine tragbare Sauerstoffflasche um, windet sich aus seinem Sitz und zwingt sich nach hinten.

Jede einzelne Falte seiner Fliegerkombi scheint dafür geschaffen zu sein, an allen Griffen, Knöpfen, Hebeln und Kanten hängen zu bleiben, von denen es im Innern des Bombers unzählige gibt. Neben dem Unterteil des oberen Kampfstandes kann er sich gerade vorbeidrängen, aber nur wenn der Turm stillsteht; schwenkt ihn der Schütze jedoch herum, so besteht die Gefahr, dass er vom Getriebe erfasst und verletzt wird. Der schmale Gang neben dem Bombenschacht ist voller kantiger Rippen und Verstärkungen.

Der rechte Rumpfschütze hängt bewusstlos in seinem Kampfstand. Der Wind donnert mit 60 Grad Kälte durch die Einschussöffnung herein. Der Verwundete braucht Desinfektionspulver auf seine Wunde, einen Druckverband, und sein blutendes Bein muss abgebunden werden. Mit den dicken, elektrisch beheizten Handschuhen kann das nicht gemacht werden; der Copilot legt sie deshalb ab. Wenn er Geschick und Glück hat und den Verband schnell hinbringt, kann er womöglich in 2 bis 3 Minuten seine Handschuhe wieder anziehen. Aber auch dann wird er nicht ohne Andenken davon kommen. Der Luftstrom, der herein weht, ist sibirisch kalt. Die paar Minuten ohne Handschuhe können leicht ein halbes Jahr Lazarettaufenthalt bedeuten mit der vagen Hoffnung, dass die Finger gerettet werden. Es geht jedoch um das Leben des Kameraden, und da gibt es kein Zaudern.

Das nächste Problem des Kopiloten ist es, sich durch das Rumpfinnere wieder auf seinen Sitz zurückzuarbeiten. Seine Sauerstoffflasche ist fast leer, und er bewegt sich nur noch mühsam vorwärts.

Inzwischen nähern sich die Flying Fortresses allmählich dem Ziel. Die deutschen Jäger und die Flak haben hier den Schwerpunkt ihrer Abwehr gebildet. Die Luft ist voller Sprengwolken der Flakgranaten. Alle Ausweichmanöver, die ein Bomber macht, erfordern die ganze Kraft des Piloten. Die Besatzung zählt die quälenden Sekunden. Schließlich kommt das Gefährlichste, der geradlinige Zielflug, und endlich der erlösende Ruf „Bomben ab!“.

Der Verband wendet — heimwärts; und wieder die gleichen Schwierigkeiten wie auf dem Hinweg, bis zu dem gesegneten Augenblick, in dem er über dem Kanal im sicheren Schutz der Jagdstaffeln hinuntergeht.

Von vielen Einzelschicksalen der bei den alliierten Luftangriffen eingesetzten Maschinen sind einige im Internet verzeichnet; als Beispiel ein Beitrag aus dem [American Air Museum in Britain](#). Dort finden sich auch nähere Angaben zu einzelnen Mitgliedern der 10köpfigen Mannschaft.

Pilot	1st Lieutenant
Co-Pilot	Flight Officer
Bombenschütze	2nd Lieutenant
Navigator	2nd Lieutenant
Techniker/oberer Turmschütze	Technical Sergeant
Funker	Technical Sergeant
Kugelturmschütze	Staff Sergeant
Rechter Rumpfschütze	Staff Sergeant
Linker Rumpfschütze	Staff Sergeant
Heckschütze	Staff Sergeant

Da der Kugelturm äußerst klein ist, wird diese Stellung immer einem Besatzungsmitglied kleineren Körperbaus zugeteilt. Er muss bis zu fünf Stunden auf engstem Raum verweilen, ohne dabei die Sicherheit eines Fallschirms zu haben. Sollte der B-17 etwas zustoßen, würde es mit der Hilfe eines anderen Besatzungsmitglieds ungefähr eine Minute dauern, bis er aus dem Kugelturm gestiegen ist und seinen Fallschirm angelegt hat. Eine Minute in einer abstürzenden B-17 ist eine sehr lange Zeit.



Andererseits waren die amerikanischen Bomberverbände für die deutschen Jagdflieger ein wahrer Alptraum.

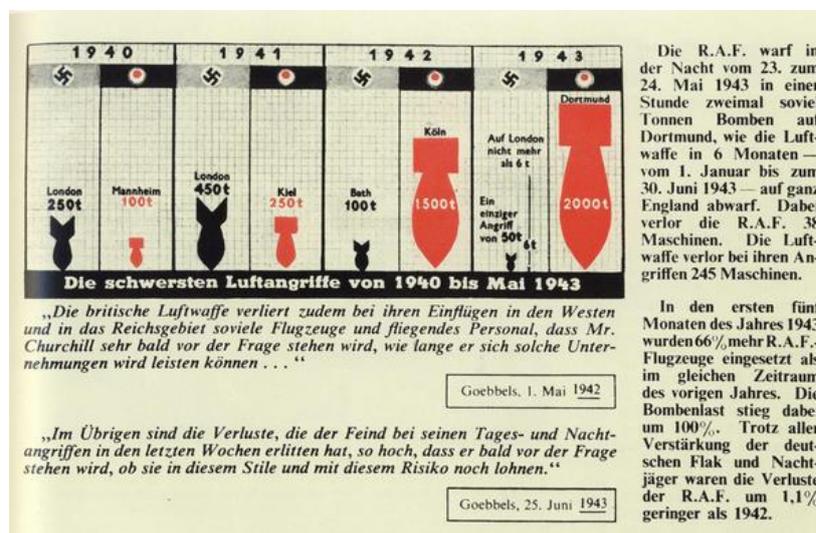
Der [Jagdflieger Hans Philipp](#) schrieb einem Freund: *Selbst gegen Spitfires zu kämpfen ist ein Spaß. Und du denkst dabei noch nicht einmal daran, wie gefährlich dieses Leben ist. Aber wenn du in einen Verband von 70 Fliegenden Festungen hinein kurvst, fallen dir alle Sünden deines Lebens ein.*

In meinen ersten Semesterferien habe ich mir durch Arbeit in einem Aachener Betrieb etwas Geld verdient. Einer meiner jüngeren Arbeitskollegen war im Krieg Jägerpilot gewesen. Er erzählte mir einmal, dass man sich beim Angriff auf einen solchen Verband möglichst tief duckte und hoffte am Ende heil durchzukommen. Umgekehrt waren die Angriffe für die Bomberbesatzungen ein Alptraum. Vor allem die in MG-Kanzeln eingequetschten Schützen hatten bei einem Abschuss kaum eine Chance, mit einem Fallschirm sich retten zu können.

Der 2013 gestorbene Meißner Historiker Gerhard Steinecke hat über den gebürtigen Meißner Hans Philipp eine Art Biografie verfasst, und er nennt die Schwierigkeit, Zugang zu Persönlichkeiten jener Zeit zu erlangen „wohl bleibende Erblast des Nationalsozialismus“. Dazu: [saechsische.de: Einer von Vielen](#). Ein Thema, welches auch Paul Emunds in seiner Schrift anspricht. Wie ist das Verhalten jener Menschen zu bewerten, die mehr oder weniger freiwillig die Existenz des nationalsozialistischen Staates ermöglicht haben? Dazu habe ich leider bisher im Internet noch keinen weiteren Text gefunden. Umgekehrt halte ich solche Fernsehsendungen wie kürzlich für völlig unangemessen, die deutschen Soldaten wären durch die Hitlerjugend zu fanatischen brutalen Kämpfern erzogen worden, die lieber sterben als sich ergeben wollten.

Im Laufe des Krieges ergaben sich aus den Erfahrungen der Jäger effektive Taktiken. So fügten sie u. a. mit dem sogenannten [Wilde-Sau-Nachtjagdverfahren](#) den angreifenden Luftverbänden schwere Verluste zu. Begriffe wie [Himmelbett-Verfahren](#) und [Kammhuber-Linie](#) stehen für besondere Organisationsformen der Luftverteidigung.

Wenn man heute den ehemaligen [Fliegerhorst Venlo-Herongen](#) besucht, gewinnt man einen Eindruck von dem Ausmaß der deutschen Jagdabwehr. Nicht allzu weit davon ist auf dem [Rheinberg War Cemetery](#) die Kehrseite zu besichtigen.



Auf deutscher Seite führten die zunehmenden Personalsorgen dazu, dass gemäß einem Führerentscheid vom 7. 1. 1943 in diesem Frühjahr Schüler als [Flakhelfer](#) eingezogen wurden. Die rechtlichen Voraussetzungen waren schon in den 30iger Jahren durch das Wehrgesetz (21. 5. 1935) und andere Gesetze geschaffen worden. Aber am Ende wurde von den Versprechungen, welche man den Jungen anfangs gemacht hatte, so gut wie nichts eingelöst. Im Grunde genommen war es ein Verbrechen.



Ganz links der 16jährige Eilendorfer Alfons Felser in der Stellung Gut Kalkofen.

Ausführlich wird darüber berichtet in der angezeigten Schrift von Paul Emunds über die Batterie an der Vennbahn und in dem von ihm verfassten Sammelband [mit 15 an die Kanonen](#); außerdem noch in dem [Bericht von Alfons Felser über seine Zeit als Luftwaffenhelfer](#).

In der Nacht zum 14 Juli 1943 war dann Aachen das Ziel eines ersten schweren Bombenangriffs; dazu enthält die Luftkriegsliste der Stadt Aachen den Eintrag:

Großangriff, 1.45 – 2.42 Uhr,
ca 200 Flugzeuge, 26 Minen, 489 Spreng-, 110.000 Brand-, rd. 21.000 Phosphorbrandbomben, 294 Tote, 745 Verletzte, 3600 Augenschäden, (368 Verschüttete, davon 147 tot. Die Toten werden am 21.7.43 auf dem Waldfriedhof feierlich bestattet)
Zerstört oder beschädigt u.a.: St.Adalbert, St.-Michael-A., St.Michael-B., St.Nikolaus, St.Paul, St.Peter, Gymnasialkirche, Annakirche, Rathaus, Elisenbrunnen, Couven-Museum, Theater, IHK, Konzerthaus, Marschiertor.

Eine Bombe fiel auf die Vennbahn-Flakstellung. Zwei junge Luftwaffenhelfer und 2 Soldaten wurden getötet. Eine weitere vereinzelt Bombe schlug in Eilendorf neben der Marienstraße ein, wobei selbst die ca. 200m entfernte Kirche noch erheblich Beschädigungen davontrug.

[Josef Junker, Erinnerungen an die Bombennacht zum 14. Juli 1943](#)



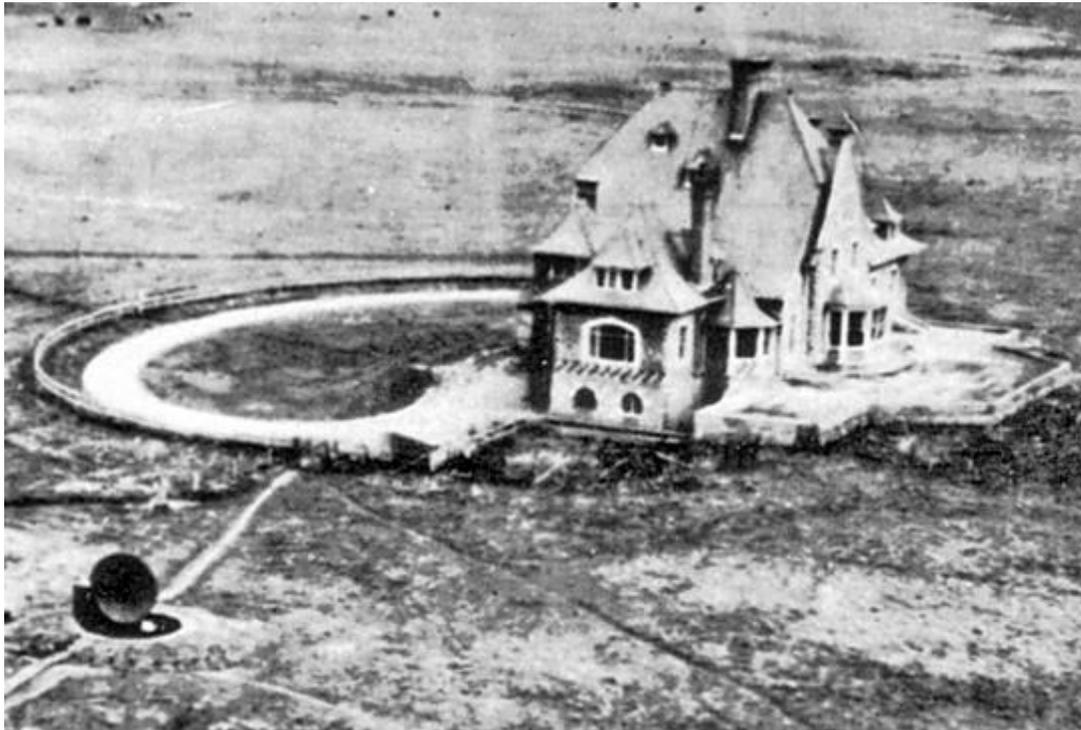
Im Vordergrund ist die damals noch unbebaute Turmstraße zu erkennen.



An der Linde brannten bei diesem Angriff zwei Häuser aus

Bei der **Operation Gomorrha** genannten Angriffsserie vom 24. Juli bis zum 3. August 1943 auf Hamburg wurden erstmals durch **Düppel-Streifen** die Ortungsgeräte entscheidend gestört. Sie waren in Deutschland durch eine Forschungsanstalt in Berlin-Düppel entwickelt worden. Diese Streifen, welche wir Lametta nannten, waren später nach Angriffstagen überall auch bei uns zu sehen. Dazu gehört noch eine besondere Vorgeschichte:

In einem Kommandounternehmen, **Operation Biting** genannt, vom 27. auf den 28. Februar 1942 hatten die Engländer wichtige Teile des auf Bild vorne sichtbaren „**Würzburg**“-**Funkmessgerätes** erobert und Soldaten der deutschen Bedienung gekidnappt. Dadurch konnten die Engländer ihre Düppelstreifen den deutschen Messgeräten anpassen



Château Bruneval in Nordfrankreich

Ungeachtet solcher und anderer Verteidigungsmaßnahmen gingen viele Maschinen der Engländer und Amerikaner bei ihren Angriffen verloren

Bei zum **Luftangriff auf Kassel am 22. Oktober 1943** konnten sich die Engländer in den Funkverkehr der Nachtjäger-Leitstelle einklinken und die deutschen Jäger zunächst auf Scheinziele hetzen. Trotzdem wurden viele Bomber abgeschossen.

In der **Royal Air Force Bomber Command Campaign Diary October 1943** heißt es dazu:

569 aircraft — 322 Lancasters, 247 Halifaxes — to Kassel. The German controller was again successful in assessing the target and 43 aircraft — 25 Halifaxes, 18 Lancasters — were lost, 7.6 per cent of the force.

The initial 'blind' H₂S marking overshot the target but 8 out of the 9 'visual' markers correctly identified the centre of Kassel and placed their markers accurately. Although German decoy markers may have drawn off part of the bomber force, the main raid was

exceptionally accurate and concentrated. The result was the most devastating attack on a German city since the firestorm raid on Hamburg in July and the results at Kassel would not be exceeded again until well into 1944. The fires were so concentrated that there was a firestorm, although not as extensive as the Hamburg one.

28 Lancasters and 8 Mosquitos of No 8 Group carried out a diversionary raid to Frankfurt. Bombing was scattered. 1 Lancaster lost.

12 Oboe Mosquitos to Knapsack power-station and 1 to Dortmund, 17 aircraft minelaying in the Frisians and off Texel, 10 OTU sorties. 1 Mosquito lost.

It was on this night that an RAF ground radio station in England, probably the one at Kingsdown in Kent, started its broadcasts with the intention of interrupting and confusing the German controllers' orders to their night fighters. The Bomber Command Official History describes how, at one stage, the German controller broke into vigorous swearing, whereupon the RAF voice remarked, 'The Englishman is now swearing'. To this, the German retorted, 'It is not the Englishman who is swearing, it is me'.

Im Frühjahr 1944 gewannen die Alliierten nach den anfänglich hohen Verlusten zunehmend die Oberhand in dem Luftkrieg. Am 19. Februar begannen die Amerikaner mit ihrer **Big Week**-Offensive ([en.wikipedia: Big Week](https://en.wikipedia.org/wiki/Big_Week)), bei der 3800 Bombereinsätze gegen Flugzeugwerke in ganz Deutschland geflogen wurden. Die RAF beteiligte sich mit fünf Nachtangriffen. Zusätzlich setzten die Amerikaner über 3600 Begleitjäger ein.

Mit dem **North American P-51 Mustang** hatten die Amerikaner einen Begleitjäger, der mit Zusatztanks die Bomber bis tief ins deutsche Reich begleiten konnte, und der sich im Kampf Jäger gegen Jäger den deutschen Maschinen als überlegen erwies.



Dieser geballten Angriffswucht war die Heimatluftverteidigung nicht mehr gewachsen, die Verluste stiegen sprunghaft an. Hatte man im blutigen Oktober 1943 noch gehofft, die Oberhand über die amerikanischen Tagbomber erkämpfen zu können, so wurden im Frühjahr 1944 die Verhältnisse bald aussichtslos. General Arnold **General Henry H. Arnold** berichtete mit gewisser Übertreibung über die »Big Week«: »The week of 20 – 26 February 1944 may well be classed by future historians as marking a decisive battle of history, one as decisive and of greater world importance than Gettysburg. « Tatsächlich ist die »Big Week« bei vielen Luftkriegshistorikern der entscheidende Wendepunkt im Niedergang der Luftwaffe. Das ist allerdings eine ziemliche Vereinfachung der Geschichte des Luftkrieges. Die Heimatluftverteidigung brach nicht in

diesen fünf Tage zusammen, es war ein langer und verlustreicher Abnutzungskampf von Januar bis Juni 1944.

Über die Ereignisse in jenen Monaten kann man u. a. in Texten der Sammlung zu Beginn dieser Datei viele Einzelheiten erfahren, die sich aber nicht leicht zu einem Gesamtbild fügen lassen. Die Zahl der 1944 in Deutschland produzierten Flugzeuge war mit 39807 sicher beeindruckend hoch. Einmal waren aber die Produktionszahlen bei den Alliierten wesentlich größer, entscheidender war noch, die Luftwaffe verlor von Januar bis Mai 1944 2262 Jagdflieger bei einer durchschnittlichen Pilotenzahl von 2283. Das bedeutete, dass die Jagdwaffe in diesen fünf Monaten völlig ausgelöscht worden wäre, hätte sie nicht ständig Nachschub an neuen Piloten erhalten. Gerade hier aber lag das Problem. Einer der wichtigsten Gründe für das Absinken der Kampfkraft der Luftwaffe war die ungenügende Ausbildung des Pilotennachwuchses. Da in immer kürzeren Abständen eine wachsende Zahl an Piloten gefordert wurde, musste notgedrungen die Ausbildungszeit gekürzt werden. Mitte 1944 war die Zahl der Gesamtübungsflugstunden auf rund 120 gesenkt worden. 1939 hatte sie noch 230 bis 250 Stunden betragen. Dagegen stieg die Übungszeit der englischen Piloten von ca. 100 auf 360, die der amerikanischen Piloten von ca. 250 bis 300 auf bis zu 400 Stunden.

Wegen der wenigen Flugstunden, die die Ausbildung erlaubte, waren die jungen Piloten mehr mit der Handhabung des Flugzeuges beschäftigt als mit Schießen und Luftkampfaktik, d.h. sie konnten leichter abgeschossen werden. Die Flugzeugführer waren mit den modernen Frontflugmustern weniger vertraut, was zu Bedienungsfehlern und tödlichen Unfällen führte. Interessanterweise waren daher die Verluste ohne Feindeinwirkung in den letzten Kriegsjahren oft höher als durch Feindeinwirkungen. [Feldmarschall Hugo Sperrle](#), Kommandeur der Luftflotte 3 in Frankreich, meldete im Juli 1944, dass die Mehrzahl seiner Piloten nicht mehr als 8 bis 30 Tage aktiven Einsatz hinter sich hätten. Dies beanspruchte natürlich zusätzlich die wenigen erfahrenen Verbandsführer, für die die ungeübten Piloten nur eine Belastung darstellten. Meist gingen die jungen Jagdflieger schon bei den ersten ernsthaften Luftkämpfen verloren.

Trotz dieser Probleme waren die Verluste der 8. USAAF im April 1944 mit 512 abgeschossenen und 65 unreparierbaren Bombern die höchsten des Krieges, rein prozentual war die Verlustrate aber mit 3,6% der eingesetzten Flugzeuge wesentlich geringer als im Oktober 1943, wo noch 9,2% verloren gegangen waren.

General Galland schilderte vor dem »Jägerstab« Ende April 1944 die Lage: *»Das Problem, das der Jagdfliegerei durch die Amerikaner gestellt worden ist – ich stelle hier bewußt nur das Problem der Tagjäger heraus –, ist einfach das Problem der Luftüberlegenheit schlechthin. Die Entwicklung, wie sie jetzt läuft, grenzt bereits an Luftbeherrschung. Die Zahlenverhältnisse, mit denen jetzt am Tage gekämpft wird, liegen ungefähr bei 1:6 bis 1:8. Der Ausbildungsstand des Gegners ist erstaunlich hoch. Die technischen Leistungen, die er in seinen Flugzeugen hat, sind so beachtlich, dass wir sagen müssen: es muss bei uns schon etwas geschehen.«*

Bei dem Angriff der RAF am 11. April 1944 betrug der RAF-Verlust nur noch 2,6%.

[Royal Air Force Bomber Command 60th Anniversary Apr. 1944](#)

Dieser Angriff am mir noch in lebhafter Erinnerung. Mein Bruders Josef hatte anlässlich seiner ersten hl. Kommunion Freunde und Verwandte eingeladen. Bei dem Großangriff (Schwerpunkt Burtscheid) 22.40 bis 23.01 Uhr, warfen ca. 350 Flugzeuge innerhalb von 21 Minuten einen wahren Bombenteppich über Aachen ab. Bei diesem

Angriff zerstören 19 Minen, 4.047 Spreng-, 34.200 Brand und 8.685 Phosphorbomben einen erheblichen Teil der Stadt. Getötet wurden dabei 1.525 Menschen, 969 Verletzte waren zu beklagen. In dieser Nacht wurden total zerstört oder erheblich beschädigt u. a. die Kirchen St. Johann, St. Foillan, St. Michael, Herz Jesu, die Theresienkirche und St. Leonhard.

Wenn auch Eilendorf bei diesem Angriff weitgehend verschont blieb, versetzte uns das Bombenkrachen, deren Entfernung wir im Keller nicht abschätzen konnten, nach diesem schönen Tag in Angst und Schrecken.

Wesentlich schlimmer traf es uns dann in der Nacht vom 24. zum 25. Mai 1944, wobei wir noch unwahrscheinliches Glück hatten.

Dazu ein Text aus dem Buch:

Hubert Beckers und Anneliese Packbier, Eilendorf im 2. Weltkrieg

In der Nacht zum 25. Mai 1944 war Aachen wiederum das Ziel britischer Bomber. Die Berichte über den Ablauf der Angriffe sind widersprüchlich. Nach dem Luftschutz-Kriegstagebuch für Aachen erfolgte ein erster Angriff in der Zeit von 0.52 Uhr bis 1.15 Uhr mit dem Schwerpunkt der Bombenabwürfe in dem Stadtviertel um den Westbahnhof. Ein zweiter Angriff richtete sich — nach dieser Quelle — in der Zeit von 2.20 Uhr bis 2.38 Uhr gegen die Eisenbahnanlagen Rothe Erde.

Dem widersprechen die uns bekannten schriftlichen und mündlichen Schilderungen der Ereignisse dieser schrecklichen Nacht. Übereinstimmend wird berichtet, dass nur beim ersten Angriff dieser Nacht Bomben auf Eilendorf gefallen sind. Als die Eilendorfer nach der Vorentwarnung gegen 1.23 Uhr wagten, ihre Keller zu verlassen, konnten sie in der Dunkelheit nur undeutlich das Ausmaß der Zerstörung wahrnehmen. Schnell sprach sich aber herum, wenn in der Nachbarschaft Häuser zerstört waren. Männer und Frauen versuchten verzweifelt, die unter Trümmern Verschütteten zu bergen. Der zweite Luftalarm trieb sie wieder in die Keller zurück. Doch blieb unser Ort jetzt verschont. Keiner der Zeitzeugen erinnert sich an Bombenabwürfe auf Eilendorf während des zweiten Angriffs.

An den Angriffen dieser Nacht waren 442 Bomber der RAF (Royal Air Force) beteiligt. Diese kamen u. a. von den Basen Leconfield, Leeming, Lissett und Little Staughton. In Vorbereitung der anstehenden Invasion galten die Angriffe den beiden kriegswichtigen Verschiebebahnhöfen Rothe-Erde und Westbahnhof. Die Bomber mit dem Ziel Rothe-Erde verließen gegen 23 Uhr ihre Flughäfen in Richtung Scheldemündung.

Nach englischen Angaben fielen 0.55 Uhr die ersten Bomben auf Rothe-Erde. Kurz vorher hatten „Oboe Mosquitos“ rote TTs (Target Indicators) abgeworfen. (Oboe = Zielfindungsverfahren der RAF) Insgesamt warfen die Engländer in dieser Nacht rund 3000 Sprengbomben — überwiegend 10-Zentner-Bomben —, 3100 Brandbomben und 480 Phosphorbomben. Man zählte im Stadtgebiet Aachen rund 200 Tote. In Eilendorf waren etwa 50 Tote zu beklagen. Durch die niedergegangenen „Bombenteppiche“ waren die Gebiete um den Westbahnhof und an den Bahnanlagen Rothe Erde — Hüls wie umgepflügt. Die an der Hüls stationierte Eisenbahnflak erhielt einen Volltreffer, der vielen Flaksoldaten das Leben kostete. Infolge der schweren Sprengbomben waren die meisten Angriffssopfer in ihren Wohnungen oder Kellern verschüttet worden und dort erstickt. So auch in Eilendorf. Hier waren die Bewohner der oberen Hubertusstraße (der heutigen Wolfsbendenstraße), der Stapperstraße und der Karlstraße am meisten betroffen.

Fast alle Opfer waren hier unter Trümmern begraben worden. Tagelang waren u.a. die Männer der Eilendorfer Feuerwehr im Einsatz, um die vielen Toten und Verschütteten aus den Trümmern zu bergen.



Der für Eilendorf so schreckliche Angriff war für die Engländer mit außerordentlich hohen Verlusten verbunden, achtzehn Halifax-Bomber und ein Lancaster-Bomber gingen verloren. Diese hohen Verluste wurden hauptsächlich durch Nachtjäger aus Twente, St.Truiden und Venlo verursacht. Besonders gefürchtet bei den RAF-Piloten war der 22jährige [Major Heinz Wolfgang Schnauer](#) von der Basis St.Truiden, der in dieser Nacht innerhalb von vierzehn Minuten allein fünf Bomber herunterholte. Schon beim Anflug über den Niederlanden gingen mehrere Bomber verloren. In dem westlich von Maastricht gelegenen belgischen Ort Gellik wurde 1992 ein Gedenkstein für die gefallenen Besatzungsmitglieder eines kanadischen Bombers enthüllt, der in dieser Nacht beim Anflug auf Aachen abgeschossen wurde.

Überdies war der Angriff auf Rothe Erde für die Engländer ein Fehlschlag. Auf dem eigentlichen Rangiergelände explodierten nur drei Bomben, die übrigen fielen abseits und trafen neben Eisenbahnwagen und Eisenbahnflak die angrenzenden Wohngebiete. Die RAF erachtete daher einen zweiten Angriff als erforderlich. Zwei Nächte später wurden die Bahnanlagen Rothe-Erde erneut schwer bombardiert, diesmal zur 'Zufriedenheit' der RAF. Bei diesem Angriff wurden die Wohnviertel um den Bahnhof Rothe-Erde fast völlig zerstört.

Zusätzlich noch Links zu zwei der vielen Berichte über diesen Angriff:

[Erinnerungen von Frau Magda Keusch](#)

[Aufzeichnungen von Anneliese Packbier](#)



Der erwähnte Oberst Schnauer hatte auch bei den Engländern einen geradezu legendären Ruf:

https://en.wikipedia.org/wiki/Heinz-Wolfgang_Schnauer

Das Leitwerk seiner Maschine wurde im Imperial War Museum ausgestellt.

Angesichts der vielen herausragenden Gestalten im Kriegsgeschehen wie dem hier erwähnten Oberst Schnauer wird mir, wie schon vorher angedeutet, bewusst, zur Mentalität der in diesem Krieg agierenden Menschen sind kaum Darstellungen zu finden, welche alle damit zusammenhängenden Aspekte auch nur einigermaßen berücksichtigen. Wie soll man auch darin die Spannweite vom zwangsweise zum Militär gepressten 17jährigen Jungen und einem fanatischen SS-Mann, von einem Uboot-Kommandanten wie im Film „das Boot“ und einem Schlitzohr schwejk'scher Prägung etc. fassen? Das betrifft natürlich die Macher auf der anderen Seite in gewisser Weise auch. Jedenfalls sind manche Fernsehsendungen von einer erhellenden Darstellung meilenweit entfernt.

Der Angriff am 24/25 Mai gehörte zu denen, welche im Vorfeld der Invasion die Nachschub-Verbindungen zerstören sollten. Hier hatte die Bomben hauptsächlich freies Feld in eine Kraterlandschaft verwandelt. Wenn das Zentrum dieses Angriffs etwas mehr südlich gelegen hätte, wären wir wahrscheinlich nicht mehr mit dem Leben davon gekommen.



In dem kleinen Zwickel zwischen der Haupteisenbahnlinie und der Industriebahn nach Haaren war eine schwere Eisenbahnflak-Batterie aufgestellt. Bei dem Angriff sind viele der Soldaten umgekommen. Doch deren Zahl wurde nicht veröffentlicht. Solche Zahlen galten als Staatsgeheimnis.

Noch gut habe ich im Ohr, dass nach dem Angriff Leute auf der Straße riefen. Ein Haus nur ca. 100m weiter auf unserer Straßenseite war getroffen worden. Man wollte nach Verschütteten suchen. Doch bald scheuchte ein neuer Angriff, der die Gegend am

Westbahnhof zum Ziel hatte, die Helfer in die Keller zurück. Etwas später fand man in einer Ecke des Kellers Frau Schiffers mit ihrem einjährigen Söhnchen, scheinbar unverseht; sie waren tot. Die enorme Druckwelle der explodierenden Bomben hatte ihre Lungen zerrissen.

Am Morgen sahen wir dann, eine Bombe hatte noch keine 100 m hinter unserem Garten das Haus Geulen getroffen. Von der ganzen Familie lebte keiner mehr.



Als die beiden Töchter der Familie Geulen, Marianne und Marlies, welche in Bonn studierten, am Tag nach der stillen Beerdigung aller Bombenopfer die Gräber ihrer Eltern und Geschwister auf dem Nürmer Friedhof besuchen wollten, war der Friedhof von Nazis bewacht, die ihnen den Zutritt verwehrten.



Am Pfingstmontag versammelten sich alle trauernden Angehörigen und Dorfbewohner auf dem Marktplatz und zogen von dort zum Friedhof.

Die Nazis hielten große Reden und priesen den Heldentod der Gefallenen. Herr Pastor Braun durfte nur die bei einer Beendigung üblichen Gebete sprechen und kein zusätzliches Wort an seine trauernden Pfarrkinder richten.

Was Eilendorf hätte blühen können, zeigte sich am 28. 5. bei einem weiteren Angriff auf die Bahnstrecke bei Forst. Trotz der „nur“ ca 60 Toten war der Angriff für Eilendorf vergleichsweise glimpflich verlaufen.

Royal Air Force Bomber Command 60th Anniversary

24/25 May 1944

442 aircraft - 264 Lancasters, 162 Halifaxes, 16 Mosquitos - of all groups except No 5 to attack 2 railway yards at Aachen — Aachen-West and Rothe Erde (east of the town). These were important links in the railway system between Germany and France. 18 Halifaxes and 7 Lancasters lost, 5.7 per cent of the force. The Aachen report duly records that the 2 railway yards were the targets attacked, with the railways to the east of Aachen being particularly hard hit. But, because this was a German town, Bomber Command sent more aircraft than normal for railway raids and many bombs fell in Aachen itself and in villages near the railway yards.

27/28 May 1944

162 Lancasters and 8 Mosquitos of Nos 1, 3 and 8 Groups to attack the Rothe Erde railway yards at Aachen. 12 Lancasters lost, 7.0 per cent of the force. The railway lines at the yards, which were not seriously hit in the raid of 2 nights earlier, were now severely damaged and all through traffic was halted. A large proportion of delayed-action bombs were dropped. The local people were impressed that the whole raid only lasted 12 minutes.

Bunkerkarte.

Bunkernummer: 302

Name: Gielkens Leo

Wohnung: Antoniusstr. 7

Personenzahl: zwei

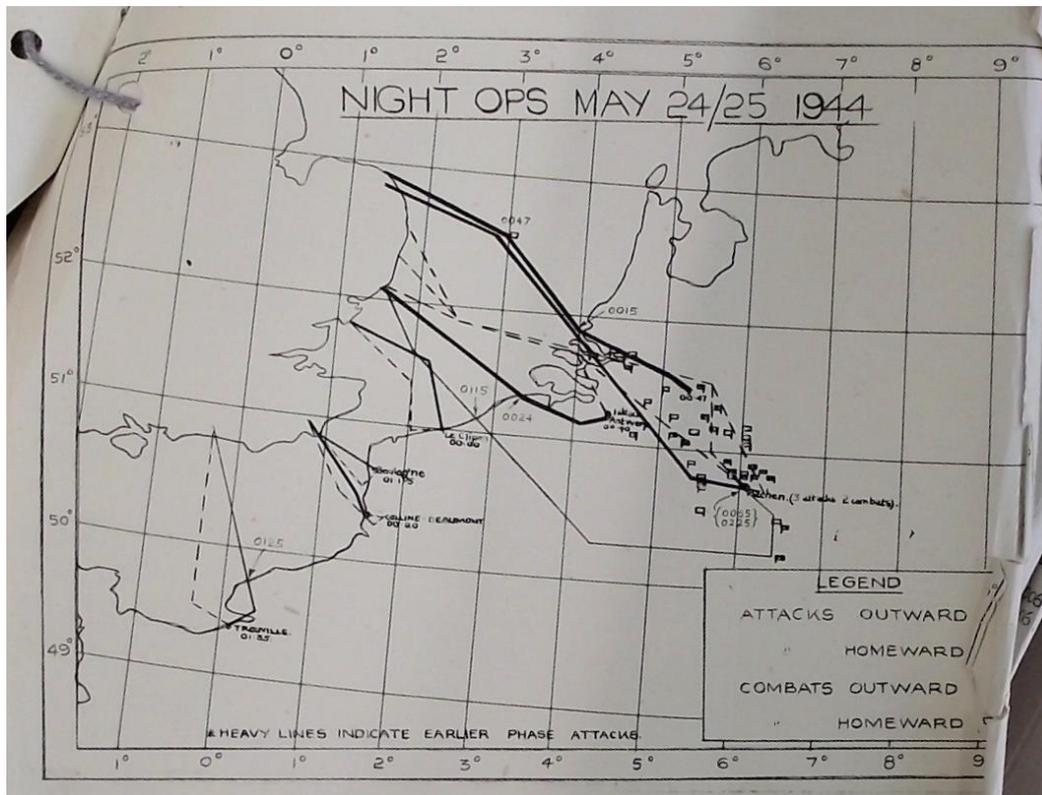
J.H.E. 10195

Jetzt hielten die Eltern es doch für angezeigt, abends einen Bunker aufzusuchen. So zogen wir dann abends den weiten Weg nach Nirm zu einem der Westwallbunker und blieben dort bis etwa zwei oder drei Uhr nachts. Nach dieser Zeit erfolgten erfahrungsgemäß keine Nachtangriffe mehr.



Seltener gingen wir zu einem der beiden Hochbunker in Rothe Erde; hier ein Bild der Bunker kurz vor dem Abriss

Auch zu dem Angriff am 24/25 Mai findet man im Internet manche Angaben, von den offiziellen Berichten angefangen bis zu den Seiten über die einzelnen Bomber. Leider lässt sich daraus bei der vielen beteiligten Flugzeugen kaum ein Gesamtbild ermitteln



Ein Bericht sei aber doch noch angeführt:

P/O George A Langford RAFVR and crew — 576 Sqn — [RAF Elsham Wolds](#) — 1944
Failed to Return - 24/25th May 1944 - Lancaster I - LM120 - Op Aachen

George Langford and crew were posted to 576 Sqn from 11 Base early May 1944
24/05/1944 — Aachen — Railway yards — LM120 — P/O GA Langford — FTR — Night fighter victim. Crashed at Mulartschutte SSE of Aachen, Germany.

All the crew were killed. Langford, Dickinson, Mason and Hodgkinson are missing and commemorated on the Runnymede Memorial. Shutt, Bachelor and Coper rest at the Rheinberg War Cemetery.

P/O George Albert Langford RAFVR — Pilot — 576 Sqn — [Runnymede Memorial](#)

Sgt Geoffrey Shutt RAFVR — Flight Engineer — 576 Sqn — [Rheinberg War Cemetery](#), Germany.

Sgt Raymond Stuart Dickinson RAFVR — 24 — 576 Sqn — Runnymede Memorial.

W/O Eric Arthur Mason RAFVR — 24 — Son of John Albert and Emily Jane Mason of Lambeth, London — Runnymede Memorial

Sgt Kenneth Harold Hodgkinson RAFVR — 576 Sqn — Runnymede Memorial.

Sgt Albert Ernest Bachelor RAFVR — Air Gunner — 21 — 576 Sqn — Son of Ernest Godfrey and Alice Mary Bachelor of Tonbridge, Kent — Rheinberg War Cemetery, Germany

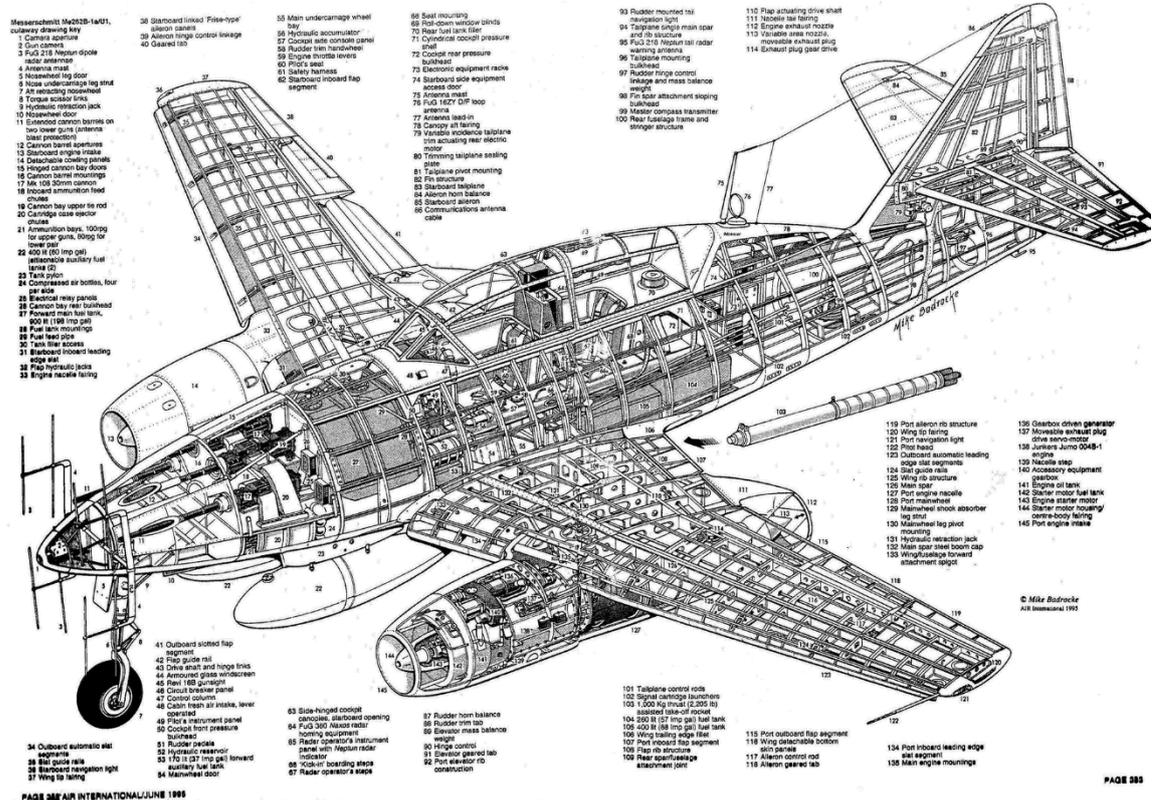
Sgt George James Cooper RAFVR — Air Gunner — 576 Sqn — Rheinberg War Cemetery, Germany.

Lange habe ich nach Auskünften über den Absturz einer Maschine bei Mulartshütte gesucht, aber nichts gefunden. Nun muss das nicht gegen diesen Eintrag sprechen, denn zu den vielen über Westdeutschland im 2. Weltkrieg abgestürzten Maschinen findet man höchstens hin und wieder eine Erwähnung, wie zum erwähnten Absturz nahe Eilendorf.

Ab Sommer 1944 wurde von der deutschen Luftwaffe u. a. der Düsenjäger **Messerschmitt Me 262** eingesetzt. Wenn dieser früher in ausreichender Zahl verfügbar gewesen wäre, hätte das leicht noch viele Monate mehr Krieg bedeuten können, eventuell einem Atombombenabwurf auf eine deutsche Großstadt. Man ist leicht geneigt, Diktaturen in ihren Aktivitäten für zielstrebig und effektiver zu halten. Das mit der Einführung dieses Flugzeuges verbundene Durcheinander zeugt eher für das Gegenteil.



DAYTON, Ohio Messerschmitt Me 262A at the National Museum of the United States Air Force. (U.S. Air Force photo)





Ein besonderes Kapitel waren die sogenannten Wunder- oder Vergeltungswaffen V1 und V2, von den ständig geredet wurde und an die nach meiner Erfahrung viele auf geradezu absonderliche Weise glaubten.

[Iemo: Die Wunderwaffen V1 und V2](#)

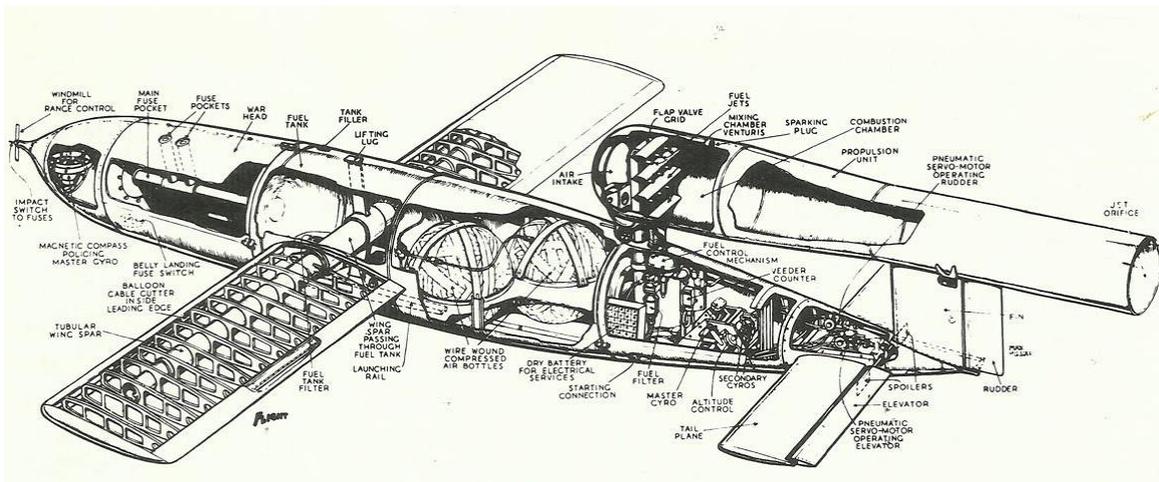
[uni-graz.at: Diplomarbeit Maximilian Herbert Franz Mubi, Wunderwaffen und Endsieg](#)

[degruyter: D. Hölksen, Vergeltungswaffen](#)

Bild Links:

Modell einer V2-Rakete im **[Museum Peenemünde](#)**

Ab Juni 1944 wurden wochenlang täglich auf London bis zu 100 Marschflugkörper **[Fieseler Fi 103](#)** (V1 genannt) abgefeuert. Im September 1944 kamen dann Angriffe mit der **[Aggregat 4](#)**-Rakete (V2 genannt) hinzu. Diese Flugbomben waren zwar sehr ungenau, richteten aber in einer großen Stadt wie London enorme Schäden an. Ungefähr 60.000 Menschen wurden hier getötet.



Schnittbild einer V1

Eine Frage drängt sich angesichts von Namen wie **[Wernher von Braun](#)**, **[Willy Messerschmitt](#)**, **[Ernst Heinkel](#)** und noch vielen anderen auf: wie ist die Schuld dieser Menschen zu bewerten? Man mag ihnen ja zugestehen, dass sie von den jeweiligen Techniken fasziniert waren und die im dritten Reich gebotenen Arbeitsmöglichkeiten wahrnahmen. Sie haben aber die Zwangsherrschaft der Nationalsozialisten entscheidend gestützt und ihre Ideen konnten nur verwirklicht werden, weil viele Zwangsarbeiter, oft unter schlimmen Bedingungen, daran arbeiteten. Viele erlagen den barbarischen Arbeitsbedingungen.

Und schließlich: hat man bei den vielfältigen Ehrungen von Menschen, die im dritten Reich zwar nicht zu Nazi-Hierarchie gehörten, aber die Herrschaft stützten, solche Fragen völlig ausgeklammert?

Ab Sommer 1944 beherrschten die Alliierten den Luftraum über Deutschland wesentlich unangefochten. Noch gut erinnere ich mich an die ausgedehnten Bomberverbände, welche im Sommer Tag für Tag über uns hinwegflogen, offensichtlich unbehelligt.

Mit dem Herannahen der Front wurde die Tieffliegergefahr immer bedrohlicher. Dazu finden sich einige Berichte unter [Aachen und die Nachbarorte im Herbst 1944](#)



Ein Blick auf die Vennbahntrasse um 1984. Nicht weit von dieser Stelle nahe der Kreuzung Verlängerung Lindenstraße wurden am 8. September 1944 bei einem Tieffliegerangriff auf den Personenzug von Aachen nach St. Vith 8 Zivilpersonen getötet.



[Lockheed Lightning](#)



[Jagdbomber Republic P-47 Thunderbolt](#)

Ergänzend:

[Eine Fotogalerie zum Thema Luftkrieg](#)

[Liste der Luftangriffe auf Aachen](#)

[Liste der Eilendorfer Kriegsoffer](#)

Dissertationsschrift von Ernst Stilla

[uni-bonn.de: Die Luftwaffe im Kampf um die Luftherrschaft.](#)

[Peter Ortmanns, Meine Erlebnisse als junger Flaksoldat](#)

Einige Bilder zum Thema Luftangriffe auf Aachen enthält auch der youtube-Film **[Aachen 1944](#)**