Bayern, im Speziellen Regensburg, im Fokus der französischen und britischen Luftstreitkräfte 1939–1941

Eine Studie zum rechtsrheinischen Bayern als Zielgebiet im frühen Luftkrieg, insbesondere zu zwei misslungenen Luftangriffen auf Regensburg 1940/41 sowie zu den Bomben auf Donaustauf im Oktober 1941

Von Rainer Ehm

1. Warum dieser Beitrag entstand? – eine Vorbemerkung

Dieser Aufsatz hat eine längere Vorgeschichte. Der Verfasser veranstaltet seit nunmehr vielen Jahren bei verschiedenen örtlichen Erwachsenenbildungseinrichtungen thematische Stadtführungen mit Schwerpunkt Nationalsozialismus in Regensburg. Natürlich ist dabei auch der Bombenkrieg stets ein Thema. Von Anfang an sah er sich dabei mit aus dem Teilnehmerkreis immer wieder angesprochenen Legenden und Halbwahrheiten konfrontiert. Zur Vermittlung der Geschichte Regensburgs im frühen Luftkrieg hatte sich der Verfasser bereits sehr früh bemüht, sich umfassend in diese Thematik einzuarbeiten. Die im Folgenden wiedergegebenen Kapitel 7 bis 9 beruhen im Wesentlichen auf diesen Studien. Auf völlig unerwartete Probleme stieß jedoch der Versuch, die frühen Luftangriffe mit Ziel Regensburg 1940 und 1941 in Bezug zu frühen Luftangriffen auf andere süddeutsche, speziell auf bayerische Städte zu setzen. Es offenbarten sich bei diesen Recherchen sehr bald zahlreiche Widersprüche in verschiedener Regionalliteratur und zwischen deutschen und alliierten Darstellungen – selbst in der Geschichtsschreibung von Städten wie München.

Der Luftkrieg der Jahre vor 1942 scheint nirgendwo ein Thema zu sein – wenn überhaupt, so häufig dargestellt als marginale Vorgeschichte zu den, zugegebenermaßen ungleich massiveren Bombenangriffen ab 1942. Es sei hier bereits angemerkt, dass die Teilhabe der französischen Luftwaffe am strategischen Luftkrieg im Mai/Juni 1940 – die insbesondere Bayern betraf – in der Rezeption weder in der regionalen, aber auch kaum in der grundlegenden Literatur zum Bombenkrieg einen Widerhall gefunden hat. Um nun Regensburgs strategische Bedeutung als Luftkriegsziel der Jahre 1939–1941 und die daraus resultierenden konkreten Bedrohungen vermitteln zu können, blieb keine andere Möglichkeit, als die Darstellung der frühen Luftangriffsversuche gegen Regensburg in eine ausführlichere Studie über den strategischen Luftkrieg allgemein in jenen Jahren gegen Bayern bzw. gegen das damalige rechtsrheinische Bayern[1] einzubetten.

[1] Der linksrheinisch gelegene bayerische Regierungsbezirk Rheinpfalz gehörte (zumindest formal) auch nach 1933 zum Territorium Bayerns und ging erst nach 1945 auf das neu geschaffene Land Rheinland-Pfalz über, vgl. Walter ZIEGLER, Bayern im NS-Staat 1933–1945, in:

Die zeitliche Eingrenzung des Beitrages auf die Jahre bis 1941 ist mit Absicht so gewählt, also auf den Zeitraum des Bombenkrieges bevor die britische Luftwaffe nach mancherlei Misserfolgen die einzige scheinbar noch erfolgversprechende Angriffstaktik nächtlicher Flächenangriffe auf die Zentren der deutschen Städte zur alleinigen Doktrin erhob – „Moral Bombing", festgelegt in der sog. „Area Bombing Directive" des Luftfahrtministeriums vom 14. Februar 1942.[2] Erst in Folge dieser Anweisung erreichte der Bombenkrieg jene Stufe des Schreckens, die ihn bis heute zur wohl nachhaltigsten deutschen Erinnerung an den Zweiten Weltkrieg werden ließ. Dieser Aufsatz beruht in erster Linie auf einer sehr umfangreichen Auswertung deutscher, angelsächsischer und französischer Literatur. Weitere Erkenntnisse konnten aus Quellen deutscher, im Einzelfall auch ausländischer Archive gewonnen werden. So manches ergänzende Detail dürfte aber noch in weiteren Akten in Deutschland, in Großbritannien und (insbesondere) in Frankreich schlummern.

2. Regensburg im Bombenkrieg – Legenden und Halbwahrheiten

Regensburg zählte 1945 zu den sehr wenigen größeren deutschen Städten, die bei Kriegsende nur vergleichsweise geringe Luftkriegsschäden[3] aufwiesen. Trotz der völlig zerstörten Bahn- und Hafenanlagen sowie des Messerschmitt-Flugzeugwerks und einiger anderen Industriebetriebe galt die Stadt insgesamt als zu weniger als 5 % zerstört.[4] Regensburg hatte insbesondere relativ wenig Schäden an seiner Wohnraumsubstanz erlitten: 82% (22.500) der Wohnungen galten als unbeschädigt oder nur leicht beschädigt, lediglich 9 % (2.500) galten als total zerstört, die rest-

Max SPINDLER (†) – Alois SCHMID (Hg.), Handbuch der Bayerischen Geschichte, Bd. 4/1, 2. völlig neu bearb. Aufl., München 2003, S. 500–634 (hier: S. 536). – Als der französischen Grenze nahe Region ist die Luftkriegsgeschichte dort aber eine andere, war die Pfalz doch mit Beginn der deutschen Westoffensive am 10. Mai 1940 sofort Zielgebiet zahlreicher alliierter operativ-taktischer Luftangriffe. Zudem trafen die Pfalz auch sehr früh strategische Luftangriffe, wie jene gegen die BASF-Werke in Ludwigshafen.

[2] Im Wortlaut bei Charles WEBSTER – Noble FRANKLAND, The Strategic Air Offensive against Germany 1939–1945, Vol. 4: Annexes and appendices (History of The Second World War, United Kingdom Military Series [3,4,4]), London 1961, S. 143–148; zur Entwicklungsgeschichte der Theorie des „Moral Bombing" vgl. jüngst Martin BÖHM, Die Royal Air Force und der Luftkrieg 1922–1945. Personelle, kognitive und konzeptionelle Kontinuitäten und Entwicklungen (Krieg in der Geschichte 91), Paderborn 2015, S. 76–95 u. 142–147; hierzu auch aus britischer Sicht Malcolm SMITH, British Air Strategy between the wars, Oxford 1984; auch Harvey B. TRESS, British Strategic Bombing Policy through 1940. Politics, attitudes, and the formation of a lasting pattern (Studies in British History 12), Lewiston 1988; sowie jüngst Jeremy THIN, The pre-history of Royal Air Force Area Bombing, 1917–1942, Thesis, University of Canterbury, Christchurch 2008, Volltext unter: http://ir.canterbury.ac.nz/handle/10092/1740.

[3] Zu dieser Thematik allgemein vgl. Uta HOHN, Die Zerstörung deutscher Städte im Zweiten Weltkrieg. Regionale Unterschiede in der Bilanz der Wohnungstotalschäden und Folgen des Luftkrieges unter bevölkerungsgeographischem Aspekt (Duisburger geographische Arbeiten 8), Dortmund 1991; vgl. auch Josef NIPPER – Manfred NUTZ (Hg.), Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte (Kölner Geographische Arbeiten 57), Köln 1993.

[4] Vgl. Das Ausmaß der Zerstörung der deutschen Städte [Grafik], in Städtehygiene. Organ für die gesamte Ortshygiene in Stadt und Land, 1. 1950, H.2, S. 21.

lichen 9 % als mittel- bis schwerbeschädigt.[5] Es hätte aber auch anders kommen können![6]

Der 17. August 1943 als das Datum des ersten US-amerikanischen Luftangriffs auf Regensburg ist tief im Erinnerungsbild der Bevölkerung verankert, ebenso wie, dass die Stadt bis Kriegsende nur Angriffe am Tage und keine nächtlichen Luftangriffe erlitten hatte. Entsprechend scheint der Luftkrieg der ersten Jahre des Zweiten Weltkrieges Regensburg nicht betroffen zu haben. Eine in Regensburg bis heute immer wieder zu hörende Begründung, warum die Stadt bis zum August 1943 von alliierten Bombenangriffen verschont geblieben war, lautet: Regensburg liegt sehr weit von den Britischen Inseln entfernt und die Bomber hätten in den ersten Kriegsjahren die Stadt zunächst gar nicht erreichen können. Dies übersieht bereits, dass bis Mitte Juni 1940 ganz Süddeutschland (und auch Österreich) auf kurzem Weg von Ostfrankreich aus von den Alliierten hatte angeflogen werden können. Aber auch als Großbritannien ab Sommer 1940 alleine stand, lag, wie hier noch im Detail gezeigt werden wird, Regensburg keineswegs außerhalb der Bomberreichweiten. (Ost-)Bayern war zu keinem Zeitpunkt ein vermeintlich sicherer „Reichsluftschutzkeller“[7] gewesen – weder im Zweiten, noch nicht einmal im Ersten Weltkrieg!

Technologisch war die Fliegerei bereits 1914, zu Beginn des Ersten Weltkrieges, fähig gewesen unter guten Flugbedingungen von Frankreich aus Ziele im rechtsrheinischen Bayern zu erreichen. Sicherlich war man damals zunächst noch nicht in der Lage gewesen, größere Bombenladungen mitzuführen – allenfalls Sprengkörper kaum größer als Handgranaten, die wenig Schaden, jedoch umso mehr Ängste, Hysterie und Panik verursachten. Es sei hier ausdrücklich daran erinnert, dass bei der Entscheidungsfindung für die deutsche Kriegserklärung an Frankreich zum 3. August 1914 u.a. eine Meldung über den vermeintlichen Abwurf einiger französischer Bomben bei Nürnberg am 2. August eine große Rolle gespielt hatte – eine Falschmeldung, der man jedoch in München und Berlin nur zu gerne geglaubt hatte.[8] Auch sei daran erinnert, dass München seinen ersten Luftangriff bereits am 17. November 1916 erlebt hatte. Ein einzelner französischer Flieger hatte dabei einige kleinere Bomben abgeworfen und war anschließend über die Alpen hinweg geflogen, um mit dem letzten Treibstoff die italienischen Linien zu erreichen.[9]

[5] Vgl. Zerstörungsgrad deutscher Städte nach Wohnungen [Statistik], in: Städtehygiene. Organ für die gesamte Ortshygiene in Stadt und Land, 1. 1950, H.2, S. 22.

[6] Vgl. hierzu die fiktive Beschreibung einer 1945 völlig zerstörten Regensburger Altstadt bei Peter MORSBACH, Das Dritte Reich, der Zweite Weltkrieg und die Folgen für die Altstadt von Regensburg (Informationen zur Geschichte und Kultur der Stadt Regensburg, Gästeführer-Info 14), Regensburg 1993, S. 1.

[7] Ein Begriff, entstanden bereits in den Kriegsjahren, der heute gerne sowohl in übergreifenden Darstellungen, als auch im Regionalschrifttum verwendet wird. Vgl. Katja KLEE, Im „Luftschutzkeller des Reiches“. Evakuierte in Bayern 1939–1953, Politik, soziale Lage, Erfahrungen (Schriftenreihe der Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte 78), München 1999; siehe auch die Kapitelüberschrift „Reichsluftschutzbunker Oberpfalz“ bei Helga KLITTA, Das Ende eines ideologischen Krieges, dargestellt an den Ereignissen in der Oberpfalz Januar bis Mai 1945, Sonderdruck aus dem „Heimaterzähler“ Jg. 21/1970, S. 7.

[8] Zu jenem „Flugzeug von Nürnberg“ und der fatalen Rezeption der Meldung vgl. zusammenfassend das exkursorische Kapitel bei: Florian ALTENHÖNER, Kommunikation und Kontrolle, Gerüchte und städtische Öffentlichkeit in Berlin und London 1914/1918 (Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London 62), München 2008, S. 170–176.

[9] Vgl. Eva BERTHOLD – Norbert MATERN, München in Bombenkrieg, Düsseldorf 1983, S. 20 f. – Zur Person des Piloten, Capitaine Louis Robert de Beauchamp, vgl. Georges PAGÉ,

Gerne wird in Regensburg gelegentlich noch heute eine weitere Legende gepflegt, Regensburg sei im Zweiten Weltkrieg von der britischen Luftwaffe bewusst vor nächtlichen Flächenbombardements verschont worden, als Stammsitz der hochadligen Familie von Thurn und Taxis. Wenn derlei hochadlige Rücksichtnahmen damals wirklich eine Rolle gespielt hätten, dann hätten – weit mehr als Regensburg – vor allem Städte wie Hannover und Braunschweig, die beide stark unter britischen Angriffen zu leiden hatten[10], ebenso wenig wie etwa Gotha angegriffen werden dürfen. Hierzu sei an dieser Stelle ein kleiner dynastischer Exkurs – durchaus mit Bezügen zum Thema – gestattet:

Seit Georg Ludwig, Kurfürst von Braunschweig-Lüneburg (Hannover), 1714 als Georg I. auch König von Großbritannien und Irland geworden war, hatte für 123 Jahre eine Personalunion zwischen Großbritannien und dem (seit 1814) Königreich Hannover bestanden.[11] Zudem waren nach seit 1705 bis zu seiner Aufhebung 1948 gültigem englischen Gesetz alle protestantischen (und nur solche) Nachkommen der Mutter Georg I., Sophie von der Pfalz[12] als mögliche Thronanwärter allesamt von Geburt an auch britische Staatsbürger – gleichgültig wo sie lebten.[13] Und dies betraf im frühen 20. Jahrhundert, durch zwischenzeitlich vielfältige Heiraten untereinander, einen Großteil des deutschen Hochadels, zumindest der protestantischen Familien! Das prunkvolle Original dieser wichtigen Urkunde jenes „Naturalization Act" von 1705 befindet sich nicht in London, wo man es wohl vermuten würde, sondern im (gleichwohl während des Luftkrieges im Oktober 1943 schwer getroffenen) jetzigen Niedersächsischen Landesarchiv in Hannover.[14] In den ersten Jahren des Luftkrieges hatte man auch in Hannover lange gehofft gehabt, aufgrund der dynastischen Verwandtschaftsbeziehungen von schweren Bombardements verschont zu bleiben – eine vergebliche Hoffnung![15]

Da welfisches Familiengesetz eine weibliche Thronfolge nicht kannte, war die Personalunion zwischen Großbritannien und Hannover 1837 erloschen, als Königin Victoria den englischen Thron bestieg. Durch deren Heirat 1840 mit dem deutschen Prinzen Albert von Sachsen-Coburg und Gotha, stammen seither alle britischen Mo-

L'aviation Francaise 1914–1918, Paris 2011, S. 183–187. – Zum Angriff aus franz. Sicht vgl. http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille023.htm, Bl. 10 sowie http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille023_2.htm, Bl. 15–17 (Aufrufe zuletzt vom 10.06.2016).

[10] Zu Hannover vgl. Thomas GRABE (u.a.), „Unter der Wolke des Todes leben …", Hannover im Zweiten Weltkrieg, Hamburg 1983, passim; zu Braunschweig vgl. Gerd BIEGEL (Hg.), Bomben auf Braunschweig (Veröffentlichungen des Braunschweigischen Landesmuseums 77), Braunschweig 1994, passim.

[11] Vgl. Als die Royals aus Hannover kamen, Niedersächsischen Landesausstellung 2014, Katalog, Bd. 1: Katja LEMBKE (Hg.), Hannovers Herrscher auf Englands Thron 1714–1837, Dresden 2014.

[12] Tochter Friedrich V., des böhmischen „Winterkönigs", und Enkelin des englischen Königs Jakob I..

[13] Vgl. Katja LEMBKE, Warum die Royals aus Hannover kamen …, in: DIES. (Hg.), Hannovers Herrscher (wie Anm. 11) S. 15–17 (S.15).

[14] Diese Urkunde war neben dem „Act of Settlement" von 1701, dass die rein protestantische Thronfolge festgelegt hatte und im Grundsatz bis heute gültig ist, eines der zentralen Objekte der Niedersächsischen Landesausstellung 2014 gewesen, vgl. Katalog, in: LEMBKE (Hg.), Hannovers Herrscher (wie Anm. 11) S. 277–435 (S. 282 bzw. S. 281).

[15] Vgl. GRABE (u.a.), Wolke des Todes (wie Anm. 10) S. 81 f.; vgl. auch Hans-Georg ASCHOFF, Was blieb von der Personalunion?, in: LEMBKE (Hg.), Hannovers Herrscher (wie Anm. 11) S. 264–275 (S. 272).

narchen aus dem Hause „Saxe-Coburg and Gotha".[16] Allerdings hatte der englische Zweig der Familie unter König Georg V. im dritten Jahr des Ersten Weltkrieges 1917 den Namen in „Haus Windsor" geändert. Dabei soll – und damit sind wir fast schon wieder beim eigentlichen Thema – auch eine Rolle gespielt haben, dass in jenen Tagen London, als erste Großstadt überhaupt, unter strategischen Bombenangriffen auch auf reine Wohngebiete zu leiden hatte und die deutschen Angreifer dabei mehrmotorige Bomber, Doppeldecker der Marke „Gotha" (Typen G.I bis G.V) aus der Gothaer Waggonfabrik[17], einsetzten.[18] Eine für das britische Nationalbewusstsein unerträgliche Situation, dass das englische Königshaus und die deutschen Bomber den gleichen Namen trugen.

Weder hatte im Ersten Weltkrieg der deutsche Kaiser Wilhelm II. aus dem Haus Hohenzollern – dessen Mitglieder aus englischer Sicht vielfach auch britische Staatsbürger waren – irgendwelche Rücksichten auf seine zudem nahen britischen Verwandten genommen gehabt, noch hatte das britische Haus Windsor unter Georg VI. im Zweiten Weltkrieg Anlass Rücksichtnahmen für die hochadligen Verwandtschaften in Deutschland durchzusetzen. Und schon gar nicht für eine so streng katholische Familie wie jene von Thurn und Taxis, die mit den Windsors nur sehr weitläufig über die katholische Seitenlinie Koháry[19] des Hauses Sachsen-Coburg-Gotha verwandt war. Dass Regensburg aufgrund einer Einflussnahme des Hauses Windsor von britischen Luftangriffen, vor allem nächtlichen Flächenangriffen, verschont geblieben sei, kann wohl wahrlich ins Reich der Legenden verwiesen werden.

Es soll im Folgenden nun gezeigt werden, dass das rechtsrheinische Bayern und im speziellen Regensburg im Luftkrieg der ersten Jahre des Zweiten Weltkrieges keineswegs eine „Insel der Seligen" bildeten.

3. Der frühe alliierte strategische Luftkrieg 1939–41 in der Literatur, speziell in der regionalgeschichtlichen (Forschungsstand)

Mit der über den Bombenkrieg des Zweiten Weltkrieges bisher geschriebenen Literatur lassen sich nicht nur viele Regalmeter füllen, sondern zwischenzeitlich ganze Bibliotheken. Kein anderes Thema aus der Geschichte jenes Krieges hat eine

[16] Vgl. Adolf M. Birke, Albert, ein Coburger als Prinzgemahl in England, in: Michael Henker – Evamaria Brockhoff (Hg.), Ein Herzogtum und viele Kronen, Coburg in Bayern und Europa, Aufsätze zur Landesausstellung 1997 des Hauses der Bayerischen Geschichte und der Kunstsammlungen der Veste Coburg (Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur 35), Augsburg 1997, S. 52–58.

[17] Vgl. Jonathan Sutherland – Diane Canwell, Battle of Britain 1917, the first heavy bomber raids on England, Barnsley 2006, S. 39–46 u. 90–101; Vgl. auch: Jörg Mückler, Deutsche Flugzeuge im Ersten Weltkrieg, Stuttgart 2013, S. 86–91 u. 160.

[18] Vgl. Peter Alter, Die Windsors, Geschichte einer Dynastie, München 2009, S.16.

[19] Chef des Hauses Thurn und Taxis („Fürst") während der Jahre des Zweiten Weltkrieges war Albert von Thurn und Taxis (1867–1952), der 1890 Erzherzogin Margarethe Klementine von Österreich (1870–1955) geheiratet hatte, deren Mutter Clothilde (1846–1927) eine Geborene von Sachsen-Coburg und Gotha aus der katholisch-ungarischen Seitenlinie Koháry gewesen war. Vgl. Martin Dallmeier – Martha Schad, Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis. 300 Jahre Geschichte in Bildern, Regensburg 1996, S. 134; vgl. hierzu auch Marion Ehrhardt, Die Dynastie der Coburger in Portugal, Spanien und Brasilien, in: Henker – Brockhoff (Hg.), Herzogtum (wie Anm. 16) S. 59–64;

so hohe Relevanz und ist derartig intensiv beforscht worden.[20] Einige frühe Arbeiten seien hier herausgegriffen – zunächst auf britischer Seite: 1961 war in der halbamtlichen britischen Kriegsgeschichtsreihe das vierbändige epochale Werk von Charles Webster und Noble Frankland erschienen, das den Luftkrieg gegen Deutschland aus britischer Sicht thematisierte.[21] Eine Arbeit, die noch heute als Standardwerk gelten kann – und immer noch nachhaltig die deutsche Sichtweise beeinflusst! Als jüngere wichtige Veröffentlichung aus anglo-amerikanischer Sicht sei hier Richard Overy genannt, dessen 2013 in Englisch erschienenes Werk zum Bombenkrieg zwischenzeitlich auch in Deutsch vorliegt.[22]

Gleichwie in Deutschland ist auch in Großbritannien (und den Commonwealth-Staaten) im Laufe der Jahrzehnte eine wahre Flut an populärwissenschaftlichen Sachbüchern zum Bombenkrieg verlegt worden: Erlebnisberichte, Staffelchroniken, Fliegerhorstgeschichten, Flugzeugtypenbeschreibungen, etc.[23] Aus der Vielzahl solcher Publikationen seien hier zwei herausgegriffen, die sowohl inhaltlich herausragen, als auch speziell für die Jahre 1939/41 viele wichtige Detailangaben liefern: Zwischen 2011 und 2013 erschien die fünfbändige Reihe „Bomber Command: Reflections of war" von Martin W. Bowman: Eine Gesamtschau des Bombenkrieges aus britischer Sicht, zusammengestellt aus Einsatzberichten und Erinnerungen von Besatzungsmitgliedern, wobei für den hier interessierenden Zeitraum insbesondere Band 1 von Bedeutung ist.[24] Im Umfang erheblich dünner, jedoch gleichwohl inhaltlich höchst detailreich zeigt sich die seit 1998 in zweiter Auflage vorliegende Arbeit von G. L. Donnelly: Eine auf den offiziellen Staffelunterlagen beruhende Einsatzchronologie der Gruppe 4 des Bomber Command in den Kriegsjahren 1939/40, also jenen fünf Staffeln (Nos. 10, 51, 58, 77 und 102 Squadron), die, aus Gründen von denen im Folgenden noch die Rede sein wird, die Masse der frühen nächtlichen Ferneinsätze durchführten.[25]

[20] Einen ausführlichen und aktuellen Überblick über die Entwicklung und den Stand der Forschung bietet jüngst Martin Böhm in einem der einleitenden Kapitel seiner eigenen höchst interessanten Studie, vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 14–20; zu jüngeren Neuerscheinungen vgl. auch Dietmar SUESS, (Rezensionen), in: sehepunkte 4 (2004), 7/8, URL: http://www.sehepunkte.de/2004/07/6714.html (Aufruf vom 27. 3. 2016).

[21] Vgl. Charles WEBSTER – Noble FRANKLAND, The Strategic Air Offensive against Germany 1939–1945 (History of The Second World War, United Kingdom Military Series [3,4,1–4]) 4 Bde., London 1961. – Vol. 1: Preparation, Parts 1, 2 and 3. – Vol. 2: Endeavour. Part 4. – Vol. 3: Victory, Part 5. – Vol. 4: Annexes and appendices.

[22] Vgl. Richard OVERY, The Bombing War, Europe 1939–1945, London 2013. – In deutscher Übersetzung vgl. DERS., Der Bombenkrieg, Europa 1939 bis 1945, Berlin 2014.

[23] Als Beispiel einer Staffelchronik, die im weiteren Text noch genutzt werden wird, sei bereits hier genannt: John JOHNSTON – Nick CARTER, Strong by night „Forts Nocte". History and memories of No. 149 (East India) Squadron 1918/19–1937/56, Tunbridge Wells, Kent 2002.

[24] Vgl. Martin W. BOWMAN, RAF Bomber Command, Reflections of War, Barnsley, South Yorkshire, Vol. I: Cover of Darkness 1939–May 1942, 2011. – Vol. 2: Live to die another day, June 1942–Summer 1943, 2012. – Vol. 3: Battleground Berlin, July 1943– March 1944, 2012. – Vol. 4: Battles with the Nachtjagd 30/31 March–September 1944, 2013. – Vol. 5: Armageddon, 27 September 1944–May 1945, 2013.

[25] Vgl. G.L. DONNELLY, The Whitley Boys. The story of No. 4 (Bomber) Group's operations in the first year of WWII, 2nd [rev.] Ed., Walton on Thames, Surrey 1998, [1. Aufl.: New Malden, Surrey 1991]. – Donnelly war selbst Angehöriger der No. 10 Squadron gewesen.

Als erste deutsche Veröffentlichung, die sich an einer Gesamtsicht des Bombenkriegs versuchte, können die 1952 verlegten Kriegserinnerungen des Feuerwehringenieurs und ehem. Generals der Feuerschutzpolizei Hans Rumpf gelten.[26] Rumpf hatte wenige Jahre später, bald nach dem Erscheinen des Werks von Webster und Frankland, eine zweite, umfangreichere Arbeit veröffentlicht[27], die viele nachfolgende deutsche Autoren (vor-) prägte. Unmittelbar darauf setzte auch auf überregionaler und regionaler Ebene eine erste Welle weiterer deutschsprachiger Veröffentlichungen ein.[28] Zuletzt hat Jörg Friedrich 2002 mit seinem „Der Brand"[29] eine erneute, auch in breiterer Öffentlichkeit ausgetragene Debatte um die Moralität eines uneingeschränkten Bombenkrieges entfacht. Über dieses Buch, von dem bereits im Erscheinungsjahr mehrere Auflagen abgesetzt werden konnten, ist viel geschrieben und diskutiert worden. Es sei hier von den jüngeren Veröffentlichungen nur deshalb speziell genannt, da es aus Regensburger Sicht reichlich irritierend ist, dass die Stadt bei Friedrich gleich mehrfach als damaliges Zentrum deutscher Kugellagerfertigung bezeichnet wird – und Messerschmitt Regensburg unerwähnt bleibt.[30]

Hingegen ist das Feld der regionalen Luftkriegsliteratur kaum mehr zu überblicken.[31] Es scheint in Deutschland kaum mehr eine Stadt oder Region zu geben, die vom Luftkrieg des Zweiten Weltkriegs betroffen gewesen ist und über die nicht eine oder mehrere Arbeiten, mehr oder minder profunde, zu diesem Thema veröffentlicht worden sind. Dies gilt auch für die Oberpfalz[32] und im speziellen Regensburg, wo Peter Schmoll seit 1995 weitgehend die Thematik besetzt hat.[33]

[26] Vgl. Hans RUMPF, Der hochrote Hahn, Darmstadt 1952, speziell im zweiten Teil ab S. 59.

[27] Vgl. DERS., Das war der Bombenkrieg. Deutsche Städte im Feuersturm. Ein Dokumentarbericht, Oldenburg 1961.

[28] Zu einigen Beispielen siehe im Kapitel 9 dieses Aufsatzes.

[29] Vgl. Jörg FRIEDRICH, Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg, 3. Aufl., München 2002.

[30] Vgl. FRIEDRICH, Brand (wie Anm. 29) S. 106: *„Weil die Deutschen es* [das Kugellager] *hauptsächlich in zwei Städten herstellten, Schweinfurth* [!] *und Regensburg, waren sie auf intelligente Weise entscheidend zu treffen"* sowie S. 120: *„Vom 20. bis zum 25. Februar 1944 (…) 20 000 Bombentonnen auf die Messerschmitt-Werke in Augsburg, die Kugellagerfertigung in Schweinfurt, Regensburg, Stuttgart und andere. (…)"* (Hervorhebungen R. E.).

[31] Vgl. die ausführliche, eingeleitete und kommentierte Spezialbibliographie von Winfried MÖNCH, Städte zwischen Zerstörung und Wiederaufbau. Deutsche Ortsliteratur zum Bombenkrieg seit dem Zweiten Weltkrieg, in: Die alte Stadt. Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege u. Stadtentwicklung, 30. 2003, 3, S. 265–289; zu wichtigen jüngeren Regionalveröffentlichungen vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 15, dort in Anm. 18; eine Übersicht regionaler Literatur in Österreich findet sich bei Wolfgang ETSCHMANN, Aspekte des Luftkrieges über dem heutigen österreichischen Raum während des Zweiten Weltkrieges, in: Im Keller. Österreich im Zeichen des Luftschutzes. Begleitband zur Sonderausstellung, Wien 2007, S. 11–52 (hier S. 45 f., Anm. 22).

[32] Als jüngste einschlägige Oberpfälzer Veröffentlichung vgl. Hans-Peter WEISS, Schwandorf im Bombenhagel. Das nächtliche Inferno vom 17. April 1945, in: Jahresband für Kultur und Geschichte im Landkreis Schwandorf, 26./27. 2015/2016, S. 161–167.

[33] Vgl. Peter SCHMOLL, Luftangriff. Regensburg und die Messerschmittwerke im Fadenkreuz 1939–1945, Regensburg 1995. – (in 2. erw. u. überarb. Aufl., in anderem Verlagsrahmen und nunmehr unter dem Titel: DERS., Luftangriffe auf Regensburg. Die Messerschmitt-Werke und Regensburg im Fadenkreuz alliierter Bomber 1939–1945, Regenstauf 2015). – Vgl. auch Helmut HALTER, Stadt unterm Hakenkreuz, Kommunalpolitik in Regensburg während der NS-Zeit (Regensburger Studien und Quellen zur Kulturgeschichte 1), Regensburg 1994. S. 500–509; zusammenfassend auch Judith EBNER, Der „totale Krieg" in Regensburg, Studie zur

Dessen Buch benennt im Untertitel zwar den Zeitraum 1939–1945, setzt jedoch inhaltlich hinsichtlich Luftangriffen erst mit dem ersten US-amerikanischen Angriff am 17. August 1943 ein. Für die Jahre zuvor wird zwar über den Bau und Betrieb des Messerschmitt-Flugzeugwerkes berichtet, aber die konkrete Luftkriegsbedrohung in jener Zeit wird ebenso wenig konkretisiert, wie in vergleichbaren Veröffentlichungen zu anderen Städten Süddeutschlands.[34]

Als für die Regionalgeschichtsschreibung vielerorts unverzichtbare Hilfsmittel erwiesen sich einige Nachschlagewerke: So die in jahrelanger Archivrecherche entstandene verdienstvolle Arbeit von Martin Middlebrook und Chris Everitt, die seit 1985 auch mehrere Neuauflagen erlebt hat.[35] Dieses chronologisch-tabellarische Werk über die tagtäglichen Einsätze des britischen Bomber Command zeigt sich als wahre „Fundgrube" für regionale Arbeiten über den Luftkrieg des Zweiten Weltkrieges. Allerdings hat das Buch im Hinblick auf die frühen Kriegsjahre eine große Schwäche: Für die Jahre bis 1941, also jene Zeit in der häufig zum Beispiel 60 Bomber auf nicht weniger als 20 verschiedene Ziele angesetzt waren, listen die Autoren oft keine konkreten Zielorte auf, sondern machen nur summarische Angaben wie „to many targets". Dies war wohl dem Verlag geschuldet, um das ehedem schon dicke Buch nicht noch umfangreicher werden zu lassen. Eine gute Ergänzung zur Arbeit von Middlebrook/Everitt stellt die Veröffentlichung von W.R. Chorley dar: Eine extrem voluminöse neunbändige (!) detailreich kommentierte Verlustliste des R.A.F. Bomber Command, erschienen zwischen 1992 und 2007, wobei die für den Zeitraum 1939 bis 1941 in erster Linie interessierenden Bände bereits seit über 20 Jahren vorliegen.[36]

Und auch bei solchen Nachschlagewerken zeigt sich neuerlich die Dominanz englischsprachiger Literatur: Leider kaum bekannt und daher wenig beachtet wird eine – der oben genannten Arbeit von Middlebrook/Everitt inhaltlich vergleichbare – bereits 1948 erschienene französische Veröffentlichung von Pierre Paquier, eine Einsatzchronologie französischer Bomber für die Jahre 1939/40.[37] Wenig beachtet wohl

Geschichte der Stadt in den Kriegsjahren 1943–1945 (Regensburger Beiträge zur Regionalgeschichte 8), Regensburg 2010, S. 104–121. – Daneben existieren zum ersten Luftangriff am 17. August 1943 mehrere Arbeiten aus anglo-amerikanischer Sicht: Edward JABLONSKI, Double strike. The epic air raids on Regensburg-Schweinfurt August 17, 1943, Garden City 1974 (in dt. Übers. DERS., Doppelschlag gegen Regensburg und Schweinfurt, Stuttgart 1975); sowie Martin MIDDLEBROOK, The Schweinfurt-Regensburg Mission. The American raids on 17 August 1943, London 1983 [weitere Ausg.: Harmondsworth, Middlesex 1985. – London 2000. – Barnsley 2012].

[34] Vgl. SCHMOLL, Luftangriff 1995 (wie Anm. 33) S. 13–25 (bzw. SCHMOLL, Luftangriffe 2015, S. 20–29)

[35] Vgl. Martin MIDDLEBROOK – Chris EVERITT, The Bomber Command War Diaries, an operational reference book 1939–1945, [London 1985. – Revised edit., Leicester 1996] hier: Reprinted edit., Leicester 2000.

[36] Vgl. W. R. CHORLEY, Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War, 9 Vol., Leicester 1992–2007. – Vol. 1: Aircraft and crews lost during 1939–1940, 1992. – Vol. 2: Aircraft and crews losses 1941, 1993. – Vol. 3: Aircraft and crews losses 1942, 1994. – Vol. 4: Aircraft and crews lost during 1943, 1996. – Vol. 5: Aircraft and crews losses 1944, 1997. – Vol. 6: Aircraft and crews losses 1945, 1998. – Vol. 7: Operational training units 1940–1947, 2002. – Vol. 8: Heavy conversion units and miscellaneus units 1939–1947, 2003. – Vol. 9: Roll of honour 1939–1947, 2007.

[37] Vgl. Pierre PAQUIER, L'Aviation de Bombardement Francaise en 1939–1940 (L'Aviation Francaise au combat), Paris 1948. – Paquier war 1939/40 selbst Flieger gewesen, 1948 hatte er den Rang eines Oberst der französischen Luftstreitkräfte.

auch deshalb, da dieses Buch in Deutschland außerordentlich selten und in nur sehr wenigen wissenschaftlichen Bibliotheken nachgewiesen ist. Es hätte längst einen kommentierten Reprint oder ein „In-das-Netz-Stellen“ verdient!

Der frühe alliierte Bombenkrieg der Jahre 1939 bis 1941 gegen Deutschland führt in der Masse der einschlägigen deutschen Literatur jedoch eine Art Schattendasein – zudem in zweifacher Hinsicht: Selbstverständlich ist der Bombenkrieg der Jahre 1939–1941 im Vergleich zur Massivität jenes der Jahre 1942–1945 in einer Gesamtschau geradezu vernachlässigbar. Dennoch kann er nicht zur Gänze außer Acht gelassen werden. Zudem zeigen sich deutsche Darstellungen zu diesen frühen Jahren „britisch“ dominiert. Eine französische Teilhabe am Bombenkrieg 1939/40, speziell am strategischen Luftkrieg im Mai/Juni 1940, scheint es nach dieser Sichtweise nicht gegeben zu haben. Kritisch zu sehen ist sicherlich auch, wenn im Rahmen von Darstellungen der Entwicklung alliierter Luftkriegstheorien in der Zwischenkriegsphase Frankreich deshalb unerwähnt bleibt, weil es am Bombenkrieg des Zweiten Weltkrieges 1940 nur wenige Wochen beteiligt gewesen war.

Diese Defizite zeigen sich sogar in ansonsten höchst profunden Beiträgen im zehnbändigen Werk „Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg“ [38]: So berichtet Ralf Blank im Rahmen eines kurzen historischen Überblicks über die Entwicklung der strategischen Luftkriegstheorie gegen das Deutsche Reich 1915–1940 (!) ausschließlich aus britischer Sicht – kein Wort zu entsprechenden französischen Entwicklungen.[39] Hinsichtlich den ersten nächtlichen Luftangriffen ins deutsche Hinterland seit Mai 1940 spricht Blank davon, dass *„(…) Die ständigen Einflüge britischer* [!] *Bomber in den west- und nordwestdeutschen Raum (…) bereits nach wenigen Wochen erste Auswirkungen auf die physische und psychische Verfassung der Zivilbevölkerung (zeigten) (…)“* [40] – beschäftigt man sich konkreter mit dem frühen Luftkrieg 1940, kommt man rasch zu der Erkenntnis, dass im Mai/Juni allnächtlich in den genannten Regionen nicht nur britische, sondern in ähnlich großer Zahl auch französische Bomber ihre Ziele suchten.

Horst Boog betrachtet in seinem Beitrag über den strategischen Luftkrieg über Europa zwar auch die Jahre 1939 bis 1941, jedoch nur aus britischer und deutscher Sicht.[41] In seinem Beitrag findet sich etwa auch eine (an sich sehr informative) Karte „Angriffsziele des britischen Bomber Command 1940“.[42] Diese Karte basiert, so die

[38] Hierin auch Klaus A. MAIER, Der operative Luftkrieg bis zur Luftschlacht um England, in: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 2: Die Errichtung der Hegemonie auf dem Europäischem Kontinent, Stuttgart 1979, S. 329–341.

[39] Vgl. Ralf BLANK, Kriegsalltag und Luftkrieg an der „Heimatfront“. In: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 9/1: Die deutsche Kriegsgesellschaft, München 2004, S. 357–464 (hier S. 361f.).

[40] Vgl. BLANK, Kriegsalltag (wie Anm. 39) S. 362.

[41] Vgl. Horst BOOG, Der anglo-amerikanische strategische Luftkrieg über Europa und die deutsche Luftverteidigung. In: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 6: Der globale Krieg, die Ausweitung zum Weltkrieg und der Wechsel der Initiative, Stuttgart 1990, S. 429–568; vgl. auch als weitere Arbeiten zu diesem Thema: DERS., Bombenkrieg, Völkerrecht und Menschlichkeit im Luftkrieg, in: Hans POEPPEL u.a. (Hg.), Die Soldaten der Wehrmacht, München 1999, S. 256–285; DERS., Der strategische Bombenkrieg der Alliierten gegen Deutschland 1939–1945. Ein Überblick, in: Lothar FRITZE – Thomas WIDERA (Hg.), Alliierter Bombenkrieg. Das Beispiel Dresden, Göttingen 2005 (Hannah-Arendt-Institut für Totalitarismusforschung e.V., Berichte und Studien 59) S. 11–31.

[42] Vgl. BOOG, strategische Luftkrieg (wie Anm. 41) Karte S. 461;

Angabe dort, auf den Zielnennungen (soweit erwähnt) bei Middlebrook/Everitt[43] sowie auf den überlieferten deutschen Luftlageberichten[44], worin alle Orte von Bombeneinschlägen (soweit damals bekannt geworden) aufgelistet sind, also auch alle Fehlwürfe. Nun beinhalten diese Luftlageberichte zwangsläufig auch französische Fehlwürfe (wie jene zahlreichen in der Karte eingetragenen im Raum Augsburg und Ulm, von denen hier in einem nachstehenden Kapitel zu den frühen Angriffen auf München noch ausführlich die Rede sein wird), so dass es Sinn gemacht hätte, den Titel der Karte zu erweitern und auch die Zielorte französischer Angriffe im Mai/Juni 1940 einzuzeichnen – was ein Leichtes gewesen wäre angesichts der oben bereits genannten (aber eben kaum bekannten) frühen Arbeit von Paquier.[45]

Für deutsche Autoren scheint zu keinem Zeitpunkt weder die französische Bomberdoktrin, noch der französische strategische Luftkrieg im Mai/Juni 1940 ein zentrales Thema gewesen zu sein.[46] Bei in deutscher Sprache hierzu erschienenen Veröffentlichungen handelt es sich im Regelfall um (übersetzte) Arbeiten französischer Autoren: So etwa im Rahmen des 1993 erschienene Tagungsband zum internationalen Historikertag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes über „Luftkriegsführung im Zweiten Weltkrieg. Ein internationaler Vergleich" (Freiburg, 29. August bis 2. September 1988).[47] Hierbei sind zu nennen die Beiträge von Patrick Facon[48], Michel Forget[49] und Lucien Robineau[50]. Und selbstverständlich sind Arbeiten zu diesem Themenkomplex von französischen Autoren auch in deren Muttersprache erschienen: Zu nennen sind hier insbesondere einige der zahlreichen Veröffentlichungen von Facon[51]. Des Weiteren existiert eine Reihe von Erlebnisberichten beteiligter Personen bzw. Darstellungen einzelner Ereignisse oder Chroniken beteiligter Staffeln des Bombenkrieges 1939/40, vereinzelt als Monographien[52], häufiger als Aufsätze[53].

[43] Wie Anm. 35.

[44] „Luftlageberichte des „Ic" beim „Oberbefehlshabers der Luftwaffe" (ObdL)" vgl. Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA): Bestand RL 11/70.

[45] Wie Anm. 37.

[46] Zumindest zur Entwicklung der französischen Luftkriegsdoktrin vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 125–128.

[47] Vgl. Horst BOOG (Hg.), Luftkriegsführung im Zweiten Weltkrieg. Ein internationaler Vergleich (Vorträge zur Militärgeschichte 12), Herford 1993.

[48] Vgl. Patrick FACON, Das Oberkommando der französischen Luftstreitkräfte und das Problem der Aufrüstung 1938 bis 1939 aus technischer und industrieller Sicht, in: BOOG (Hg.), Luftkriegsführung (wie Anm. 47) S. 183–204.

[49] Vgl. Michel FORGET, Die Zusammenarbeit zwischen Luftwaffe und Heer bei den französischen und deutschen Luftstreitkräften im Zweiten Weltkrieg, in: BOOG (Hg.), Luftkriegsführung (wie Anm. 47) S. 479–525.

[50] Vgl. Lucien ROBINEAU, Die französische Luftpolitik zwischen den beiden Weltkriegen und die Führung des Luftkrieges gegen Deutschland (September 1939 bis Juni 1940), in: BOOG (Hg.), Luftkriegsführung (wie Anm. 47) S. 723–755.

[51] Vgl. Patrick FACON, L'Armée de l'Air dans la tourmente. La Bataille de France 1939–1940 (Campagnes & Stratégies 22), Paris 1997; sowie auch: DERS., Batailles dans le ciel de France Mai–Juin 1940, Saint-Malo 2010.

[52] Vgl. Pierre PAQUIER – Joseph-Marie TONON (†), Le Groupe de Bombardement II/12 (L'Aviation Francaise au Combat), Paris 1947; vgl. auch Henri YONNET – Yves LATY, LE „Jules Verne". Avion corsaire, Paris 1956 [Neuaufl. Paris 1983].

[53] Hier seien solche Arbeiten genannt, die auch im Folgenden für das Thema von Relevanz sind: Vgl. Paul COMET, Sur Berlin avec Dailliere, in: Icare, revue de l'aviation francaise, no. 61,

Bemerkenswerterweise finden sich zur französischen Bomberdoktrin und zum französischen strategischen Luftkrieg im Mai/Juni auch eine Reihe englischsprachiger Arbeiten aus anglo-amerikanischer Sicht, so etwa Robert Jackson[54], Robert J. Young[55], A. D. Harvey[56], Jonathan Sutherland/Diane Canwell[57] sowie Robin Higham[58].

Ein solches Außerachtlassen Frankreichs in deutschen Gesamtschauen auf den Bombenkrieg des Zweiten Weltkrieges führt in Konsequenz dazu, dass die konkrete französische Teilhabe am Bombenkrieg des Jahres 1940 auch bei regionalgeschichtlichen Betrachtungen oftmals unerwähnt bleibt – und nicht selten frühe Angriffe ohne weitere Recherche den Briten zugeschrieben werden.[59] Ein sehr krasser Fall wird am Beispiel Münchens in einem nachstehenden Kapitel im Detail behandelt werden. Auch zu Regensburg lassen sich thematisch Bezüge finden. Hier seien jedoch kurz noch drei andere Orte angesprochen: So war es lange Zeit in Deutschland kaum bekannt gewesen, dass die ersten Bomben auf Berlin bereits in

1972, S. 92–101; vgl. auch René GENTY, „Et pourtant si, ou les a vus dans le ciel". Le GB II/12 pendent la campagne de mai–juin 1940, in: Icare, revue de l'aviation francaise, no. 65, 1975, S. 108–121; vgl. auch Jacques LECARME, Triste campagne de France, in: Icare, revue de l'aviation francaise, no. 57, 1971, S. 148–155 (S. 154f).

[54] Vgl. Robert JACKSON, Air war over France May–June 1940, London 1974, speziell S. 104–109.

[55] Vgl. Robert J. YOUNG, The Strategic Dream: French Air Doctrine in the Inter-War Period 1919–39, in: Journal of Contemporary History, 9. 1974, H. 4, S. 57–76.

[56] Vgl. A.D. HARVEY, The French Armée de l'Air in May–June 1940: A Failure of Conception, in: Journal of Contemporary History, 25. 1990, S. 447–465.

[57] Vgl. Jonathan SUTHERLAND – Diane CANWELL, Vichy Air Force. The French Air Force that fought the Allies in the World War II, Barnsley, South Yorkshire 2011, speziell S. 1–16.

[58] Vgl. Robin HIGHAM, Two roads to war. The French and British Air Arms from Versailles to Dunkirk, Annapolis 2012; s. auch DERS., Unflinching zeal. The air battles over France and Britain May–October 1940, Annapolis 2012.

[59] Wohl ohne dass dies beabsichtig wäre, schließen die jeweiligen Autoren dabei an eine bereits in militärischen deutschen Quellen sowie in der NS-Propagandaliteratur zu findende Haltung an: Es ist eine bekannte Tatsache, dass im preußisch-deutschen Militär, speziell in der deutschen Luftwaffe, eine durchaus anglophile Grundhaltung herrscht. Blieb 1939/40 die Nationalität eingeflogener Maschinen unbekannt, heißt es in den Akten in aller Regelmäßigkeit „mutmaßlich englisch", von französischen Fliegern ist im Regelfall nur dann die Rede, wenn ein solcher abgestürzt war. – Auch die in den mittleren Kriegsjahren herausgegebenen NS-Propagandaschriften zum Beleg der „Alleinschuld Englands am Bombenterror" zitieren Luftwaffenakten in der Weise, dass Bombentreffer der Jahre 1939/40 durchwegs den Briten zugeschrieben werden, teils wider besseres Wissen. Vgl. Dokumente über die Alleinschuld Englands am Bombenkrieg gegen die Zivilbevölkerung (Weißbuch 8), Berlin 1943. Empfänger dieser vom Auswärtigen Amt in diplomatischer Tradition herausgegebenen „Weißbücher" waren die Botschaften bzw. in Berlin akkreditierte Journalisten neutraler Staaten. Sie sind als sehr geschickt zusammengestellte Propagandaschriften zu werten. Teils wurden auch zusätzlich fremdsprachig übersetzte Ausgaben gedruckt, darunter auch in exotischen Sprachen. Von mehreren erschienen auch sog. „Volksausgaben", so von Nr. 8 unter dem Titel: Englands Alleinschuld am Bombenterror. Volksausgabe des 8. amtlichen Deutschen Weißbuches, Berlin 1943. Inhaltlich identisch, lässt diese in der Einleitung und durch zusätzliche Kapitelüberschriften sprachlich jegliche diplomatische Zurückhaltung der amtlichen Ausgabe vermissen. In bestimmten Kreisen sind diese „Weißbücher" bis heute eine beliebte Lektüre, so dass diese auch als Reprints kursieren, so in diesem Fall als: Dokumente über die Alleinschuld Englands am Bombenkrieg gegen die Zivilbevölkerung, achtes Weißbuch der Deutschen Regierung. Faksimile (Kriegsursachenforschung 9), Viöl 1995.

der Nacht 7./8. Juni 1940 gefallen waren[60] – abgeworfen von einem Langstreckenbomber (Typ Farman NC-223.4, eigentlich ein Postflugzeug der „Air France") der französischen Marineluftstreitkräfte, was in Frankreich bereits seit Längerem einer breiteren Öffentlichkeit bewusst war.[61] Und dennoch ist selbst in jüngsten deutschen wissenschaftlichen Veröffentlichungen weiterhin davon die Rede, dass in Berlin *„(…) die ersten Bombenangriffe (…) am 26. August 1940 statt (fanden)"*[62], dem Datum des ersten britischen Luftangriffs.[63]

Bereits in der Nacht von 10. auf den 11. Mai hatten zwölf französische Bomber nicht nur Ziele bei Aachen, Wittlich und Bonn-Hangelar angegriffen, sondern auch Mönchengladbach-Rheydt[64] – es war dies nicht nur der erste französische Luftangriff nach Beginn der deutschen Offensive gewesen, sondern zugleich der erste alliierte Luftangriff ins deutsche Hinterland überhaupt![65] Dies ist umso mehr bemerkenswert, da ein zweiter, nun britischer Luftangriff auf Mönchengladbach-Rheydt in der Nacht 11./12. Mai bis heute in der Literatur fast durchwegs als der erste alliierte Luftangriff ins deutsche Hinterland gewertet wird, es aber lediglich der erste solche britische Angriff gewesen war.[66] Diese Beurteilung hat ihre Ursache wohl auch darin, dass die französischen Bomber Mönchengladbach-Rheydt offenbar nicht gefunden hatten und entsprechend dort in der Nacht 10./11. Mai 1940 keine Bomben gefallen zu sein scheinen.[67] Auch im Fall von Frankfurt a.M. dauerte es eine Weile, bis man sich in regionalgeschichtlichen Darstellungen zum Bombenkrieg bewusst wurde, dass am 4. Juni 1940 nicht nur Briten[68], sondern unabhängig davon auch Franzosen[69] die Stadt angegriffen hatten.[70]

[60] Vgl. Rudolf DÖRRIER, Pankow, Chronik eines Berliner Stadtbezirkes, Berlin 1971, nennt S. 95 als Datum die Nacht vom 6./7. Juli (!) 1940. – Es hatte in Berlin weder Luftalarm gegeben, noch hatte die Flugabwehr gefeuert, lediglich ein Gerücht lief in den folgenden Tagen durch die Stadt, dass in Pankow Bomben gefallen sein sollen, vgl. Laurenz DEMPS (Hg.), Luftangriffe auf Berlin. Die Berichte der Hauptluftschutzstelle 1940–1945 (Schriftenreihe des Landesarchivs Berlin 16), Berlin 2012, der S. 34 als Datum den 7. Juni anführt.

[61] Vgl. u.a. YONNET – LATY, „Jules Verne" (wie Anm. 52) S. 183–194; vgl. auch COMET, Sur Berlin (wie Anm. 53) speziell S. 97–99; vgl. auch JACKSON, Air war over France (wie Anm. 54) S. 101.

[62] Vgl. Martina METZGER, Bewältigung, Auswirkungen und Nachwirkungen des Bombenkrieges in Berlin und London 1940–1955, Zerstörung und Wiederaufbau zweier europäischer Hauptstädte (Historia Altera 1), Stuttgart 2013, S. 50.

[63] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 76 f.; vgl. auch DEMPS (Hg.), Luftangriffe (wie Anm. 60) der S. 34.

[64] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 30 u. Tabelle S. 232 f.

[65] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 30 u. Tabelle S. 232 f. – Nach MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 41 f., hat zwischen dem 10. Mai und der Nacht des 11./12. Mai kein britischer Bomber Ziele in Deutschland angegriffen gehabt!

[66] Zudem wird zu diesem britischen Angriff bis heute diskutiert, ob er operativer oder bereits strategischer Natur gewesen ist, womit Großbritannien als erste Nation in diesem Krieg mit strategischen Angriffen begonnen hätte, vgl. OVERY, Bombenkrieg (wie Anm. 22) S. 344 u. 350.

[67] Bei Margrit SOLLBACH-PAPELER, Mönchengladbach und Rheydt 1939–1945. Alltag unter Bomben, Hagen 1997, hier S. 13, finden sich keine Angaben zu Bombentreffern in der Nacht 10./11.5.40. – Keine konkreten Angaben zu den Angriffen auf Mönchengladbach auch bei: Ralf BLANK – Gerhard E. SOLLBACH, Das Revier im Visier. Bombenkrieg und „Heimatfront" im Ruhrgebiet 1939–1945, Hagen 2005. – Hingegen spricht HOHN, Zerstörung (wie Anm. 3) S. 8, von *„Bombenanwürfe (…) in der Nacht zum 11. Mai, die besonders in den Außenbezirken Mönchengladbachs erst Schäden verursachten, (…)"*.

[68] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 49.

4. Der frühe alliierte strategische Luftkrieg 1939–1941 im Kriegsalltag

4. 1 Die alliierten Bomberstreitkräfte 1939/41

4.1.1 Die britische „Royal Air Force"

Die „Royal Air Force", die britische „Königliche Luftwaffe", bestand seit 1. April 1918 als weltweit erste eigenständige Luftstreitkraft. Entstanden war die R.A.F. durch Verschmelzung des „Royal Flying Corps" des Heeres und des „Royal Naval Air Service" der Marine.[71]

Bereits die Erfahrungen mit deutschen Luftangriffen auf London während des Ersten Weltkrieges und die erfolgreichen Einsätze von Flugzeugen in den Zwischenkriegsjahren gegen koloniale Aufstandsbewegungen sowie das traditionelle Verständnis der britischen Insellage förderten innerhalb der R.A.F. bereits von Anfang an die Entwicklung einer strategischen Luftkriegsdoktrin: Die Existenz einer unabhängigen Bomberflotte und deren Einsatz als eigenständige Waffe.[72]

In einem Modernisierungsschub hatte man 1938/39 die für einen strategischen Einsatz tauglichen Flugzeuge des „Bomber Command" zu einem Großteil erneuert und neben dem bereits vorhandenen Typ Armstrong-Whitworth „Whitley" auch die neuen, ebenfalls zweimotorigen Bomber Vickers „Wellington" und Handley Page „Hampden" eingeführt[73].

Am 3. September 1939 standen 204 Maschinen dieser Typen in 17 Staffeln zur Verfügung[74]. Größere viermotorige Fernbomber befanden sich zwar bereits in der Entwicklung, sollten jedoch nicht vor Ende 1940 zur Verfügung stehen (Short „Stirling" und Handley Page „Halifax"), die A.V. Roe & Co (Avro) „Lancaster" sogar erst Ende 1941.[75]

Mit Beginn des Krieges 1939 hatte die britische Luftwaffe sich an strenge politische Vorgaben zu halten. Um keine deutschen Vergeltungsschläge zu provozieren, waren Angriffe auf das deutsche Hinterland zunächst untersagt – lediglich maritime Ziel durften von den Bombern angegriffen werden. Allerdings führten solche zunächst nur am Tage geflogenen Angriffe zu untragbaren Verlusten.[76] Die R.A.F.

[69] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 131 u. Tabelle S. 240 f.

[70] Zur rein „britischen Sicht" vgl. Armin SCHMID, Frankfurt im Feuersturm. Die Geschichte der Stadt im Zweiten Weltkrieg, Frankfurt a.M. 1984, S. 14; vgl. auch Thomas BAUER, „Terror in Quelle Siegfried 5". Luftschutz und Luftkrieg in Frankfurt am Main 1933–1945, in: Michael FLEITER, Heimat/Front. Frankfurt am Main im Luftkrieg, Frankfurt a.M. 2013, S. 27–48 (hier S. 31 f.). – Zur auch „französischen Sicht" vgl. Michael FLEITER, Das „Bernemer Lieschen". Über Gus Lerch und seine Sammlung, in: FLEITER, Heimat/Front (wie Anm. 64) S. 49–62 (hier S. 52).

[71] Vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 31 f.

[72] Vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 132 f.

[73] Vgl. John TERRAINE, Theorie und Praxis des Luftkrieges: Die Royal Air Force, in: BOOG (Hg.), Luftkriegsführung (wie Anm. 47) S. 537–568 (hier S. 544 u. 547).

[74] Vgl. TERRAINE, Theorie (wie Anm. 73) S. 547.

[75] Zur britischen Luftrüstung insgesamt vgl. Sebastian RITCHIE, Industry and Air Power. The expansion of British aircraft production, 1935–1941 (Studies in air power), London 1997, speziell S. 219–253; Datenblätter zu den Bombertypen vgl. Max HASTINGS, Bomber Command, London 1979, Appendix B: S. 355–363.

[76] Vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 138.

machte, wie Terraine es formuliert, die *„(…) beunruhigend frühe Erkenntnis, daß gegen das deutsche Kernland Einsätze am Tage nicht in Frage kamen; was immer getan werden mußte, mußte nachts geschehen. Mit anderen Worten, das Bomber Command mußte zu einer nachtkampffähigen Truppe werden, wofür es nie vorgesehen, ausgebildet und ausgerüstet worden war"*[77]. Zu Kriegsbeginn waren die Besatzungen von lediglich fünf Staffeln für nächtliche Einsätze ausgebildet, alle ausgerüstet mit Bombern des Typs „Whitley".[78] Es galt Zeit zu gewinnen, um Nachtflugerfahrungen sammeln zu können. Zahlreiche nächtliche Fernaufklärereinsätze und Flugblattflüge dienten auch diesem Zweck.

Mit dem deutschen Angriff auf Frankreich und die zuvor neutralen BeNeLux-Staaten am 10. Mai gab die britische Luftwaffe ihre Zurückhaltung auf, Ziele im deutschen Hinterland anzugreifen. Luftangriffe zur Abriegelung eines Gefechtsraums am Boden, also zur Be- und Verhinderung des Nachrückens weiterer Bodentruppen und des Nachschubs galten als rein taktischer Natur. Dazu muss man wohl auch den schon genannten britischen Angriff auf Verkehrswege in Mönchengladbach-Rheydt in der Nacht des 11./12. Mai zählen.[79] Aus britischer Sicht war dies der erste Angriff gegen eine größere deutsche Stadt gewesen.[80] Als ersten strategischen (aber noch auf militärische Ziele eingeschränkten) Luftangriff wertet(e) man britischerseits hingegen den Angriff gegen Industrieanlagen in Dortmund, Oberhausen-Sterkrade und Castrop-Rauxel in der Nacht zum 16. Mai 1940.[81]

4.1.2 Frankreichs „L'Armée de l'Air"

Die französischen Luftstreitkräfte waren 1934 als eigenständige Teilstreitkraft, die „Armée de l'Air", aus den übrigen Streitkräften ausgegliedert worden. Die neue Luftwaffe war jedoch verpflichtet worden, die Luftnahunterstützung der Bodentruppen weiterhin als primäre Aufgabe beizubehalten.[82] Anders als in Großbritannien hatte sich in Frankreich (wie in anderen europäischen Ländern, einschließlich Deutschlands) keine eigenständig agierende Bomberwaffe entwickelt.[83] In den späten 1930er Jahren war die Ausstattung der Armée de l'Air Großteils nicht mehr auf der Höhe der technologischen Entwicklung gewesen. Um mit dem Aufbau der 1935 geschaffenen deutschen Luftwaffe mithalten zu können, hatte Frankreich mehrere Nachrüstungsprogramme aufgelegt, die jedoch erst im Jahresverlauf 1940 ihre volle Wirkung entfaltet hätten.[84] Bei Kriegsausbruch hatte die französische Luftwaffe lediglich über bescheidene 18 (!) moderne Bomber verfügt.[85] Etliche Bomberstaffeln

[77] Vgl. TERRAINE, Theorie (wie Anm. 73) S. 549.

[78] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 20: Es handelte sich um Nos. 10, 51, 58, 77 u. 102 Squadrons, welche die No. 4 Group des Bomber Command bildeten; Vgl. auch die Ausarbeitung über No. 4 Group, verfasst von einem ehem. Besatzungsmitglied der No.10 Squadron: DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 28.

[79] Vgl. SOLLBACH-PAPELER, Mönchengladbach (wie Anm. 67) S. 13.

[80] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 42.

[81] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 43.

[82] Vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 127.

[83] Vgl. BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 131 f.; vgl. zum Gesamtkomplex YOUNG, Strategic Dream (wie Anm. 55) passim; vgl. auch ROBINEAU, französische Luftpolitik (wie Anm. 50) S. 723–755.

[84] Vgl. FACON, Oberkommando (wie Anm. 48) S. 196.

[85] Vgl. HIGHAM, Two roads (wie Anm. 58) S. 260.

waren noch im Frühjahr 1940 mit schon sehr bejahrten, langsamen und wenig wendigen Maschinen der Typen Amiot 143, Bloch 210, Farman 221/222 und Potez 663 ausgestattet.[86] Erst im Laufe des Jahres 1939 waren zwei hochmoderne mittelschwere Bomber in die Serienfertigung gegangen: die Typen Lioré et Olivier LeO 451 und Amiot 351/354, mit Reichweiten von jeweils weit über 2.000 Kilometern. Trotz der Bestellung großer Stückzahlen waren im Mai 1940 erst wenige Staffeln mit diesen neuen Bombern ausgestattet.[87] Die auf viele Unternehmungen zersplitterte französische Luftfahrtindustrie war einerseits durchaus in der Lage modernes Fluggerät zu erzeugen, produzierte jedoch teils noch handwerklich, was die möglichen Stückzahlen, trotz Lizenzproduktionen, stark begrenzte.[88]

Um die Luftstreitkräfte dennoch in kürzester Zeit auf den Stand der Flugtechnik zu bringen hatte die Republik Frankreich auch in den Vereinigten Staaten Flugzeuge in großer Stückzahl bestellt.[89] Darunter Bomber der Typen Douglas DB-7A[90] und Martin 167-F[91], die seit Jahreswechsel 1939/1940 gerade erst über Französisch Nordafrika angeliefert wurden.[92] Erwähnt werden muss hier auch, dass Frankreich in den U.S.A. nicht nur zweimotorige mittlere Bomber, sondern auch bereits schwere Bomber bestellt hatte. So im Frühjahr 1939 bei Consolidated Aircraft ein erstes Los über 120 Exemplare eines noch in der Entwicklung befindlichen viermotorigen Langstreckenbombers – jenes Typs, der unter seiner USAAC/USAAF[93]-Bezeichnung „B-24 (Liberator)“ wenige Jahre später, neben der Boeing „B-17“, zum zweiten Standbein der amerikanischen strategischen Bomberflotten auf dem europäischen Kriegsschauplatz werden sollte![94] Mit deren Auslieferung an die französische Luftwaffe wäre jedoch nicht vor Jahresende 1940 zu rechnen gewesen.[95] Nach dem deutsch-französischen Waffenstillstand Ende Juni 1940 wurden alle französischen Bestellungen in den U.S.A. von den Briten übernommen.[96]

Mit Beginn des Krieges war die „Armée de l'Air“ hinsichtlich strategischen Angriffen nach Deutschland hinein – ebenso wie die britische Luftwaffe – aufgrund politischer Vorgaben zunächst zu einer sehr defensiven Haltung veranlasst. Aber auch intern hatte sie sich aus waffentechnologischen Gründen selbst große Zurückhaltung auferlegt, solange bis jene Bomberstaffeln einsatzbereit sein würden, die

[86] Vgl. Raymond DANEL – Jean CUNY, L'aviation francaise de bombardement et de renseignement (1918/1940), (Collection Docavia 12), Paris 1980, S. 256

[87] Vgl. DANEL – CUNY, L'aviation francaise (wie Anm. 84) S. 256 u. S. 262–265.

[88] Vgl. FACON, Oberkommando (wie Anm. 48) S. 192f.

[89] Vgl. FACON, Oberkommando (wie Anm. 48) S. 195.

[90] USAAC/USAAF-Bezeichnung „A-20“, bei der R.A.F. „Boston“.

[91] USAAC/USAAF-Bezeichnung „A-22“, bei der R.A.F. u. den Commonwealth-Luftwaffen: „Maryland“.

[92] Vgl. HARVEY, French Armée de l'Air (wie Anm. 56) S. 453; vgl. auch HIGHAM, Two roads (wie Anm. 58) S. 262.

[93] United States Army Air Corps bzw. United States Army Air Force.

[94] Vgl. Graham M. SIMONS, Consolidated B-24 Liberator, Barnsley, South Yorkshire 2012, S. 27; vgl. auch FACON, Batailles (wie Anm. 51) S. 65 f.

[95] Vgl. SIMONS, B-24 (wie Anm. 94) S. 29.

[96] Großbritannien hatte zudem 1939 auch selbst in größerer Zahl B-24 bestellt gehabt. Da man dort diesen Bomber nach seiner Auslieferung jedoch für den Luftkrieg in Mitteleuropa als nicht tauglich einschätzte, verwendete die R.A.F. die „Liberator“ als Transporter, als Bomber nur im Nahen Osten u. in Nordafrika sowie zur U-Boot-Jagd über dem Atlantik. Vgl. SIMONS, B-24 (wie Anm. 94) S. 27 u. 29.

gerade erst auf das neue moderne Gerät heimischer und US-amerikanischer Produktion umgerüstet wurden.[97] Eine konkrete Dienstanweisung besagte noch im April 1940, dass bis dahin als Reaktion auf deutsche Luftangriffe ggf. Einsätze nur bei Nacht und nicht weiter als ins Rheinland und bis zum Schwarzwald geflogen werden sollten. Nur falls Vergeltungsoperationen unumgänglich wären, waren ohne Rücksichtnahme auf die Risiken Ferneinsätze mit dem vorhandenen Gerät nach Berlin und – ausdrücklich – auch München vorgegeben.[98]

Mit Beginn der deutschen Offensive am 10. Mai 1940 gegen Frankreich, sowie auch gegen die bisher neutralen Staaten Luxemburg, Belgien und die Niederlande, begann auch die französische Luftwaffe sofort mit taktisch-operativen Angriffen im Gefechtsfeldbereich und zur Be- und Verhinderung des Nachrückens weiterer Bodentruppen und des Nachschubs aus dem Hinterland. Bereits in der Nacht von 10. auf den 11. Mai hatten zwölf französische Bomber (Typ Amiot 143) des Groupement de Bombardement 10 (GB 1/38 u. 2/38) nicht nur Ziele bei Aachen, Wittlich und Bonn-Hangelar angegriffen, sondern auch Mönchengladbach-Rheydt[99] – wie bereits oben erwähnt, war dies der erste alliierte Luftangriff ins deutsche Hinterland überhaupt![100]

Der von den oben zitierten Dienstanweisungen definierte Fall von für die französischen Luftstreitkräfte unumgänglichen besonderen Vergeltungsoperationen war im Laufe des 1. Juni 1940 eingetreten – die deutsche Luftwaffe, die sich im Feldzug gegen Frankreich bisher auf taktische Bombenangriffe im Gefechtsfeldbereich und zu dessen Abriegelung im unmittelbarem Hinterland beschränkt hatte, hatte einen Luftangriff gegen Marseille geflogen[101]. Am 2. Juni war die Region Lyon angegriffen worden.[102] Französischerseits wurde diese beiden Angriffe, sowie jener auf Paris am folgenden 3. Juni, als ohne direkten Zusammenhang mit den Bodenkämpfen gewertet[103] – mit anderen Worten: die deutsche Seite habe damit den strategischen Luftkrieg gegen Frankreich eröffnet. Nun könnte man darüber diskutieren, ob insbesondere der Angriff auf Paris noch operativ-taktischer oder doch schon strategischer Natur gewesen war: Im Zuge des sog. „Unternehmen Paula“ am Nachmittag des 3. Juni hatte die deutsche Luftwaffe mit fast 500 Maschinen erste Angriffe gegen Flugplätze und Eisenbahneinrichtungen im Großraum Paris geflogen gehabt.[104] Zumindest hatte die Luftwaffe aber damit eine ungeschriebene Übereinkunft gebrochen: Bis zu diesem Datum hatten die großen Kriegsparteien davon Abstand genommen gehabt, die Hauptstadt des jeweiligen Gegners aus der Luft anzugreifen. Für die französischen Luftstreitkräfte war nun auch eine Verschonung der deutschen Hauptstadt Berlin hinfällig geworden. Theoretisch hätte die französische Luftwaffe mit vergleichbaren Angriffen antworten können, wenngleich auch nur im kleineren Rahmen, da es ihr an einsatzfähigen Bombern mangelte und zudem viele Flugplätze im östlichen Frankreich bereits hatten geräumt werden müssen.[105] In Praxis fiel die Antwort dann entsprechend bescheidener aus und verteilt auf mehrere Tage – aber

[97] Vgl. ROBINEAU, französische Luftpolitik (wie Anm. 50) S. 744.
[98] Vgl. ROBINEAU, französische Luftpolitik (wie Anm. 50) S. 744 u. S. 755, dort Anm. 29.
[99] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 30 u. Tabelle S. 232 f.
[100] Siehe hierzu oben in Kap. 4.1.1.
[101] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 126 u. 129.
[102] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 129.
[103] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 129.
[104] Vgl. HARVEY, French Armée de l'Air (wie Anm. 56) S. 452.
[105] Vgl. HARVEY, French Armée de l'Air (wie Anm. 56) S. 453.

streng nach den oben genannten Dienstanweisungen, bis hin zum bereits erwähnten ersten Luftangriff dieses Krieges auf Berlin in der Nacht 7./8. Juni, ausgeführt von einem einzelnen Bomber der französischen Marineflieger. Und auch München stand in den ersten Junitagen 1940 mehrfach auf den französischen Ziellisten – aber hierzu mehr an späterer Stelle.

4.1.3 Absprachen, die Briten im Norden, die Franzosen im Süden

Belgien, die Niederlande und auch das kleine Luxemburg betrachteten sich seit September 1939 als neutral in dem zwischen Deutschland auf der einen, Frankreich und Großbritannien (sowie Polen) auf der anderen Seite ausgebrochenem Konflikt. Der Luftraum dieser drei Länder lag wie ein großer Riegel zwischen den Konfliktparteien. Um von England aus deutschen Luftraum zu erreichen, mussten britische Bomber entweder einen großen Bogen über die Nordsee, oder einen Umweg über Nord- und Ostfrankreich fliegen. Angesichts dieser Situation bot sich fast zwangsläufig eine Art Arbeitsteilung zwischen den alliierten Luftwaffen an. Bereits in gemeinsamen Generalstabsbesprechungen 1938 war für den Fall eines Krieges mit Deutschland in Erwägung gezogen worden, dass britische Bomber nördlich, französische Bomber südlich einer Linie Saarbrücken-Wiesbaden-Frankfurt-Eisenach angreifen sollten.[106] Schließlich war als Grenze zwischen den Operationsgebieten der 51. Breitengrad ins Gespräch gebracht worden.[107] Aber lediglich hinsichtlich der Fernaufklärung über dem Inneren des Deutschen Reiches gab es seit dem 14. September 1939 eine fixe Absprache zwischen der britischen und der französischen Luftwaffe, dass sich die Briten auf den Norden, die Franzosen auf den Süden Deutschlands konzentrieren würden. Die Trennungslinie sollte entlang einer Linie von Düsseldorf über Paderborn und Hildesheim nach Osten verlaufen.[108] Entsprechend waren es nur französische Fernaufklärer, die seit Herbst1939 auch über (Ost-) Bayern ihre Bahnen zogen.

4.2 Navigationsprobleme, insbesondere bei Nachtflügen

Wenn man die großen Navigations- und Zielfindungsprobleme alliierter Bomber in den ersten Jahren des Luftkriegs des Zweiten Weltkrieges vor allem beim Nachtflug verstehen will, muss man sich völlig freimachen von den Luftkriegsbildern heutiger Tage. Man flog noch „handgestrickt“, viele funktechnische Navigationshilfsmittel standen erst in der Entwicklung und kamen teils erst in den späteren Kriegsjahren zum Einsatz. Der Navigator an Bord eines Flugzeuges errechnete den aktuellen Standort auf die gleiche Weise, wie es seit Jahrhunderten der Navigationsoffizier an Bord von Seeschiffen tat. Allein, ein Schiff bewegt sich vergleichsweise langsam, so dass Messungenauigkeiten keine allzu gravierenden Auswirkungen auf die Standortbestimmung haben können. Anders an Bord eines sich im Vergleich schnell bewegenden Flugzeuges. In der Ausbildungsliteratur auch der deutschen Luftwaffe wurde stets ausdrücklich auf die Folgen auch kleinster Messfehler hingewiesen.[109] Ein guter Navigator musste nicht nur sein Handwerk beherrschen, sondern er bedurfte auch viel Flugerfahrung.

[106] Vgl. HIGHAM, Two roads (wie Anm. 58) S. 225.
[107] Vgl. ROBINEAU, französische Luftpolitik (wie Anm. 50) S. 744.
[108] Vgl. FACON, L'Armée de l'Air (wie Anm. 51) S. 127.
[109] Vgl. u.a. Leitfaden der Flugnavigation, T.1: Grundlagen der Navigation, Beih. 1: Grundlagen der astronomischen Ortsbestimmung, Berlin 1943, S. 68 f.

Es mag auch an einer verständlichen Nervosität der noch nicht oder wenig kriegserfahrenen Besatzungen gelegen haben, dass der Bombenkrieg auf allen Seiten mit Pannen begann – tragischen Pannen, die bereits das Dilemma der Zielfindung bei wolkenverhangenem Himmel selbst am Tage offenbarten:

Es war einer der ersten Luftangriffe der britischen Luftwaffe, der am 4. September 1939 in Wilhelmshaven liegenden deutschen Kriegsschiffe sowie den Schiffsverkehr bei Brunsbüttel an der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals in die Unterelbe zum Ziel hatte. Zumindest einer der Brunsbüttel anfliegenden Bomber hatte sich „verfranzt“[110] und bombardierte den rund 180 (!) Kilometer nördlich gelegenen Hafen Esbjerg im neutralen Dänemark, wobei auch zwei Todesopfer zu verzeichnen waren.[111]

Mit einer noch dramatischeren Fehlleistung begann am 10. Mai 1940, dem ersten Tag des Westfeldzuges, auch die deutsche Luftoffensive gegen Frankreich. Einige deutsche Bomber, die Dijon hätten angreifen sollen, hatten ihr Ziel nicht gefunden und warfen ihre tödliche Fracht vermeintlich auf das vorgegebene Ausweichziel, den Militärflugplatz Dole-Tavaux im Département Jura, doch trafen die Bomben Freiburg im Breisgau. 57 Menschen, darunter 20 Kinder, verloren bei diesem irrtümlichen Angriff ihr Leben.[112] Wider besseres Wissen nutzte die NS-Propagandamaschinerie noch 1943 u. a. diesen Angriff auf Freiburg, um zu beweisen, *„England dehnt Luftkrieg auf offene Städte aus“*.[113]

Andererseits gab es in dieser Kriegsphase auch navigatorische Glanzleistungen: Jener bereits angesprochene französische Marinebomber, der in der Nacht 7./8. Juni 1940 Berlin angegriffen hatte, hatte stets auf Anhieb alle seine Ziele gefunden, u. a. Berlin, Rostock (10. 6.), Porto Maghera bei Venedig (14. 6.), wobei noch ein Umweg über Rom geflogen wurde, um dort über dem Stadtzentrum Flugblätter abzuwerfen.[114] Die Erklärung ist einfach: Kommandant des Bombers war Capitaine de corvette Henri Dallière, zuvor Dozent für Flugnavigation an der französischen Kriegsschule. Er hatte sich seine Besatzung selbst zusammensuchen dürfen. Als Navigator hatte er den Oberleutnant der Reserve Paul Comet ausgewählt, im Zivilberuf Pilot mit langjähriger Atlantikflugerfahrung auf Flugbooten und zeitweise Chefnavigator der Air France.[115] Es kann kaum überraschen, dass bei solchem geballten navigatorischen Wissen und Erfahrung jedes Ziel gefunden wurde. Aber die Masse der Navi-

[110] In der deutschen Fliegersprache hieß damals der Pilot „Emil“, der Navigator „Franz“. Machte Letzterer einen Fehler, hatte man sich „verfranzt“.

[111] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 22; vgl. hierzu auch: Ove LUND, Bomber over Esbjerg under anden verdenskrig 1939–1945, Esbjerg 2007, S. 7–16; auch: Torben THORSEN – Morten S. JENSEN, Esbjerg Flyveplads 1940 til 1945, Luftkrigen over Esbjerg 1939 til 1945, o. O. [Them] 2013, S. 23 f.

[112] Vgl. Anton HOCH, Der Luftangriff auf Freiburg am 10. Mai 1940, in: Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte, 4 (1956), 2, S. 115–144; vgl. auch: Gerd R. UEBERSCHÄR – Wolfram WETTE, Bomben und Legenden. Die schrittweise Aufklärung des Luftangriffes auf Freiburg am 10. Mai 1940, Freiburg i. Br. 1981, passim.

[113] Vgl. Englands Alleinschuld (wie Anm. 59) S. 106.

[114] Vgl. Giancarlo GARELLO, Regia Aeronautica e Armee de l'Air 1940–1943, Roma 1975, S. 57–63; Vgl. Giorgio BONACINA, Obiettivo: Italia. I bombardamenti aerei della città italiane dal 1940 al 1945, Milano 1970, S. 32–48; S. 58–60; vgl. auch YONNET – LATY, „Jules Verne“ (wie Anm. 52) S. 183–194; auch COMET, Sur Berlin (wie Anm. 53) speziell S. 97–99; vgl. auch JACKSON, Air war over France (wie Anm. 54) S. 101.

[115] Vgl. COMET, Berlin (wie Anm. 53) S.92 f.

gatoren an Bord anderer französischer, auch an Bord britischer Bomber hatten eben nicht dieses Wissen und solche Flugerfahrungen!

Das Ziel überhaupt zu finden war eine Sache. Eine andere Sache war es, es auch mit den Bomben zu treffen. Noch 1940 hatte man in London allmählich Zweifel an den zumeist positiven Meldungen der Bomberbesatzungen bekommen. Eine eingehende Untersuchung im Vergleich zu Luftbildaufnahmen erbrachte im sog. „Butt-Report" zum 18. August 1941 das mehr als ernüchternde Ergebnis, dass bei gutem Wetter und hellem Mond nur zwei Fünftel der Bomber ihr Ziel gefunden hatten, in mondlosen Nächten sogar nur ein Fünftel. Von den übrigen hatte lediglich ein Drittel zumindest im Umkreis von fünf Meilen (entspricht acht Kilometern) vom Ziel die Bomben abgeworfen.[116]

Auch viele französische Bomben, gleich denen britischer Herkunft, waren im Mai/Juni 1940 nicht dort abgeworfen worden, wo sie eigentlich hätten fallen sollen. Aber auch französische Piloten meldeten, wie ihre britischen Kameraden, nach ihrer Rückkehr von den nächtlichen Einsätzen mit Überzeugung oder zumindest im guten Glauben, dass sie ihre zugewiesenen Ziele erfolgreich angegriffen hätten. Anders als der R.A.F. blieb der Armée de l'Air jedoch nicht die Zeit, zu realisieren, dass zahlreiche Bomben lediglich Flur- und Waldschäden verursacht hatten.

5. 1939/40: Anfangs waren es nur Flugblätter, die vom Himmel fielen

Erstmals wurden in Ostbayern in der Nacht vom 15./16. Oktober 1939 Überflüge feindlicher Flieger registriert – so in den Landkreisen Vilsbiburg, Eggenfelden, Pfarrkirchen, Griesbach, Wegscheid, Wolfstein, Passau und Vilshofen. Die Maschinen hatten britische Flugblätter in deutscher Sprache abgeworfen. Weniger deren Inhalt, als die bloße Tatsache deren Existenz erregte großes Aufsehen! Die Bevölkerung sei davon beeindruckt, berichtete der Regierungspräsident in den ersten Novembertagen 1939 nach München, dass der Feind bis *„in den äußersten Zipfel der bayerischen Ostmark vordringen kann, ohne Abwehr zu verursachen"*[117]. Auch im November wurden neuerlich Flugblätter alliierter Herkunft festgestellt, diesmal in den Regionen Amberg, Eschenbach, Neustadt, Oberviechtach, Straubing, Rottenburg und Pfarrkirchen.[118] Im Februar 1940 wurden in elf Landkreisen des Regierungsbezirks Niederbayern/Oberpfalz feindliche Flugblätter registriert, davon in zwei Fällen in den Regionen Kemnath und Tirschenreuth als Abwürfe aus Flugzeugen.[119] Für März 1940 wurde von etlichen Balloneinflügen mit Flugblättern berichtet.[120]

[116] Vgl. „Butt-Report" im Wortlaut bei WEBSTER – FRANKLAND, Strategic Air Offensive I (wie Anm. 21) S. 205–213; vgl. auch BÖHM, Royal Air Force (wie Anm. 2) S. 143 f.; zur internen Wirkung im Bomber Command vgl. ebenda S. 327–329.

[117] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Okt. 1939 vom 8.11.39, S. 18 [hier u. im Folgenden teils zitiert nach älterer Mikrofilmfassung im Staatsarchiv Amberg: Kleinbildfilm 7, Rolle 2].

[118] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Nov. 1939 vom 9.12.39, S. 24: Da im Nov. jedoch keine Einflüge festgestellt worden waren, mutmaßte der Regierungspräsident, dass es sich um von Ballons nach Ostbayern getragenen Flugblättern gehandelt habe.

[119] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Feb. 1940 vom 8.3.40, S. 21.

[120] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für März 1940 vom 8.4.40, S. 13.

Die fünf Staffeln der No. 4 Group des Bomber Command der R.A.F hatten den Krieg mit Flugblatteinsätzen begonnen – und konnten dabei wertvolle Nachflugerfahrungen sammeln.[121] Bereits in der Nacht 3./4. September 1939 hatten alleine zehn „Whitley" über Hamburg, Bremen und neun Städten im Ruhrgebiet 5,4 Millionen Stück Flugblätter abgeworfen gehabt.[122] In der Nacht vom 1. auf den 2. Oktober waren auch erstmals Flugblätter auf Berlin niedergegangen.[123] Bereits in der Nacht 9./10. September 1939 auch auf Nürnberg und am 15./16. Oktober sowie am 27./28. Oktober 1939 auf München.[124] Britische Flugblatt-Bomber, deren Ziele im Süden Deutschlands lagen, operierten zunächst von einem Flugplatz bei Reims aus, im Oktober vom östlich von Paris gelegenen Flugplatz Villeneuve-les-Vertes.[125] In den 22 Nächten zwischen 4./5. September und 23./24. Dezember hatte die britische Luftwaffe 113 Flugblatteinsätze nach Deutschland hineingeflogen, von denen 105 ihr Zielgebiet erreicht haben sollen. In einigen Mondlichtperioden wurde dabei der Flugblattabwurf für manche „Whitley" zur Nebenaufgabe, denn hauptsächlich hatten sie bestimmte Örtlichkeiten aus der Luft auszukundschaften.[126] Nach einer zehntägigen Unterbrechung wurden die nächtlichen Flugblatteinsätze in der Nacht 4./5. Januar 1940 wiederaufgenommen und bis 19./20. d.M. beibehalten. Erstmals waren nun auch „Wellington" und „Hampden" der ursprünglichen Tagbomber-Staffeln der anderen Gruppen des Bomber Command beteiligt, die dadurch ebenfalls wertvolle erste Nachtflugerfahrungen sammeln konnten.[127] Das sehr bittere Winterwetter in England machte jeglichen Nachteinsatz zwischen dem 20. Januar und der Nacht 17./18. Februar unmöglich.[128] Danach wurden bis 8./9. April nicht weniger als 228 Flugblatteinsätze geflogen, wobei bereits 102 Einsätze von „Wellington" und 67 von „Hampden" durchgeführt worden waren.[129] Neben dem Abwurf aus Bombenflugzeugen wurden britischerseits auch vom östlichen Frankreich aus gestartete Ballons eingesetzt, die jeweils 3.000 Flugblätter etwa 800 Kilometer weit tragen konnten[130].

Auch die Republik Frankreich hatte während des „drôle de guerre" große Mengen an Flugblättern auf den Weg nach Deutschland gebracht. Zwischen September 1939 und Mai 1940 dürften es mindestens 15 Millionen Blatt, möglicherweise 30

[121] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 19 f.; vgl. auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 37–47.

[122] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 21; vgl. auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 46.

[123] Vgl. BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 17; vgl. auch CHORLEY, Reflection I (wie Anm. 36) S. 13 u. 18; auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 49 u. 82.

[124] Zu Nürnberg vgl. DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 43f. u. 46; Zu München vgl. CHORLEY, Royal Air Force I (wie Anm. 36) S. 18 f.; vgl. auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 82; hingegen nennt BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 17, wohl irrtümlich den 15./16 September als Flugblatteinsatz gegen München.

[125] Zu Einsatz von Reims aus vgl. DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 43 u. 46; Zu von Villeneuve-les-Vertes vgl. BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 17; vgl. auch CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 18–20; auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 82–87.

[126] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 23.

[127] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 28.

[128] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 28.

[129] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 29.

[130] Vgl. Klaus KIRCHNER (Hg.), Flugblätter aus Frankreich 1939/1940, Bibliographie, Katalog (Flugblatt-Propaganda im 2. Weltkrieg, Europa 3), Erlangen 1981, S. XL.

Millionen Blatt gewesen sein.[131] Allein zwei Fernbomber des Typs Farman 222 der französischen Bomberstaffel GB II/15 sollen in der Nacht 2./3. Januar 1940 über Nürnberg 1.050.000 Flugblätter abgeworfen haben.[132] Auf Flugblatteinsatz war wohl auch jener französische Bomber gewesen, der bereits im November 1940 von der Fliegerabwehr im Raum Nürnberg angeschossen, zu einer Notlandung gezwungen war, die mit Bruch in einem Wäldchen bei Vincenzenbronn[133] im Landkreis Fürth geendet hatte.[134] Neben Bombern wurden auch französischerseits für die Flugblattverbreitung Ballons eingesetzt.[135]

In der Nacht 12./13. Januar 1940 unternahmen einige britische „Whitley" erstmals Flugblatt-Ferneinsätze bis Prag und Wien.[136] Statt über Prag fielen manche dieser Flugblätter bereits über Ostbayern zu Boden: Im Januar 1940 waren allein im Raum Waldsassen-Schirnding (Schloppach, Münchenreuth, Seedorf) mutmaßlich von Flugzeugen aus abgeworfene 3.000 Flugblätter, erstmals in tschechischer Sprache, von den deutschen Behörden eingesammelt worden.[137] Im dem Regierungsbezirk Niederbayern/Oberpfalz im Südosten 1938 zugeschlagenen sudetendeutschen Landkreis Prachatitz (Prachatice) fielen in der Nacht zum 17. März 1940 neuerlich Flugblätter in tschechischer Sprache – aus Anlass des Jahrestages des deutschen Einmarsches als eine „Botschaft Großbritanniens an das tschechische Volk"[138]. Offenbar von Exil-Tschechen in Frankreich stammte ein in großen Mengen im April 1940 abgeworfenes Flugblatt an die „Brüder in der unterjochten Heimat".[139]

[131] Vgl. KIRCHNER (Hg.), Flugblätter Frankreich (wie Anm. 130) S. XXXIV.

[132] Vgl. „Historique de la 15e escadre" (http://www.ba702.air.defense.gouv.fr/index.php/component/content/article/14-base-aerienne/78-historique-de-la-15e-escadre) (Aufruf vom 12.8.2014). Es handelt sich bei dieser Fundstelle um die Geschichtsseite des offiziellen Internet-Auftrittes des heutigen franz. Fliegerhorstes Avord (Base Aérienne 702 Avord „Capitaine Georges Madon"), 1940 Heimatbasis der Staffeln GB I/15 u. II/15.

[133] Heute Ortsteil der Gemeinde Großhabersdorf im Landkreis Fürth.

[134] Vgl. Georg Wolfgang SCHRAMM, Bomben auf Nürnberg. Luftangriffe 1940–1945, München 1988, S. 40 u. Foto S. 46 f.: Dem Foto nach handelte es sich dabei wohl um einen schon etwas älteren Bomber des Typs Amiot 143.

[135] Vgl. KIRCHNER (Hg.), Flugblätter Frankreich (wie Anm. 130) S. XXXIII u. XL. – Offenbar von solchen Ballons stammten auch jene französischen Flugblätter, die am 11.9.39 in der Nähe von Roth bei Nürnberg gefunden worden waren, vgl. BA-MA, Freiburg i. Br., RL 21/90: Kriegstagebuch Nr. 1 (1941–1943) der Fliegerhorstkommandantur Regensburg-Obertraubling, Anlageheft 2 [Provisorium 1939–1940], fol. 135–156, hier fol. 142' – (Der Fliegerhorst Roth war zu diesem Zeitpunkt dem Leithorst Regensburg-Obertraubling nachgeordnet).

[136] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 28; vgl. auch einen Einsatzbericht nach Wien bei BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 25; auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 70 u. 85 f.; vgl. auch ETSCHMANN, Aspekte (wie Anm. 31) S. 16; hingegen wurde in Wien auch bestritten, dass britische Flugblätter die Donaumetropole erreicht haben sollen, vgl. Johann ULRICH, Der Luftkrieg über Österreich 1939–1945 (Schriftenreihe des Heeresgeschichtlichen Museums / Militärwissenschaftliches Institut 5/6), 4. Aufl., Wien 1986, S. 7 f.; – Auch über Polen wurden in den ersten Monaten des Jahres 1940 britische Flugblätter abgeworfen: Erstmals über Posen am 7./8. März und über Warschau am 15./16. März, vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 29; auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 74–76 u. 86.

[137] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Jan. 1940 vom 8.2.40, S. 21.

[138] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für März 1940 vom 8.4.40, S 13.

[139] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/

6. Die ersten Bomben waren französische: Das rechtsrheinische Bayern als Zielgebiet im frühen Luftkrieg 1940

6.1 „Auf der Suche nach den ersten Bomben"

Es ist bislang noch immer nicht abschließend belegt, wo im damaligen rechtsrheinischen Bayern die ersten Fliegerbomben des Zweiten Weltkrieges, gezielt oder als Fehl- oder Notwurf, gefallen sind. In der Literatur, speziell in der regionalgeschichtlichen, finden sich mehrfach „erste" Bombenabwürfe, allerdings unter verschiedenem Datum und zu unterschiedlichen Orten.[140]

Vor dem 10. Mai 1940, dem Tag des Beginns der deutschen Westoffensive, hatte es seitens der britischen und französischen Luftwaffen keinerlei Bombenangriffe auf das deutsche Hinterland gegeben. Vor allem in einer doch sehr weit von der deutschen Westgrenze entfernten Region wie dem rechtsrheinischen Bayern sind vor Ort überlieferte Bombenangriffe vor diesem Datum mit größter Vorsicht zu bewerten – regelmäßig handelt es sich um Legenden, Irrtümer oder Datumsfehler: So sollen bereits am 2. April 1940 britische Bomber im Tiefflug Lohr am Main angegriffen haben.[141] Eine kurze Recherche zeigt jedoch, dass sich dies wohl erst zwei Jahre später, am 2. April 1942, ereignet hat, als die R.A.F. erstmals nächtliche Tieffluganggriffe gegen Eisenbahnanlagen erprobte – erprobte im Raum Hanau-Lohr.[142]

Ein sehr frühes Datum hinsichtlich Bombenabwürfen findet sich für den kleinen Ort Kirchzell im Landkreis Miltenberg, also im nordwestlichsten Winkel Bayerns gelegen: Am späten 30. Juni 1940 sollen dort Brandbomben gefallen sein.[143] In der Tat waren vor allem Verkehrsanlagen im Großraum Frankfurt a. M. bereits seit dem 11. Mai des Öfteren Ziel insbesondere von französischen Bombern gewesen.[144] Mit

Oberpfalz für April 1940 vom 9.5.40, S. 15. – Hinsichtlich Abwürfen von französischen Flugblättern in tschechischer Sprache im Raum Nürnberg in der Nacht 22./23. April 1940 vgl. auch KIRCHNER (Hg.), Flugblätter Frankreich (wie Anm. 130) S. 174 u. 195.

[140] Ein keineswegs auf Bayern beschränkte Erscheinung: Beispielsweise für Württemberg vgl. eine entsprechende Auflistung bei Heinz BARDUA, Stuttgart im Luftkrieg 1939–1945 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart 35), 2., verm. u. verb. Aufl., Stuttgart 1985, S. 20.

[141] Vgl. Harald DILL unter Mitarb. von Karlheinz HETZ, Luftkrieg von Aschaffenburg bis Zwiesel, ein militär-technisches Feature zur Heimatgeschichte Nordbayerns, 3 Bde., Weißenstadt o.J. [2014], hier Bd. 2, S. 706, s. auch Bd. 3, Tab. S. 870. – Doch ist dies nicht die einzige Schwäche dieser Veröffentlichung, s. auch im Folgenden hier die Anm. 143 u. 150.

[142] Vgl. Hans-Günter STAHL, Der Luftkrieg über dem Raum Hanau 1939–1945 (Hanauer Geschichtsblätter 48), Hanau 2015, S. 39 u. 392; vgl. auch MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 253, aufgrund der großen Verluste dieser Nacht (13 von 49 Maschinen) wurde diese neue Angriffstaktik nicht wiederholt, vgl. ebenda.

[143] Vgl. DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 709, s. auch Bd. 3, Tab. S. 871. – Wobei sich hier neuerlich eine der Schwächen dieser Arbeit zeigt: Wer ein Buch über den Luftkrieg des Zweiten Weltkrieges schreibt, sollte zumindest ein Grundgerüst an historischen Daten parat haben. Hinsichtlich dieses Angriffs auf Kirchzell am 30. Juni 1940 formulieren die Autoren (S. 709): *„Ob es sich um französische oder britische Bomber handelte, lässt sich heute nicht mehr mit Gewissheit sagen"*! Die von den Autoren aufgeworfene Frage stellt sich gar nicht, hatten doch die französischen Streitkräfte bereits zum 25. Juni alle Kampfhandlungen eingestellt gehabt.

[144] Als französische Angriffe in diesen Raum werden genannt: 2./3.6., 3./4.6., 5./6.6., 7./8.6. u. 10./11.6., vgl. PAQUIER, L'aviation (wie Anm. 37) Tabelle S. 240–245.

dem deutsch-französischen Waffenstillstand vom 22. Juni hatten alle französischen Streitkräfte jedoch zum 25. Juni die Kampfhandlungen eingestellt. Für die Nacht vom 30. Juni zum 1. Juli waren britische Flugzeuge u. a. auf Darmstadt und Hanau angesetzt gewesen, wobei sie bei diesem Einsatz zusätzliche auch erstmals kleine Brandsätze abwarfen, mit denen Wälder und Getreidefelder in Brand gesetzt werden sollten.[145] Man kann diese am 30. Juni im Raum Miltenberg gefallenen britischen Brandsätze als die ersten auf das rechtsrheinische Bayern abgeworfenen des Zweiten Weltkrieges sehen – aber wo fielen die ersten Sprengbomben?

„Tauberfeld, erster nächtlicher Angriff auf eine bayerische Ortschaft" betitelt Fegert 1989 in seiner Arbeit über Luftangriffe auf Ingolstadt ein Kapitel über einen Bombenabwurf am 28. August 1940, kurz nach Mitternacht, auf ein Bauerngehöft in Tauberfeld (heute Gemeinde Buxheim) zwischen Ingolstadt und Eichstätt an der Bahnlinie nach Teuchtlingen gelegen. Im Text ergänzt der Autor, dass damit der *„erste nächtliche Bombenangriff auf bayerischen Boden statt (fand)"*.[146] Nein – dies war keineswegs der erste Angriff auf das rechtsrheinische Bayern gewesen!

Nach wie vor hält sich auch vor Ort in der oberfränkischen Kleinstadt Münchberg die Aussage, dass dort am frühen 17. August 1940 die ersten auf eine bayerische Stadt abgeworfenen Bomben des Zweiten Weltkrieges gefallen seien.[147] Dieser Luft-

[145] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 60; vgl. auch STAHL, Luftkrieg Hanau (wie Anm. 142) S. 24 u. 392. – Bei solchen Waldbrandangriffen gab es auch gleichsam die „Umkehrung" von Fehlwürfen: Wäldern zugedachte Bomben, die auf Häuser niedergingen. So etwa in der Nacht vom 2./3. September 1940 in Großostheim, einem Ort am äußersten nordwestlichen Rand Bayerns im Landkreis Aschaffenburg gelegen. Spreng- und Brandbomben, die man dort zwangsläufig dem nahen Fliegerhorst noch 1982 zuschrieb, vgl. Alois STADTMÜLLER, Maingebiet und Spessart im Zweiten Weltkrieg. Überblick, Luftkrieg, Eroberung (Veröffentlichungen des Geschichts- u. Kunstvereins Aschaffenburg 19), Aschaffenburg 1982, S. 134 f. Jedoch waren in dieser Nacht 30 „Wellington" in den Süden Deutschlands eingeflogen, mit dem Auftrag, Waldbrände im Schwarzwald und im Thüringerwald auszulösen. Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 79. – Mangels Erfolgen wurde diese Angriffstaktik bald aufgegeben. Zum Thema s. auch nachfolgend Anm. 283.

[146] Vgl. Hans FEGERT, Luftangriffe auf Ingolstadt. Geheime historische Dokumente, Fotos u. Zeitzeugenberichte aus den Jahren 1939 bis 1945, Kösching 1989, S. 88; der Fehlwurf bei Tauberfeld wird auch genannt bei MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 182. – Das eigentliche Ziel dürfte das Messerschmitt-Werk in Augsburg gewesen sein, vgl. DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 188, der für die Nacht 27./28. Aug. 1940 von einem Einsatz von fünf „Whitley" Bombern der Staffel 51 dorthin (*„Aircraft Factory at Augsburg"*) berichtet. – Es hatte in Augsburg zwar Alarm gegeben, es war aber keine Bombe gefallen, vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 182. – MIDDLEBROOK – EVERITT (wie Anm. 35) S. 77, verzeichnen für diese Nacht lediglich, dass 50 Maschinen „zu vielen Zielen" („to many targets") in Deutschland, Frankreich und Italien gestartet waren.

[147] Vgl. jüngst Adrian ROSSNER, 17. August 1940, Fliegeralarm in Münchberg. Mysteriöser Fliegerangriff auf Münchberg bis heute noch nicht geklärt, in: Siebenstern, Vereinszeitschrift des Fichtelgebirgsvereins e.V., 84 (2015), H. 4, S. 7–9 (hier S. 9); dieser Beitrag war bereits zuvor zu finden als DERS., 17. August 1940 Fliegeralarm in Münchberg, in: Münchberg 650 Jahre, 1364–2014, Münchberg 2014, S. 31–33, hier S. 32: *„Bis heute ist der Fliegerangriff auf Münchberg, der erste auf eine bayerische Stadt, nicht vollends geklärt, (…)"*; vgl. auch den offiziellen Internet-Auftritt der Stadt, dieser ist unter „Tourismus und Freizeit" (http://www.muenchberg.de/index.php?id=336,7) verlinkt mit einer „virtuellen Stadtführung", die unter Pos. 4 „Bahnhof" u. a. berichtet: *„Am 17. August 1940 fielen dann die ersten zwei Bomben auf Bayern ausgerechnet auf Münchberg."*, vgl. http:www.muenchbuerger.info/fuehrungv.htm (Aufruf vom 21. 09. 2014).

angriff hatte eine Seidenspulerei völlig zerstört und auch weitere Schäden im Ort verursacht.[148] Bereits unmittelbar nach dem Angriff waren in Münchberg vielerlei Gerüchte über die Ursachen dieses Angriffs entstanden – die teils vor Ort noch heute gepflegt werden.[149] Der Luftangriff auf Münchberg hat auch Eingang in die überörtliche Literatur gefunden, wird dort jedoch teils auf den ersten Luftangriff auf eine oberfränkische Stadt reduziert.[150] Doch auch dies ist nur die „halbe Wahrheit", da in dieser Nacht, wie nachfolgend noch im Detail gezeigt werden soll, Bomben auch auf andere Städte im süddeutschen Raum, darunter auch andernorts in Oberfranken gefallen sind. Zudem haben in der Nacht 16./17. August 1940 britische Sprengbomben, neben zahlreichen Fehlwürfen, erstmals ein vorgegebenes Ziel im rechtsrheinischen Bayern auch tatsächlich getroffen.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch angeführt, dass auch bereits in der Nacht vom 12. auf den 13. August 1940 einige Bomben in der Nähe des kleines Ortes Deps, bei Bayreuth, gefallen sein sollen.[151] Tatsächlich war in Bayreuth um 01:45 Uhr Luftalarm ausgelöst worden, der bis 03:45 angedauert hatte.[152] In der Region wird als eigentliches Ziel der nahe Flugplatz Bayreuth-Bindlach gemutmaßt.[153] Man darf jedoch davon ausgehen, dass auch diese Bomben Ergebnis eines Irrflugs gewesen waren: In dieser Nacht waren britische Bomber auf fünf Ziele in Deutschland angesetzt gewesen, darunter auch auf die Kalibergwerke im nicht allzu weit entfernten Heringen (Werra) in Osthessen.[154]

[148] Zum Verlauf des Angriffs vgl. den Lagebericht des Landrates für August 1940 vom 4. Sept. 1940, in längeren Passagen zitiert bei Christoph KUHL, Luftschutz und Luftkrieg in Oberfranken 1933–1945, in: Archiv für Geschichte von Oberfranken, 88. 2008, S. 344 f.

[149] Bereits im Bericht des Landrats vom 4. Sept. 1940, vgl. KUHL, Luftschutz (wie Anm. 148) S. 281–380 (hier S. 345 f.), wird auch ausführlich über bald nach dem Angriff entstandene vielfältige Gerüchten berichtet: So hätten die Briten Hitler töten wollen, da dessen Sonderzug nur kurze Zeit zuvor in Münchberg übernachtet hatte. Auch zwei aus Münchberg emigrierten Juden wurde unterstellt, den Angriff veranlasst bzw. gar selbst (!) am Steuer des Bombers gesessen zu haben. – Zumindest das erstgenannte Gerücht wird bis heute in Münchberg gepflegt, s. hierzu jüngst ROSSNER, 17. August 1940 (2015) (wie Anm. 147) S. 9; vgl. auch DERS., 17. August 1940 (2014) (wie Anm. 147) S. 33; Vgl. auch „virtuelle Stadtführung" (wie Anm. 147).

[150] Vgl. DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 505 sowie auch im Bildtext Bd. 2, S. 477, s. auch Bd. 3, Tab. S. 871. Die Autoren führen dabei aus, dass es sich *„(…) um den ersten Bombenabwurf im 2. Weltkrieg auf Bayern gehandelt haben (soll)",* widersprechen sich aber teils selbst, wenn sie im gleichen Werk für den 17. August 1940 Bombenabwürfe auch auf Coburg und auf Burgfarrnbach bei Fürth auflisten (Bd. 2, S. 479 f. sowie Bd. 3, Tab. 864 bzw. Bd. 2, Tab. S. 542 u. Bd. 3, Tab. 886, dort sogar bereits für den 16.8.40). – Die beiden Autoren hatten dies bereits in einer vorausgegangenen Veröffentlichung so ausgeführt, vgl. Harald DILL – Karlheinz HETZ, Der Luftkrieg in Nordostbayern, ein vergessenes Kapitel unserer Heimatgeschichte, Weißenstadt o. J. [2010] S. 79 u. Tabelle S. 99, zudem nennen die Autoren auf S. 7 als Datum die Nacht 16./17. Juli. – Vom „ersten Angriff auf eine oberfränkische Stadt" spricht hingegen bereits 2008 KUHL, Luftschutz (wie Anm. 148) S. 344.

[151] Vgl. Axel POLNIK, Die Bayreuther Feuerwehren im Dritten Reich, Der Brandschutz in der Gauhauptstadt Bayreuth, eine zeitgenössische Darstellung, Norderstedt 2011, S. 436 u. 546; vgl. auch DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 513 sowie Bd. 3, Tab. S. 863.

[152] Vgl. POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) S. 436.

[153] Vgl. POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) S. 436, dort Anm. 6, sowie S. 546, dort Anm. 332.

[154] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 72; im Speziellen zu Heringen vgl. DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 173 u. 186.

6.2 Augsburg, 17. August 1940: Die ersten britischen Bomben finden ihr vorgegebenes Ziel

Bereits angesprochen worden ist, dass in den ersten Stunden des 17. August 1940 ein Luftangriff auf das oberfränkische Münchberg belegt ist, der vor Ort bis heute als der „ersten Bombenabwurf im Zweiten Weltkrieg auf Bayern" gilt.[155] Jedoch war in der gleichen Nacht um 0:40 Uhr auch in Nürnberg „Luftalarm" ausgelöst worden, der sich bis 2:30 Uhr hinzog: Einige einzelne Bomben fielen in dieser Zeit auf den Fürther Stadtteil Burgfarrnbach – die ersten Bombenabwürfe im Raum Nürnberg.[156] Auch für Augsburg sind für die Nacht 16./17. August 1940 die ersten Bombentreffer im Stadtgebiet überliefert, die eine Buntweberei (nahe dem MAN-Motorenwerk) zerstörten und ein erstes Todesopfer forderten.[157]

In dieser Nacht vom 16. auf 17. August waren 150 britische Bomber zu zahlreichen Zielen in den deutsch besetzten Niederlanden, im Ruhrgebiet, sowie u. a. nach Frankfurt a. M. eingeflogen.[158] Es war in dieser Kriegsphase britischerseits noch durchaus üblich, jeweils eine kleine Zahl von Bombern auf konkrete Einzelziele (wie Kraftwerke, Bahnstationen, etc.) in verschiedenen Orten anzusetzen.[159] Als solche Einzelziele dieser Nacht in Mittel- und Süddeutschland werden genannt: Petrochemische Anlagen im Raum Leuna/Merseburg[160], das Kraftwerk Böhlen bei Leipzig[161], der thüringische Fliegerhorst bzw. das Luftzeugamt Kölleda[162], die Zeiss-Werke in Jena[163] sowie – als einziges Ziel in Bayern – Augsburg, wobei die zehn auf diese Stadt angesetzten Bomber offenbar das im damaligen Vorort Haunstetten gelegene Messerschmitt-Stammwerk als Ziel zugewiesen bekommen hatten.[164]

[155] Vgl. auch hierzu die Karte bei BOOG, strategische Luftkrieg (wie Anm. 41) S. 461, die einen Abwurf östlich der Mainquelle ausweist, der jener in Münchberg sein dürfte.

[156] Vgl. SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 46; vgl. auch DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, Tab. S. 542 sowie Bd. 3, Tab. S. 872.

[157] Vgl. Markus PÖHLMANN, „Es war gerade, als würde alles bersten …". Die Stadt Augsburg im Bombenkrieg 1939–1945, Augsburg 1994, S. 43; vgl. auch Kurt MEHNER (Hg.), Die geheimen Tagesberichte der deutschen Wehrmachtführung im Zweiten Weltkrieg 1939–1945, Bd. 2: 1. Mai 1940–28. Feb. 1941, Osnabrück 1993, S. 169.

[158] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 74.

[159] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 78.

[160] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 74 sowie CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 100.

[161] Vgl. CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 100 (wobei Chorley „Böhlen" als „Bohlen" benennt); vgl. auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 178 u. 187 (dort ebenfalls jeweils „Bohlen").

[162] Vgl. CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 101; vgl. auch JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 129; (wobei in beiden Publikationen „Kölleda" als „Koleda" bezeichnet ist).

[163] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 74 sowie CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 100; vgl. des Weiteren als ein an diesem Angriff Beteiligter DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 178, 187 u. 240; vgl. auch HASTINGS, Bomber Command (wie Anm. 75) S. 92; vgl. auch Manfred FRITSCH, Bomben auf Zeiss und Schott im Zweiten Weltkrieg, in: Jenaer Jahrbuch zur Technik und Industriegeschichte, 9. 2006, S. 457–466, hier S. 460.

[164] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 74 sowie CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 100 (wobei Chorley „Messerschmitt" nicht konkret benennt, sondern *„an aircraft factory"* anführt); vgl. auch DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 178 u. 187 (wobei Donnelly auf S. 187 wohl irrtümlicherweise von einer *„Dornier* [!] *Aircraft Factory at Augsburg*" schreibt).

Die nach Mittel- bzw. Süddeutschland eingeflogenen britischen Maschinen scheinen in der Nacht 16./17. August sehr große Zielfindungsprobleme gehabt zu haben und mühten sich, ihre tatsächlichen Standorte zu ermitteln: Selbst für den Raum Deggendorf/Passau wird über den Abwurf von Leuchtbomben an Fallschirmen (zur Eigenorientierung) berichtet.[165] Eine „Whitley" (der Staffel 102) war in dieser Nacht sogar im Hochgebirge 14 km südlich von Oberstdorf, im Dreiländereck zwischen Vorarlberg (Kleinwalsertal), Bayern/Allgäu und Tirol zerschellt, wobei die gesamte fünfköpfige Besatzung zu Tode kam – das Ziel dieses Bombers war Messerschmitt-Augsburg gewesen.[166] Wohl ebenfalls Augsburg zum Ziel gehabt haben dürften jene Maschinen, die am frühen 17. August ihre Bomben in der Nähe von Ravensburg bzw. bei Friedrichshafen abgeworfen haben sollen.[167]

Hinsichtlich der anderen geplanten Zielorte lassen sich weder zu Frankfurt a. M., noch zu Böhlen irgendwelche Hinweise auf Bombenabwürfe vor Ort in dieser Nacht ermitteln. Hingegen waren vier Sprengbomben neben einer Straße von Kölleda nach Sömmerda eingeschlagen und für Jena sind einige Bombentreffer beim Saale-Bahnhof und im südlichen Vorort Göschwitz überliefert.[168] Aber auch im nahen Weimar sollen in der Nacht vom 16. auf 17. August Bomben gefallen sein.[169] In Erfurt war eine Kaserne getroffen worden.[170] Auch aus kleineren Orten im südlichen Mitteldeutschland waren Bombeneinschläge gemeldet worden: So in Unterwellenborn bei Saalfeld, in Langenberg bei Gera und in Stockhausen bei Sondershausen.[171] In dieser Nacht waren auch einige Bomben im Stadtgebiet von Coburg gefallen und hatten Schäden an Wohnhäusern und im Gleisbereich des Bahnhofs verursacht.[172] Auch für den Raum Haßfurt und Neustadt a. d. Saale sind Bombenabwürfe überliefert.[173]

Ebenso wird aus der Hof a. d. Saale benachbarten sudetendeutschen Kleinstadt Asch (Aš) für die ersten Stunden jenes Samstages, den 17. August, vom Abwurf von

[165] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Aug. 1940 vom 9. 9. 40, S. 16,

[166] Vgl. DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 233; CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 100 nennt als Absturzort „Walser-Valley"; ETSCHMANN, Aspekte (wie Anm. 31) S. 46, dort in Anm. 23, nennt als Absturzort hingegen den Gipfelbereich des Hohen Lichts nördlich des Tiroler Lechtals; (die bei diesem Absturz ums Leben gekommenen fünf britischen Flieger waren die ersten während des Zweiten Weltkrieges auf österreichischem Gebiet gefallenen alliierten Soldaten. R.E.).

[167] Vgl. Hans WILLBOLD, Der Luftkrieg zwischen Donau und Bodensee, Bad Buchau 2002, Tabelle S. 249, im Ortskapitel zu Ravensburg, ebenda S. 215, abweichende Datierung 9. August 1940, im Kapitel zu Ravensburg, ebenda S. 216 f., keine Erwähnung der Ereignisses. – Hinsichtlich eines Bombenabwurfs bei Friedrichshafen am 17. August 1940 lassen sich in dortigen Veröffentlichungen jedoch keine Angaben finden, vgl. Raimund HUG-BIEGELMANN, Friedrichshafen im Luftkrieg 1939–1945 (Schriftenreihe des Stadtarchivs Friedrichshafen 4), Friedrichshafen 2003, S. 129–133.

[168] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 169; vgl. auch FRITSCH, Bomben (wie Anm. 158) S. 460.

[169] Mangels anderer Fundstelle vgl. Dokumente, Weißbuch 8 (wie Anm. 59) S. 147.

[170] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 169.

[171] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 169.

[172] Vgl. DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 480 sowie Fotos der Schäden S. 479; vgl. auch KUHL, Luftschutz (wie Anm. 148) S. 346.

[173] Zu Haßfurt vgl. DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 665 sowie Bd. 3, S. 867; Zu Bad Neustadt „16. 8. 40" vgl. DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 696 sowie Bd. 3, S. 863.

acht Bomben auf das Bahnhofsgelände berichtet, nachdem ein Bomber länger und sehr tief über der Stadt gekreist hatte.[174] Dies waren die ersten Luftkriegsschäden im Sudetengau gewesen, zu deren Besichtigung auch der Reichsstatthalter und NSDAP-Gauleiter Konrad Henlein aus der Gauhauptstadt Reichenberg (Liberec) herbeigeeilt war und dabei auch einen vermeintlichen Blindgänger betrachtete – der sich nur wenig später als Langzeitzünder erwieß und explodierte.[175] Wahrscheinlich hatten jene Bomber, der sich nach Münchberg, Coburg und Asch „verfranzt" hatten, auch einen der genannten Orte in Thüringen oder Sachsen-Anhalt als eigentliches Ziel gehabt, derjenige, der auf Fürth seine Bomben abgeworfen hatte, eventuell Augsburg. Es waren in dieser Nacht vom 16. auf 17. August 1940 sieben der 150 eingesetzten Bomber nicht zurückgekehrt, darunter eine einzelne „Wellington" (der 149. Staffel), die auf das thüringische Kölleda angesetzt gewesen war.[176] Diese war bei Einberg-Spittelstein (heute Stadt Rödental) im Landkreis Coburg abgestürzt.[177] Ob von diesem Bomber die schon genannten in Coburg abgeworfenen Bomben stammten, ist ungeklärt, da in dieser Nacht von bis zu drei Bombern im Luftraum Coburg die Rede ist.[178]

Es ist hier festzuhalten: In der Nacht des 16. auf 17. August 1940 fielen auf Augsburg die ersten gezielten britischen Bomben im rechtsrheinischen Bayern – aber dennoch nicht die ersten dieses Krieges!

6.3 Die französische Luftoffensive gegen München vom 1. bis 5. Juni 1940

Wann und wo waren denn nun die ersten Bomben im Zweiten Weltkrieg im damaligen rechtsrheinischen Bayern eingeschlagen? Ein Datum, noch weit vor den oben behandelten 30. Juni bzw. 17. August 1940, findet sich für München: Bereits am 4. Juni 1940, kurz nach 1:00 Uhr, waren in den damals noch sehr ländlich geprägten Stadtteilen Denning und Riem, nicht weit vom damals neuen Flughafen, mehrere Bomben gefallen, meist auf freies Gelände.[179] Eine Sprengbombe hatte jedoch im nordwestlichen Stadtteil Allach das neue BMW-Flugmotorenwerk (heute MTU

[174] Vgl. Benno TINS, Die eigenwillige Historie des Ascher Ländchens, München 1977, S. 115: Der Autor spricht dabei ausdrücklich von „der Nacht zum 17. August, einem Samstag". – In einem deutschen Bericht wird jedoch die Zerstörung des Bahnhofs Asch bereits für die Nacht 15./16. Aug. gemeldet, vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 168, wobei aufgrund der in der dortigen Meldung zu findenden weiteren Angaben eine Fehlzuordnung in der Edition (wie sie dort vereinzelt leider auch an weiteren Stellen festzustellen ist) denkbar wäre, da insbesondere die Zahl der gemeldeten Einflüge eher für die Nacht 16./17. August spricht. Zur Zahl der jeweils eingesetzten Bomber vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 74.

[175] Vgl. TINS, Historie (wie Anm. 174) S. 115.

[176] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 74 i.V.m. CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 101 u. JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 129.

[177] Vgl. DILL – HETZ, Luftkrieg [2010] (wie Anm. 150) S. 79; vgl. auch DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 477 f.; vgl. auch CHORLEY, Reflections I (wie Anm. 36) S. 101; sowie JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 129.

[178] Vgl. DILL – HETZ, Luftkrieg [2014] (wie Anm. 141) Bd. 2, S. 477 u. 479.

[179] Vgl. Richard BAUER, Fliegeralarm. Luftangriffe auf München 1940–1945, München 1987, S. 38 nebst Fotos von den Schäden S. 39 f.; vgl. auch Hans-Günter RICHARDI, Bomber über München. Der Luftkrieg von 1939 bis 1945, dargestellt am Beispiel der „Hauptstadt der Bewegung", München 1992, S. 48 f.

Aero Engines AG) getroffen und geringen Schaden verursacht.[180] Auch im nahe gelegenen BMW-Stammwerk in München-Milbertshofen waren seit Entstehen der Marke in erster Linie Flugzeugmotoren hergestellt wurden[181] – ist doch bis heute das Signet des heutigen weltweit aktiven Automobilherstellers ein in den bayerischen Farben weiß-blau rotierender Propeller! Die Flugmotorenfertigung im Münchner Stammwerk war seit 1935 stark ausgebaut worden. Zwischen 1936 und 1938 hatte BMW im nahen Allacher Forst ein weiteres Flugmotorenwerk erbaut, das jedoch zunächst nur dem Stammwerk zuarbeitete und erst ab 1941/42 selbst die Serienfertigung aufnehmen wird.[182]

Nur 24 Stunden später erlebte München bereits den nächsten Angriff – gegen 2:00 Uhr am 5. Juni fiel eine größere Zahl von Bomben auf die nördlichen Stadtteile Schwabing und Freimann.[183] Man mag es eigentlich nicht glauben, aber diese beiden frühen Luftangriffe auf München bereiten der dortigen Stadtgeschichtsschreibung seit geraumer Zeit Probleme, bzw. sind eigentlich bis heute dort noch nicht zur Gänze erforscht: Noch 1987 war in dem vom Stadtarchiv München herausgegebene Bildband von Richard Bauer als Verursacher dieser ersten Luftangriffe jeweils die britische Luftwaffe aufgelistet gewesen.[184] Diese Angaben finden sich auch unverändert noch in der „2., veränd. Aufl." des Buches von 1997.[185]

Zwischenzeitlich hatte 1993 die Dissertation von Irmtraud Permooser über den Luftkrieg im Raum München 1942–1945[186] jedoch gleichsam nebenbei ans Licht gebracht, dass die Bomben, die am 5. Juni 1940 München getroffen hatten, von Bombern der „Armée de l'Air", der französischen Luftwaffe, abgeworfen worden sind.[187] Hans-Günter Richardi erwähnt Permoosers neue Erkenntnisse bereits aus-

[180] Vgl. BAUER, Fliegeralarm (wie Anm. 179) S. 38; vgl. auch RICHARDI, Bomber (wie Anm. 179) S. 48 f.; auch MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 41.

[181] Automobile hatte BMW vor 1945 nur in seinem (zugekauftem) Werk Eisenach hergestellt. Die Produktion von Motorrädern in München war als Notbehelf entstanden, als nach dem Ersten Weltkrieg der Bedarf an Flugmotoren stark zurückgegangen war.

[182] Vgl. Constanze WERNER, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW (Perspektiven 1), München 2006, S. 32–35 u. (speziell zu Allach) S. 151 f. u. 170 f.; vgl. auch Kyrill von GERSDORFF – Helmut SCHUBERT – Stefan EBERT, Flugmotoren und Strahltriebwerke, Entwicklungsgeschichte der deutschen Luftfahrtantriebe von den Anfängen bis zu den internationalen Gemeinschaftsentwicklungen (Die deutsche Luftfahrt 2), 4. erg. u. erw. Aufl., Bonn 2007, S. 67.

[183] Vgl. BAUER, Fliegeralarm (wie Anm. 179) S. 38; vgl. auch RICHARDI, Bomber (wie Anm. 179) S. 49 f.; vgl. auch BERTHOLD – MATERN, München (wie Anm. 9) S. 21 u. Tab. S. 114; auch MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 44 u. 46.

[184] Vgl. BAUER, Fliegeralarm (wie Anm. 179) S. 38 nebst Fotos von den Schäden S. 39 f.

[185] Vgl. Richard BAUER, Fliegeralarm. Luftangriffe auf München 1940–1945, 2. Aufl., München 1997, S. 38 u. 39 f.

[186] Vgl. Irmtraud PERMOOSER, Der Luftkrieg im Raum München 1942–1945, Diss. LMU München 1993. – (Buchhandelsausg. s. unter dem Titel: DIES., DER Luftkrieg über München 1942–1945, Bomben auf die Hauptstadt der Bewegung, 2. durchgeseh. Aufl., Oberhaching 1997). – Eine Kurzfassung der Arbeit findet sich seit 2005 auch im „Historicum.net": Irmtraud Eve BURIANEK, München im Luftkrieg 1942 bis 1945, www.bombenkrieg.historicum.net/themen/muenchen.pdf.

[187] Vgl. PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) S. 49 u. Tabelle S. 493 (bzw. S. 45 u. Tab. S. 378 f.). – PERMOOSER (ebenda, Anm. 111) bezieht sich dabei auf entsprechende Angaben in einem im Bundesarchiv-Militärarchiv (Bestand RL 11/70) überlieferten diesbezüglichen Lagebericht des Führungsstabes Ic des Oberbefehlshabers der Luftwaffe; vgl. auch RICHARDI, Bomber (wie Anm. 174) S. 48.

drücklich in seinem noch 1992 erschienenen Buch und ergänzt hierzu auch mit einem weiteren Beleg.[188] Beide Autoren beziehen sich auf erhaltene deutsche Luftlageberichte: Dass die Angreifer französischer Nationalität gewesen waren, war der deutschen Seite dadurch bekannt geworden, da eine der angreifenden Maschinen (ein Bomber des Typs LeO 451) abgestürzt sei.[189] Eine Differenz zwischen den beiden Autoren besteht jedoch u. a. hinsichtlich des konkreten Ziels dieses Angriffs in München: Permooser listet die MAN-Werke auf[190], Richardi hingegen nennt BMW sowie militärische Einrichtungen im Norden Münchens[191].

Die Ergebnisse dieser Forschungen aus den 1990er Jahren zu den Ereignissen der Nacht zum 5. Juni 1940 finden ihre Bestätigung auch in – teils sogar schon sehr bejahrten – französischen Veröffentlichungen, die den Münchner Autoren unbekannt geblieben waren: Die Chronisten der 1940 mit Bombern des Typs LeO 451 ausgestatteten französischen Bomberstaffel[192] G.B. II/12 berichteten bereits 1947 von einem schwierigen Angriff auf München in der Nacht des 4. Juni (also 4./5. Juni 1940) und nennen als Ziel die BMW-Flugmotorenfertigung (*„usines d'aviation B.M.W."*).[193] Als Ausweichziel sei dabei auch ein Flugplatz bei Augsburg angegriffen worden.[194] Das Augsburger Messerschmitt-Stammwerk samt Werksflugplatz befand sich (südlich der damaligen Stadtgrenze) in Haunstetten. Und in der Tat fielen am 5. Juni um 2:30 Uhr mehrere Bomben im südlichen Vorland von Augsburg: Eine Bombe in Burgwalden (Ortsteil der Stadt Bobingen), acht in der Gemeinde Graben sowie vier zwischen Bobingen und – Haunstetten.[195] Als völlige Fehlwürfe anzusehen sind mehrere Bomben, die in der Gemeinde Odelzhausen, Landkreis Dachau, niedergingen.[196] Offenbar waren in der Nacht 4./5. Juni am Angriff auf München und Augsburg auch Bomber anderer Staffeln beteiligt gewesen: So nennt Paquier 1948 zwar die sieben München angreifenden LeO 451 des Groupement 6 (GB 1/12 bzw. 2/12)[197], von denen eine verloren gegangen war, listet aber

[188] Vgl. RICHARDI, Bomber (wie Anm. 174) S. 50: Richardi zitiert dazu eine ihm vom Historischen Dienst der Französischen Luftwaffe, Vincennes bei Paris, im Okt. 1991 zu diesem Angriff (also nur 4./5.6.) erteilten Auskunft (ebenda S. 472, Anm. 33).

[189] Vgl. PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) S. 49 u. Tab. S. 493 (S. 45 u. Tab. S. 378), wie auch RICHARDI, Bomber (wie Anm. 179) S. 49; JACKSON, Air war (wie Anm. 54) S. 108, nennt als Absturzort die Gegend von Besancon; laut PAQUIER – TONON, Le Groupe (wie Anm. 52) S. 119, zählte die dort abgestürzte LeO 451 jedoch zu einer anderen Staffel.

[190] Vgl. PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) S. 493 (S. 378 f.).

[191] Vgl. RICHARDI, Bomber (wie Anm. 179) S. 49; siehe hierzu auch oben Anm. 188.

[192] Eigentlich „Groupe de Bombardement" (= G.B.) – Wörtlich ins Deutsche übertragen: „Bombergruppe", was jedoch im damaligen Militärdeutsch eine andere Bedeutung hatte. Eine französische „Groupe" entspricht in etwa einer deutschen „Staffel", umfasste aber weniger Flugzeuge. Bei Bombern bildeten zwei (od. mehr) „Groupes" ein „Groupement", was im Deutschen dann eher schon einer „Bombergruppe" (eigentlich: „Kampfgruppe") entspricht, die aber aus mehr als zwei Kampfstaffeln bestand.

[193] Vgl. PAQUIER – TONON, Le Groupe (wie Anm. 52) S. 118 f.; vgl. auch GENTY, „Et pourtant si, ou les a vus dans le ciel" (wie Anm. 53) S. 115; auch JACKSON, Air war (wie Anm. 54) S. 108; vgl. auch HIGHAM, Unflinching zeal (wie Anm. 58) S. 175.

[194] Vgl. PAQUIER – TONON, Le Groupe (wie Anm. 52) S. 119.

[195] Vgl. PÖHLMANN, Augsburg (wie Anm. 157) S. 43.

[196] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 46 i. V. m. S. 44.

[197] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37), Tabelle S. 240 f. (sowie Annexe No. 1: Ordre de Bataille de l'aviation francaise de bombardement à la date du 10 mai 1940), jedoch bleiben die LeO-Bomber des GB 5 im Text zu dieser Nacht (S. 134 f.) unerwähnt, hingegen werden dort fünf Bombern des GB 9 (Typ Amiot 143) als Ziele das BMW-Werk und der Hauptbahnhof

für diese Nacht auch vier Farman-Bomber (F.221/F.222) des Groupement 15 (GB 1/15 u. 2/15) auf, die neben Ulm und Friedrichshafen ebenfalls die BMW-Werke und eine Kaserne im Norden Münchens angegriffen haben sollen.[198] Als weitere Ziele französischer Bomber in dieser Nacht zum 5. Juni standen Industrie- und Verkehrsanlagen vom Ruhrgebiet bis zum Rhein-Neckar-Raum auf den Agenden, darunter die BASF-Werke in Ludwigshafen.[199]

Der Luftangriff auf München in der Nacht vom 4. auf den 5. Juni war zweifelsohne ein französischer gewesen. Aber welcher Nationalität waren die Angreifer in der vorausgegangenen Nacht vom 3. auf 4. Juni 1940 gewesen? Permooser lässt dies teils offen, teils bezeichnet sie lediglich den Angriff in der Nacht zum 5. Juni als einen französischen.[200] Auch Richardi formuliert vorsichtig: Er bezieht sich auf einen Lagebericht der deutschen Luftwaffe, aus dem hervorginge, dass die Nationalität der Angreifer am frühen 4. Juni nicht habe festgestellt werden können, es sich aber höchstwahrscheinlich um britische Maschinen gehandelt habe.[201] Middelbrook/Everitt führen für die Nacht 3./4. Juni den Einsatz von 142 britische Bomber an, die jedoch in Deutschland nur zahlreiche Ziele zwischen Hamburg und Frankfurt angegriffen hätten.[202] Es hatte also in dieser Nacht britischerseits keine geplanten Einflüge ins südliche Bayern gegeben! War also auch dieser erste Bombenabwurf des Zweiten Weltkrieges auf München ein französischer Luftangriff gewesen, obwohl er in München nach wie vor den Briten zugeschrieben wird?

Auch für die Nacht vom 3. auf den 4. Juni 1940 bringt eine Recherche in französischen Darstellungen höchst aufschlussreiche Ergebnisse: Paquier listete als Zielorte französische Bomber in dieser Nacht Industrieanlagen im Ruhrgebiet sowie Bahnanlagen im Rheinland und im Raum Frankfurt a. M. auf.[203] Des Weiteren habe

München zugeschrieben, für die in der Tabelle S. 240 f. jedoch mehrere taktische Ziele im Hinterland der Front im Norden Frankreichs aufgelistet sind. [Möglicherweise ist dieser Widerspruch in einer redaktionellen Panne begründet, bei der im Text einige Zeilen entfallen und/oder die Inhalte vermischt worden sind. R.E.].

[198] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 134 u. Tabelle S. 240, wobei die Ziele in München nur in der Tabelle zu finden sind; Vgl auch RICHARDI, Bomber (wie Anm. 179) S. 49, der ebenfalls Ziele im Münchner Norden nennt. – Des Weiteren habe in dieser Nacht ein bewaffneter Aufklärer der Groupe 1/52 beim Rückflug vom Einsatz den Bahnhof Ulm angegriffen gehabt, vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) Tabelle S. 242 f.; vgl. auch JACKSON, Air war (wie Anm. 54) S. 107.

[199] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 134 u. Tabelle S. 240–243, als Orte (ausserhalb des rechtsrheinischen Bayerns) werden dabei genannt: Euskirchen, Prüm, Ludwigshafen, Mannheim, Ulm u. Friedrichshafen. – Zum Angriff auf Ludwigshafen am 6.(?) Juni 1940 vgl. auch Georg Ludwig BÖHN – Georg SÜSS (Hg.), Bomben auf Oppau. Aus bewegten Zeiten unseres Stadtteils Ludwigshafen-Oppau. Ein Bildband über die Zerstörungen durch Luftangriffe in den Jahren 1940–1944, 2. Aufl. Ludwigshafen 1984, (gez.) S. 4 u. 7 f.

[200] Vgl. PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) Tab. S. 493 (Tab. S. 378 f.), dort jeweils ein „?". – An anderer Stelle schreibt PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) S. 49 (S. 45), jedoch, dass *„(...) in der Nacht vom 4. auf den 5. Juni 1940 das erste und das letzte Mal in diesem Krieg die Armée de l'Air (...) das Ziel München an(griff)"* (Hervorhebungen R.E.).

[201] Vgl. RICHARDI, Bomber (wie Anm. 174) S. 48: Richardi zitiert dabei offenbar indirekt aus dem Dokument (s. hierzu auch oben Anm. 187) bzw. aus einer entsprechenden schriftlichen Auskunft des Bundesarchiv-Militärarchivs an ihn vom Juni 1991 (vgl. ebenda, S. 471: Anm. 29 u. 30).

[202] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 49.

[203] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 131 u. Tabelle S. 240 f., als Orte (außerhalb

die mit viermotorigen[204] Langstreckenbombern der Typen Farman F.221/F.222 ausgerüsteten französischen Bomberstaffel G.B. I/15[205] am 3. Juni 1940 (also in der Nacht 3./4. Juni) mit sieben Maschinen einen Nachtangriff auf BMW in München geflogen gehabt, mit Ausweichzielen u. a. im Raum Ulm.[206] Auch diese Alternativziele für einen Teil der Bomben am frühen 4. Juni 1940 lassen sich ausmachen: Einige trafen um 1:45 Uhr den kleinen württembergischen Ort Klingenstein (jetzt Stadt Blaustein), wenige Kilometer nordwestlich von Ulm, wobei fünf Menschen getötet und vier verletzt worden waren.[207] Für diesen 4. Juni sind auch Bombenabwürfe bei (den heutigen südlichen Stadtteilen Ulms) Unterweiler[208] und Gögglingen[209] überliefert. Des Weiteren fielen im Ulmer Stadtteil Söflingen Bomben auf freies Feld.[210] Zudem ist für den 4. Juni gegen 1:30 Uhr auch ein Bombenabwurf im Augsburger Umland, in der Gemeinde Königsbrunn, knapp südlich Haunstetten, belegbar.[211]

Das offizielle Kriegstagebuch des Luftgaukommandos VII (München) listete für diese Nacht Bombenabwürfe jedoch nicht nur in München-Riem und -Allach sowie

Bayerns) werden dabei genannt: Wittlich-Wengerhor, Ehrang, Merzig, Euskirchen, Prüm, Frankfurt a. M., Villingen und Ulm.

[204] Tandemantrieb, je zwei Motoren hintereinander, wobei die Propeller der vorderen als flugzeugübliche Zugschrauben, die der hinteren als Schubschrauben wie bei einem Schiff wirkten.

[205] Zum Groupement 15 (GB 1/15 bzw. 2/15) zählend, Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) Annexe No. 1: Ordre de Bataille de l'aviation francaise de bombardement à la date du 10 mai 1940.

[206] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 131 u. Tabelle S. 240. Als weiteres Ziel der sieben in dieser Nacht eingesetzten Maschinen der Staffel wird ebenda auch Villingen genannt. Eine Farman F.222 sei in dieser Nacht verloren gegangen; vgl. auch „Le Groupe de Bombardement 1/15, La guerre de mouvement du 10 mai à juin 1940" (http://escadron.touraine.pages-perso-orange.fr/equipages/mai-juin1940.htm). Es handelt sich bei dieser Fundstelle um eine Unterseite des offiziellen Internet-Auftrittes der heutigen Transportstaffel „01.061 Touraine" der französischen Luftstreitkräfte, welche die Tradition u. a. der früheren Bomberstaffel GB I/15 fortführt. – Auch die Geschichtsseite des Internet-Auftritts des französischen Fliegerhorstes Avord (heute: Base Aérienne 702 Avord „Capitaine Georges Madon"), 1940 Heimatbasis der Staffel GB I/15, vermeldet für den frühen 4. Juni 1940 eine Außen-Bruchlandung einer F.222 der GB I/15 auf dem Rückweg von einem Bombenangriff auf BMW [!], vgl. „Historique de la 15e escadre" (http://www.ba702.air.defense.gouv.fr/index.php/component/content/article/14-base-aerienne/78-historique-de-la-15e-escadre) (Aufruf vom 12. 08. 2014); vgl. auch JACKSON, Air war (wie Anm. 54) S. 107.

[207] Vgl. Hans Eugen SPECKER – Irene SPECKER, Die Luftangriffe auf Ulm, in: Hans Eugen SPECKER (Hg.), Ulm im Zweiten Weltkrieg (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm 6), 2. Aufl., Stuttgart 1996, S. 409–457 (hier S. 414); vgl. auch WILLBOLD, Luftkrieg (wie Anm. 167) S. 228 u. Tabelle S. 249; vgl. auch MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 41. – Laut BARDUA, Stuttgart, 2. verm. u. verb. Aufl. (wie Anm. 140) S. 19, wird in württembergischen Nachkriegsakten dieser Angriff auf Klingenstein teils bereits auf Sept. 1939 fehldatiert.

[208] Vgl. BARDUA, Stuttgart, 2. verm. u. verb. Aufl. (wie Anm. 140) S. 20; vgl. auch WILLBOLD, Luftkrieg (wie Anm. 167) S. 228 u. Tabelle S. 249.

[209] Vgl. Hubert FINK, 900 Jahre Gögglingen 1092–1992, Ulm 1992, S. 179 f.; vgl. auch MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 41.

[210] Vgl. WILLBOLD, Luftkrieg (wie Anm. 167) S. 228 u. Tabelle S. 249; vgl. auch MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 41.

[211] Vgl. PÖHLMANN, Augsburg (wie Anm. 157) S. 43; des Weiteren ist auch von einem Bombenabwurf bei „Simethausen, südwestlich von Augsburg" die Rede, vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 41.

in den auch oben genannten Orten Klingenstein, Königsbrunn sowie dem Ulmer Stadtteil Söflingen auf, sondern ebenso in den weiter westlich gelegenen württembergischen Orten Göppingen, Straßberg sowie im bayerischen Ottobeuren bei Memmingen.[212] Offenbar – und wenig überraschend – hatten sich auch einige französische Flieger „verfranzt" gehabt. Bemerkenswert ist hierzu die Rezeptionsgeschichte jenes französischen Blindgängers, der sich mitten im Markt Ottobeuren in den Boden gebohrt hatte. Man darf annehmen, dass die Experten des Entschärfungskommandos der Wehrmacht erkannt hatten, welche Art Bombe sie ausgegraben hatten – und dieses Wissen auch Ottobeurer Bürger erreicht hatte. In einem aktuell vom Markt Ottobeuren, Touristikamt Kur & Kultur, verantworteten Internet-Auftritt „Ottobeuren macht Geschichte" wird dies jedoch bestritten: *„(...) Gerüchte, bzw. die Propaganda nennen eine französische Fliegerbombe (...)"*, *„(...) dass französische Flugzeuge im Juni 1940 so tief in den deutschen Luftraum eingedrungen wären, ist mehr als unwahrscheinlich (...)"* und *„(...) den Franzosen lässt sich die Ottobeurer Bombe nicht in die Schuhe schieben!"*.[213] Ein drastischer Beleg dafür, dass es bis heute im deutschen Geschichtsbewusstsein keinen französischen strategischen Luftkrieg 1940 gegeben hat und man bei konkreten Tatsachen sogar geneigt ist, derlei als vermeintliche NS-Propaganda abzutun. Dies wirkt zudem in diesem Fall geradezu kurios, da die konkrete NS-Propaganda noch 1943 genau das Gegenteil beabsichtigte und die Ottobeurer Bombe den Briten – um das obige Zitat aufzugreifen – „in die Schuhe schieben wollte".[214]

Zusammenfassend sei festgehalten, dass auch der Luftangriff in der Nacht zum 4. Juni auf München ebenfalls ein Angriff der französischen und nicht der britischen Luftwaffe gewesen war! Und dem nicht genug: Paquier berichtete zudem bereits 1948 von einem weiteren französischen Angriffsversuch bereits in der Nacht vom 1. auf den 2. Juni 1940 auf militärische Ziele im Raum München durch zwei Maschinen des Groupement 6[215] (Groupes de Bombardement 1/12 bzw. 2/12, beide ausgestattet mit dem Typ LeO 451).[216] Dies als unmittelbare französische Reaktion auf den deutschen Luftangriff auf Marseille am 1. Juni – eine französische Reaktion, bescheiden im Umfang, aber genau nach Vorgabe der oben bereits mehrfach ge-

[212] Hier zitiert nach dem Textauszug im „Weißbuch Nr. 8", (wie Anm. 59) S. 141 [in der sog. „Volksausgabe" s. S. 122]. – Der Textauszug nennt konkret keine Nationalität der Angreifer (s. hierzu auch im Folgenden Anm. 214).

[213] Vgl. „04.06.1940: Bild der einzigen Bombe, die im 2. Weltkrieg auf Ottobeuren niederging" (http://www.ottobeuren-macht-geschichte.de/items/show/376) (Aufruf vom 13.11.2014).

[214] Wie Anm. 212. Hier ist zu ergänzen, dass sich das dort zitierte „Weißbuch 8", das zwar konkret keine Nationalität der Angreifer am 04.06.40 nennt, aber, da gegen England gerichtet, eine britische Urheberschaft nahelegt, sich dabei selbst als Propagandatext entlarvt, denn spätestens mit der Entschärfung des Ottobeurer Blindgängers müsste im Luftgaukommando in München bekannt gewesen sein, dass es sich um keinen britischen, sondern um einen französischen Luftangriff gehandelt hatte.

[215] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 36), Annexe No. 1: Ordre de Bataille de l'aviation francaise de bombardement à la date du 10 mai 1940 :

[216] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 126 (jedoch kein Eintrag in der Tabelle S. 239 f.): *„Au cours de la nuit du 1er aux 2 juin (…). Deux équipages du groupement 6 attaquent les objectifs militaires de la région de Munich."* (Hervorhebung R.E.); vgl. auch LECARME, Triste campagne (wie Anm. 53) S. 154 f., der ebenfalls den 1. Juni nennt, aber zugleich nicht nur von München spricht, sondern auch von Augsburg.

nannten Dienstanweisungen für den Fall unumgänglicher Vergeltungsmaßnahmen. Die Spur dieser beiden Bomber verliert sich jedoch (vorerst) wortwörtlich im Dunkel der Nacht. Belegt scheint für diese Nacht lediglich ein Bombenabwurf am Berg Kandel im Mittleren Schwarzwald bei Waldkirch.[217]

Die französische Luftoffensive gegen Ziele in Deutschland endete mit der Nacht zum 11. Juni mit Angriffen auf Ziele bei Frankfurt a. M., Neustadt (a. d. Weinstraße ?), Mannheim, Speyer, Ludwigshafen und Völklingen.[218] Bereits seit der Nacht 7./8. hatte man Langstreckenangriffe eingestellt gehabt und sich auf Industrie- und Verkehrsziele an der Ruhr, im Rheinland sowie im Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum beschränkt.[219]

Abschließend bleibt für dieses Kapitel nur noch eine Antwort auf die sich zwangsläufig ergebende Frage, wann und wo in Ostbayern erstmals im Zweiten Weltkrieg Bomben gefallen sind: Für die Nacht vom 8. auf den 9. November 1940 ist der Abwurf von drei Bomben in einen Hochwald im niederbayerischen Landkreis Kelheim überliefert.[220] Allein schon das Datum dieses Fehl- oder Notwurfes lässt erahnen, welchem bayerischen Ort diese Bomben eigentlich angedacht waren: 106 Bomber hatten sich in dieser Nacht von England aus „zu vielen Zielen" in Deutschland, Italien und den besetzten Ländern auf den Weg gemacht.[221] Dass darunter auch München war und von 17 „Whitley"-Bombern angeflogen wurde, wird dort – und nicht nur dort – als durchaus mit propagandistischer Absicht gewertet, um die üblichen NS-Gedenkfeierlichkeiten in Anwesenheit Hitlers am Vorabend des Jahrestages seines Putschversuches vom 9. November 1923 zu stören.[222] Die München anfliegenden Bomber scheinen auch in dieser Nacht Zielfindungsprobleme gehabt zu haben – so sind für den Raum Ulm Leuchtbombenabwürfe überliefert.[223]

7. Regensburg 1940/41 – nicht Messerschmitt, sondern der Ölhafen steht im Fokus

Unter den zahllosen alliierten Flugblättern, die während des Zweiten Weltkrieges über Deutschland abgeworfen worden sind, ist eines für die Thematik der frühen

[217] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 38.

[218] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) Tabelle S. 244 f. – Ursächlich war, dass durch den raschen deutschen Vormarsch viele Flugplätze im Norden bereits hatten aufgegeben werden müssen. Nicht so jedoch im Süden Frankreichs (und in Franz.-Nordafrika), von wo aus noch bis 24. Juni zahlreiche strategische Angriffe gegen das am 10. Juni in den Krieg eingetretene Italien geflogen wurden, wobei nun auch im größerem Umfang Bomber amerikanischer Produktion zum Einsatz kamen, vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) S. 169–195 u. Tabelle S. 230 f.; vgl. auch GARELLO, Regia Aeronautica (wie Anm. 114) S. 57–63; vgl. BONACINA, Obiettivo (wie Anm. 114) S. 32–48; vgl. auch: Marco GIOANNINI – Giulio MASSOBRIO, Bombardate l'Italia. Storia della guerra di distruzione aerea 1940–1945, Milano 2007, S. 29–46 u. 96–101.

[219] Vgl. PAQUIER, L'Aviation (wie Anm. 37) Tabelle S. 242 f.: als Orte (außerhalb Bayerns) werden dabei genannt: Hamm, Merzig, Bonn-Hangelar, Koblenz, Wiesbaden, Frankfurt a.M., Darmstadt, Mannheim und Karlsruhe.

[220] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Nov. 1940 vom 8. 12. 40, S. 12.

[221] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 102.

[222] Vgl. PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) S. 493 (S. 378 f.); vgl. auch RICHARDI, Bomber (wie Anm. 179) S. 55 f.

[223] Vgl. SPECKER – SPECKER, Luftangriffe (wie Anm. 206) S. 414.

britischen Luftangriffe auf Regensburg von großem Aussagewert: Ein Blatt, zweiseitig bedruckt, das (in zwei Rückseitenvarianten) im Oktober und November 1940 in großer Auflage vielerorts über dem Reichsgebiet verbreitet worden ist. Die Hauptseite (Querformat) trägt den hervorgehobenen Titel *„Bomben über Deutschland – bis 5. Oktober"*.[224] Eine darunter abgedruckte kleinformatige Deutschlandkarte war in deutscher Sprache wie folgt beschriftet: *„In den auf dieser Karte dargestellten Städten wurden militärische Objekte durch die britische Luftwaffe bombardiert. (…) Das nachstehende Städteverzeichnis ist nur eine Auslese. Die Ziffern bedeuten die Zahl der auf die einzelnen Städte bis 5. Oktober stattgefundenen Bombenangriffe"*. Die Karte zeigt eine Vielzahl von Einträgen im Norden und Nordwesten Deutschlands, lediglich einzelne im Süden und Südosten. In der Liste findet sich auch *„Regensburg"* mit der Angriffsanzahl *„1"!*[225] Eine der Rückseitenvarianten des Flugblattes hat die Überschrift *„Drei Versprechen"* und zitiert Worte des Oberbefehlshabers der Luftwaffe Göring vom 9. August 1939: *„Wir werden das Ruhrgebiet auch nicht einer einzigen Bombe feindlicher Flieger aussetzen"* und fährt fort: *„Nicht nur das Ruhrgebiet, sondern auch Hamburg, Hannover, Frankfurt, Mannheim, Magdeburg, Regensburg, Leuna, (...) kennen das Krachen der britischen Bomben nur allzu gut (...)"*[226]. Ein britischer Luftangriff auf Regensburg vor dem 5. Oktober 1940? Keine Stadtchronik berichtet davon! Kriegs-Propaganda?

Sinn und Zweck solcher britischen Flugblätter war natürlich die Verunsicherung der deutschen Bevölkerung. Zur Bestärkung der Moral der eigenen Bevölkerung gab das Britische Ministerium für Information ähnliche Karten und Zielverzeichnisse heraus, die als Plakatanschläge und durch die Presse im ganzen Königreich verbreitet wurden. So etwa im Januar 1941, womit auch eine ähnliche Veröffentlichung von Ende September 1940 ergänzt und fortgeschrieben wurde.[227] Die britische Zeitschrift *„Flight & The Aircraft Engineer, First Aeronautical Weekly in the World"*[228] druckte in ihrer Ausgabe vom 30. Januar 1941 im Anhang zu einem Artikel über den Luftkrieg gegen Deutschland nicht nur eine Zielauswahl (wie im oben genannten Flugblatt) ab, sondern die vollständige Aufstellung aller britischen Angriffsziele in Deutschland seit Kriegsbeginn bis zum Jahreswechsel 1940/41: *„List of R.A.F. targets in Germany itself bombed from outbreak of war until January 1st, 1941"*.[229]

[224] Als Faksimile wiedergegeben bei: Klaus KIRCHNER (Hg.), Flugblätter aus England 1939/1940/1941, Bibliographie, Katalog (Flugblatt-Propaganda im 2. Weltkrieg, Europa 1), Erlangen 1978, S. 146. – Die beiden Rückseitenvarianten (hochformatig) finden sich ebenda S. 144 f. u. 147.

[225] Vgl. KIRCHNER (Hg.), Flugblätter England (wie Anm. 224) S. 146.

[226] Vgl. KIRCHNER (Hg.), Flugblätter England (wie Anm. 224) S. 147 (Hervorhebung R.E.). – Diese Rückseite wurde auch mit anderer Vorderseite eingesetzt, vgl. ebenda S. 145.

[227] Vgl. „Bombing raids over Germany, more than 1.400 areas bombed between outbreak of war and January 1, 1941", in: Flight and The aircraft engineer, London, Vol. 39 (1941) No. 1675, S. 89–90 (S. 89). – Faksimile auf der Verlagshomepage: https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1941/1941%20-%200251.html, bzw. (…)-%200252.html (Aufrufe zuletzt 21.05.2016).

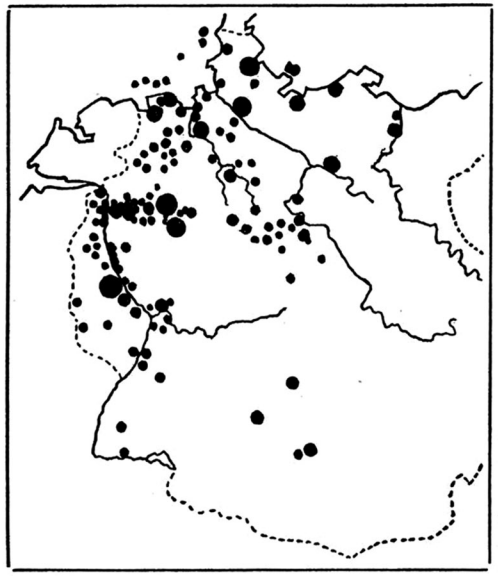
[228] Erscheint auch noch 2016 unter dem Titel „Flight International" im 108.(!) Jg. als Hochglanz-Fachmagazin für Luftfahrtinteressierte, Erscheinungsort: London. – Alle älteren Jahrgänge sind als Faksimile über die Verlagshomepage zugänglich, vgl. http://www. flightglobal.com/pdfarchive

[229] Vgl. „Bombing raids over Germany (wie Anm. 223) S. 90. – Faksimile auf der Verlagshomepage: http://www.flightglobal.com/pdfarchive/1941/1941%20-%200252.html

BOMBEN ÜBER DEUTSCHLAND — bis 5. Oktober

In den auf dieser Karte dargestellten Städten wurden militärische Objekte durch die britische Luftwaffe bombardiert. Die Bombenangriffe werden immer umfangreicher.

Das nachstehende Städteverzeichnis ist nur eine Auslese. Die Ziffern bedeuten die Zahl der auf die einzelnen Städte bis 5. Oktober stattgefundenen Bombenangriffe.



ZEICHENERKLÄRUNG

(betr. die zerstörten oder beschädigten militärischen Ziele):

F—Flugplätze, Flughäfen für Seeflugzeuge, Flugzeugfabriken, Flugzeuglager

S—Kriegshäfen, Stützpunkte der Kriegsmarine, Docks, Landungsplätze, Häfen, Hafendämme, Kanäle, Schiffswerfte, Boote

T—Öl-, Petroleum- und Benzinlager, Raffinerien, Tanks, Fabrikanlagen der Treibstoffproduktion

B—Bahnlinien, Knotenpunkte, Rangier- und Güterbahnhöfe, Verladungsplätze

W—Munitionsbetriebe, Hochöfen, chemische Werke, Kraft-(Elektrizitäts) werke

M—Munitionslager

Unter den zerstörten oder schwer beschädigten kriegswichtigen Betrieben befinden sich:

Bayer Sprengstoffwerke (Leverkusen), Bayrische Motorenwerke (München), Blohm u. Voss Werft (Hamburg), Bosch Akkumulatoren (Stuttgart), Daimler-Benz (Stuttgart), Deutsche Schiffs-u. Maschinenbau (Bremen), Dornier (Wenzendorf und Wismar), Fieseler (Kassel), I. G. Farben (Leuna), Junkers (Bernburg und Dessau), Krupp (Essen), Messerschmitt (Gotha und Augsburg), Mockau-Erla (Leipzig), Rheinische Kraftwerke (Köln), Siemens u. Schuckert (Berlin), Zeiss (Jena).

Ort	Ziel	Bombenangriffe
Aachen	F B	7
Augsburg	F	2
Berlin	F T B W	17
Bernburg	F	2
Bitterfeld	W	2
Bohlen	T	1
Bonn	F B	4
Borkum	F	10
Bottrop	T	5
Bremen	F S T B	32
Bremerhaven	S	3
Cuxhaven	F S	4
Deichshausen	F T	5
Dessau	F	3
Diepholz	F	6
Dortmund	F T B W M	14
Dortmund-Ems-Kanal	S	11
Duisburg	S B	13
Düsseldorf	F T W	7
Ehrang	B	11
Emden	S T M	19
Emmerich	S T B	9
Eschwege	F	5
Essen	B W	17
Frankfurt	T W	12
Finkenherd	W	1
Gelsenkirchen	B T W	20
Gladbach	B W	4
Gotha	F	3
Göttingen	F	2
Grevenbroich	W	2
Griesheim	W	2
Hamborn	F	3
Hamburg	S T B W	37
Hamm	B M	63
Hannover	F T B	20
Helgoland	S M	8
Höchst	W	3
Homberg	T B	12
Horstum	F	4
Huntlosen	F	2
Jena	W	1
Kamen	T B	6
Kassel	F W	6
Kastrop-Rauxel	T	3
Keltersbach	W	1
Kiel	S T	18
Kochem	W	1
Kölleda	F	1
Köln	F T B W	33
Krefeld	F B M	13
Leipzig	F W	3
Leuna	T	3
Leverkusen	W	4
Lippstadt	B W	2
Lingen	F B	4
Ludwigshafen	T B W	9
Lünen	B W	6
Magdeburg	F T B W	11
Mannheim	T B	17
Monheim	T W	11
Misburg	T	4
München	F	1
Münster	F B	7
Nordenham	T	2
Norderney	F S	14
Osnabrück	B M	22
Osterfeld	B M	2
Paderborn	F M	5
Pölitz	T	3
Quakenbrück	F	3
Regensburg	T	1
Reisholz	T W	5
Rheinberg	F	1
Recklinghausen	B	2
Rheine	B M	5
Rotenburg	F	4
Ruhrort-Hafen	B	2
Salzbergen	T	3
Schwerte	B M	10
Soest	B M	30
Sterkrade	T W	5
Stuttgart	W	4
Wanne-Eickel	T B	3
Warnemünde	F	1
Wesel	F T B W	13
Wenzendorf	F	5
Wilhelmshaven	S T	22
Wismar	F S	8

Drei Versprechen

1. VERSPRECHEN: *„Wir werden das Ruhrgebiet auch nicht einer einzigen Bombe feindlicher Flieger aussetzen"*,
so sagte Göring am 9. August 1939.

Nicht nur das Ruhrgebiet, sondern auch Hamburg, Hannover, Frankfurt, Mannheim, Magdeburg, Regensburg, Leuna, Stettin, *Berlin*, München und viele andere Städte Deutschlands kennen das Krachen der britischen Bomben nur allzu gut. Schon seit Monaten erscheinen regelmässig jede Nacht Englands Bomber am Himmel über Deutschland.

2. VERSPRECHEN: *„England ist schon so gut wie erledigt, seine endgültige Unterjochung ist nur noch eine Frage von Wochen oder vielleicht auch nur Tagen."*

Das versprachen Euch Eure Zeitungen seit Juli und immer neue Termine für den Einzug Hitlers in London werden von denen, die es irgendwo gehört haben wollen, überall herumgeflüstert.

England ist militärisch stärkes und politisch einiger als je zuvor in seiner langen Geschichte. England bleibt auch unter dem deutschen Luftterror unerschütterlich und schlägt mit immer stärkerer Wucht zurück — gegen die Schlüsselpunkte der hitlerschen Kriegsmaschine.

Diese beiden Versprechen kamen von der Partei, die Deutschland verschlungen hat, die das deutsche Volk in das Elend dieses Krieges stürzte (Ihr wisst ja jetzt selbst, wie das ist). Diese Versprechen sind nicht gehalten worden. Es wäre ja auch ein Wunder, wenn Nationalsozialisten ihre Versprechen halten würden.

3. VERSPRECHEN: *„Hitlers Terror hat in unseren Herzen ein Feuer entzündet, das mit stetiger, verzehrender Flamme brennen wird, bis auch die letzten Überreste der Nazityrannei aus Europa ausgebrannt sind"*,
sagte Winston Churchill am 11. September.

Dieses Versprechen kommt von einem freien Volk: es wird gehalten werden, koste es, was es wolle, — und wenn es noch so viele Jahre dauert.

Viele von Euch glauben immer noch, Hitlers Sieg sei sicher, weil er ja halb Europa überrannt hat. Viele von Euch werden an unserem Versprechen zweifeln, aber — wartet nur ab! Im Winter, in den langen kalten Nächten im Luftschutzkeller werdet Ihr Euch an unser Versprechen erinnern. Dann nehmt dieses Flugblatt wieder vor und fragt Euch, wer recht behalten hat.

Die Freiheit wird siegen!

Dieses hier abgebildete britische Propagandaflugblatt wurde in großen Mengen im Oktober und November 1940 vielerorts über dem Reichsgebiet abgeworfen. Das Blatt war zweiseitig bedruckt und erschien mit zwei unterschiedlichen Rückseitenvarianten.
Die Hauptseite (Querformat) trägt den hervorgehobenen Titel *„Bomben über Deutschland – bis 5. Oktober"*. In der Liste dort findet sich auch *„Regensburg"* mit der Angriffsanzahl *„1"!*
Die hier ebenfalls wiedergegebene Rückseitenvariante (Hochformat) des Flugblattes hat die Überschrift *„Drei Versprechen"*. Das Flugblatt zitiert dort Worte des Oberbefehlshabers der Luftwaffe Göring vom 9. August 1939: *„Wir werden das Ruhrgebiet auch nicht einer einzigen Bombe feindlicher Flieger aussetzen"* und fährt fort: *„Nicht nur das Ruhrgebiet, sondern auch Hamburg, Hannover, Frankfurt, Mannheim, Magdeburg, Regensburg, Leuna, (...) kennen das Krachen der britischen Bomben nur allzu gut (...)"*.
Wenn man dieses Flugblatt nicht als reine Kriegspropaganda werten will, müsste es also vor dem 5. Oktober 1940 einen britischen Luftangriff auf den Ölhafen Regensburg gegeben haben – und es hatte ihn gegeben!
Vorlagen entnommen aus: Klaus KIRCHNER (Hg.), Flugblätter aus England 1939/1940/1941, Bibliographie, Katalog (Flugblatt-Propaganda im 2.Weltkrieg, Europa 1), Erlangen 1978, S. 146 bzw. S. 147.

Und auch in dieser Liste findet sich Regensburg, wobei weiterhin nur ein Angriff seit Kriegsbeginn aufgelistet ist![230] Daraus, sowie aus oben genanntem Flugblatt kann man nur folgern, dass der entsprechende Angriff tatsächlich vor dem 5. Oktober 1940 stattgefunden haben muss/müsste!?

Das Ganze wirkt auch heute zunächst noch unglaublicher angesichts eines im Städteverzeichnis des Flugblattes enthaltenen Klassifizierungsschemas, das jedem Zielort einen oder mehrere Buchstaben zuordnet. Das Flugblatt benennt fünf Zielkategorien: „F" für u. a. Flugplätze und Flugzeugindustrie, „S" steht für maritime Ziele verschiedener Art, „T" für Ölindustrie, „B" für Bahnanlagen, „W" für sonstige Rüstungsindustrie, schließlich „M" für Munitionslager. Regensburg trägt als Klassifizierung kein „F", wie man angesichts der dort beheimateten Messerschmitt-Fabrik eventuell erwarten würde, sondern ein „T" für *„Öl-, Petroleum- und Benzinlager, Raffinerien, Tanks, Fabrikanlagen der Treibstoffindustrie"!*[231]

Ein Luftangriff 1940 auf den Regensburger Ölhafen – und nicht auf die Messerschmittwerke? Selbstverständlich dürfte auch das Regensburger Messerschmittwerk bereits bei Kriegsbeginn auf den Listen möglicher Angriffsziele der Bomberverbände der Luftwaffen Großbritanniens und (bis Ende Juni 1940) auch Frankreichs gestanden haben. Zweifelsohne war das Werk ein wichtiger Rüstungsbetrieb. Aber sowohl die Royal Air Force, als auch die Armée de l'Air mussten bei Aufnahme des strategischen Luftkrieges ab Mitte Mai 1940 mit ihren damals begrenzten Mitteln haushalten und abwägen, bei welchem Ziel der größtmögliche (Folge-) Schaden zu erzielen wäre.

Das seit 1936 im Westen der Stadt Regensburg entstandene Zweigwerk der in Augsburg beheimateten Bayerischen Flugzeugwerke AG firmierte 1938 zunächst als „Bayerische Flugzeugwerke Regensburg GmbH".[232] Mit der Umbenennung der Augsburger Mutterfirma in Messerschmitt AG lautete der Name des Regensburger Werkes „Messerschmitt GmbH Regensburg". Es war eines der größten und neuesten Flugzeugmontagewerke in Deutschland, in dem seit Januar 1939 auch das Standardjagdflugzeug der Luftwaffe, die „Bf 109" seriengefertigt wurde.[233] Aber allein die Produktion der „Me 109" – wie dieser Typ schon damals inoffiziell genannt wurde – verteilte sich auf drei Standorte: Neben dem Werk in Regensburg auf die Wiener Neustädter Flugzeugwerke und die Erla-Maschinenfabrik in Leipzig.[234]

Technologisch war das Regensburger Werk ein Leichtmetallbaubetrieb, der die Rümpfe, Tragflächen und das Leitwerk der Flugzeuge selbst fertigte, für deren Endmontage jedoch von vielerlei Zulieferfirmen abhängig war.[235] Anders als im Kraft-

[230] Wie Anm. 229.

[231] Wie Anm. 225.

[232] Vgl. Peter SCHMOLL, Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg. Die Flugzeugproduktion der Messerschmitt GmbH Regesburg von 1938 bis 1945, Regensburg 1998, S. 7 u. 9; vgl. auch Hans J. EBERT – Johann B. KAISER (†) – Klaus PETERS, Willy Messerschmitt, Pionier der Luftfahrt und des Leichtbaues (Die deutsche Luftfahrt 17), 2. (erg. u. erw.) Aufl., Bonn 2008, S. 206 f.

[233] Vgl. SCHMOLL, Messerschmitt-Werke (wie Anm. 232) S. 14 f. u. 25 f.; vgl. auch EBERT – KAISER (†) – PETERS, Willy Messerschmitt (wie Anm. 232) S. 207.

[234] Vgl. SCHMOLL, Messerschmitt-Werke (wie Anm. 232) S. 7.

[235] Vgl. hierzu die Aufstellung der Zulieferfirmen der Messerschmitt GmbH Regensburg 1940 und den von ihnen gelieferten Teilen bei SCHMOLL, Messerschmitt-Werke (wie Anm. 232) S. 43 f.

fahrzeugbau stellte 1940 kaum ein deutscher Flugzeugbauer selbst Motoren her.[236] Messerschmitt verbaute für die Bf 109 ab deren E-Serie Flugmotoren der Marke Daimler Benz.[237] Allein die Herstellung eines Motors des bei der Bf 109-E verwendeten Typs DB 601 erforderte in den Flugmotorenwerken von Daimler-Benz einen Arbeitsaufwand von 2.420 Stunden.[238] Die Motorenfertigung war technologisch aufwendig, die maschinelle Ausrüstung der Fabriken umfangreicher, dichter und auch teurer als jene der Flugzeugmontagewerke.[239] Die Flugmotorenwerke waren die eigentlichen Eckpfeiler der deutschen Luftrüstung. Entsprechend kann man es kaum als zufällig werten, dass die französische Luftwaffe ihre oben bereits erwähnten ersten strategischen Angriffe nach Bayern hinein in den Nächten 3./4. bzw. 4./5. Juni 1940 jeweils auch mit dem Ziel BMW-Flugmotorenfertigung in München geflogen hatte.

Nun könnte man mit Recht einwenden, wenn einerseits Messerschmitt Regensburg 1940 kein strategisch erstrangiges Ziel gewesen sein soll, wieso dann andererseits das Messerschmitt-Stammwerk in Haunstetten bei Augsburg bereits am 17. August 1940 – wie ja auch in diesem Aufsatz oben ausgeführt wurde – von der britischen Luftwaffe als erstes Ziel im rechtsrheinischen Bayern angegriffen worden ist? Und man könnte argumentativ noch ergänzen, dass Messerschmitt-Augsburg allein im August 1940 noch drei weitere Male auf den britischen Ziellisten stand – allerdings ohne dass dort Bomben fielen.[240] Diesen Einwänden kann man entgegenhalten, dass das Regensburger Tochterunternehmen innerhalb der Messerschmitt AG als reine Fertigungsstätte fungierte, die luftkriegsstrategisch bedeutenderen Entwicklungs- und Konstruktionsabteilungen befanden sich hingegen 1940 in Augsburg-Haunstetten.[241]

[236] Zur Technologie-Geschichte der deutschen Flugmotorenhersteller vgl. das außerordentlich profunde Werk von GERSDORFF – SCHUBERT – EBERT, Flugmotoren (wie Anm. 182) speziell S. 42–211.

[237] Vgl. SCHMOLL, Messerschmitt-Werke (wie Anm. 232) S. 25.

[238] Vgl. GERSDORFF – SCHUBERT – EBERT, Flugmotoren (wie Anm. 182) S. 103. – Der Fertigungsaufwand der Flugzeugzelle einer Me 109 betrug bei der E-Serie noch 9.000 Stunden, ab der F-Serie durch konstruktive Änderungen dann nur noch 6.000 Stunden, vgl. Johann Baptist KAISER, Die Geschichte des Messerschmitt-Flugzeugsbaus (Deutsche Luft- u. Raumfahrt Mitteilungen 75–21), Köln 1975, S. 18.

[239] Eine detaillierte Beschreibung der maschinellen Ausstattung der BMW-Flugmotorenfertigung im Stammwerk München-Milbertshofen findet sich bei WERNER, Kriegswirtschaft (wie Anm. 182) S. 168 f.

[240] So listet DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 187 f. detailreich weitere Angriffe auf in den Nächten 17./18. 8., 24./25. 8. und 27./28. 8. 40 (jeweils *„Aircraft Factory at Augsburg“*); Bei PÖHLMANN, Augsburg (wie Anm. 157) S. 43 f. finden sich jedoch keinerlei Angaben, dass in diesen Nächten in Augsburg und im näheren Umland Bomben gefallen wären, ebenso wenig in den bei MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 171, 172 f., 177–181 zu diesen Tagen wiedergegebenen Berichten. Zu einem mutmaßlichen Fehlwurf am 28. 8. 40 im Raum Ingolstadt s. hier oben Anm. 146.

[241] Vgl. Lutz BUDRASS, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918–1945 (Schriften des Bundesarchivs 50), Düsseldorf 1998, S. 395; vgl. auch Ebert – KAISER (†) – PETERS, Willy Messerschmitt (wie Anm. 232) S. 203, 209 u. 320; vgl. auch KAISER, Geschichte (wie Anm. 238) S. 13 f. u. 16–18, wobei das Regensburger Werk nicht einmal erwähnt wird.

7.1 Der Ölhafen Regensburg – strategisches Ziel für Briten und Franzosen

Welche Art Ölindustrie bestand 1940 in Regensburg: Eines der ältesten bekannten Erdölfördergebiete in Europa befand sich in Rumänien, wobei die Produkte zum Großteil über den Seeweg nach Westeuropa exportiert wurden. Kurz vor der Jahrhundertwende hatte die größte rumänische Ölgesellschaft, die „Steaua Romana" (seit 1903 im Eigentum der Deutschen Bank)[242], begonnen gehabt, Ölprodukte auch auf dem Donauweg nach Westeuropa zu transportieren. Regensburg hatte sich im späten 19. Jahrhundert zum westlichen Kopfhafen der modernen Donauschifffahrt entwickelt. Die Donauschiffe erreichten in dieser Zeit Größenordnungen, die sie für einen Verkehr weiter stromaufwärts ungeeignet machten. Bereits 1898 hatte die „Steaua Romana" in Regensburg an der unteren Donaulände mehrere Öltanks nebst Umschlageinrichtungen errichten lassen, die rasch vergrößert wurden.[243] Zwischen 1906 und 1914 war der Benzinverbrauch in Deutschland von 100.000 t auf etwa 240.000 t gestiegen.[244] Auch die Importe auf der Donau ins Königreich Bayern hatten sich entsprechend, staatlicherseits zudem gefördert, gesteigert.[245] Nach Fertigstellung des auch einen eigenen Petroleumhafen umfassenden Regensburger „Luitpoldhafen" (heute „Westhafen") 1910 entstanden dort auch weitere Tanklager und Raffinerien: Noch 1911 jene der „Mineralölwerke Bayern GmbH" und 1913 in rascher Folge jene der „Ölwerke J. Leis & J. Ruckdeschel GmbH", der „Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft Hamburg" und jene damals hochmoderne Anlage der „Benzinwerke Regensburg GmbH".[246] Letztgenannte Firma gehörte zum britisch-niederländischen Shell-Konzern, dessen deutsche Tochterfirmen 1925 in der „Rhenania-Ossag Mineralölwerke AG" zusammengefasst wurden.[247] 1914 hatten die Regensburger Tanklager eine Kapazität von etwa 60.000 t, was dem erwarteten Jahresumschlag entsprach.[248]

Bereits im Ersten Weltkrieg hatte die alliierte Seeblockade Deutschland von allen Ölimporten aus Übersee abgeschnitten. Sowohl die deutsche Wirtschaft, als auch die Militärmaschinerie war in hohem Maße abhängig von rumänischem Öl gewesen. Und auch in jenem Krieg waren Flugzeuge und Bomben bereits zu einer Bedrohung geworden: Wie schon in der Einleitung erwähnt, hatte am 17. November 1916 ein einzelner französischer Flieger einige kleine Bomben auf München abgeworfen, die zwar kaum Schaden, aber umso mehr Panik und Ängste verursacht hatten.[249] Bald galt auch der Ölhafen Regensburg als luftkriegsgefährdet. Ende März 1918 forderte die Inspektion des Bayerischen Ingenieurkorps die „Aufstellung eines Flak-M.G.-Zuges oder einer Flak-Batterie zum Schutz des Petroleumhafens Regensburg".[250]

[242] Vgl. Rainer KARLSCH – Raymond G. STOKES, Faktor Öl, Die Mineralölwirtschaft in Deutschland 1859–1974, München 2003, S. 73 f.

[243] Vgl. Ingo HEIDBRINK, Deutsche Binnentankschiffahrt 1887–1994 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 51), Hamburg 2000, S. 24 u. 39 f.

[244] Vgl. KARLSCH – STOKES (wie Anm. 242) S. 90.

[245] Vgl. Fritz BLAICH, Die Energiepolitik Bayerns 1900–1921 (Regensburger historische Forschungen 8), Kallmünz 1981, S. 134–140.

[246] Vgl. Die Industrie der Oberpfalz in Wort und Bild, Regensburg 1914, S. 156 f., 158, 145 f. u. 147–150; vgl. auch: BLAICH (wie Anm. 245) S. 139 f.

[247] Vgl. KARLSCH – STOKES (wie Anm. 242) S. 124 u. 129.

[248] Vgl. BLAICH (wie Anm. 245) S. 140.

[249] Siehe oben in Kap. 2.

[250] Zitiert nach BLAICH, Energiepolitik (wie Anm. 245) S. 159, dort Anm. 95.

1934 befanden sich im Regensburger Hafen Öltanks mit einem Fassungsvermögen von 73.000 Kubikmeter, was die örtliche Wehrmacht-Kommandantur im November d.J. – also noch vor Beginn der offenen Aufrüstung – veranlasste, aus Luftschutzgründen für eventuelle weitere Öltanks auf Reichskosten unterirdische Anlagen im Keilberg zu fordern.[251] 1940 betrieben vier Ölgesellschaften in Regensburg Tanklager und teils auch Raffinerien: die Rhenania-Ossag (Shell), die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft (DAPG), die Olex-Bayerische Petroleum GmbH und die Runo Öl-AG.[252]

Trotz der aus den Erfahrungen des Ersten Weltkrieges und auch aus devisenwirtschaftlichen Erwägungen bereits seit der Weimarer Republik ausgebauten Kohlehydrierung blieb das Reich bei der Ölversorgung importabhängig. Für den Kriegsfall rechnete Berlin mit einem Jahresbedarf von bis zu acht Millionen Tonnen, der zu wenig mehr als einem Drittel aus eigener Erzeugung gedeckt werden konnte.[253] In Friedenszeiten kam der Großteil des Öls aus Übersee. Die deutschen Einfuhren aus Rumänien waren zwischen 1933 und 1936 von 187.000 auf 900.000 Jahrestonnen angestiegen, jedoch 1937 aus finanziellen Erwägungen auf 450.000 Tonnen gesunken, da der Preis für rumänisches Öl etwa 6 Prozent über dem des Weltmarktes lag.[254] Von den 1938 aus Rumänien bezogenen 0,9 Mio. t waren 0,4 Mio. t auf dem Seeweg um Europa herum in norddeutsche Häfen oder über die Niederlande in deutsche Rheinhäfen gelangt, 0,5 Mio. t auf dem Donauweg nach Deutschland.[255] 1939 bezog das Reich dann mehr als 1.250.000 Tonnen Öl und Ölprodukte aus Rumänien[256] – für die Jahre 1941 bis 1943 weisen die Statistiken Jahreswerte jeweils weit über 2 Millionen Tonnen aus.[257] Für die dabei gewachsene Bedeutung der Ölhäfen von Wien stromaufwärts bis Regensburgs ist hervorzuheben, dass seit September 1939 durch die alliierte Seeblockade nur noch die Donau als Transportweg zur Verfügung stand. Ein Transport auf der Schiene war kaum leistungsfähig, da es nur wenige Bahnverbindungen zwischen Rumänien und Zentraleuropa gab.

Selbstverständlich war man sich in London und Paris der deutschen Abhängigkeit vom rumänischen Öl bewusst und handelte entsprechend: Im Oktober 1939 berief das britische Kriegskabinett ein spezielles Komitee unter dem Vorsitz von Lord Hankey, dessen Aufgabe es war, alle Möglichkeiten zu erörtern, wie Deutschland von seinen Ölzufuhren abgeschnitten werden konnte.[258] In seinem vierten Bericht vom 4. Juni 1940 an das Kriegskabinett stellte dieses „Committee on Preventing Oil from Reaching Germany (POG)“ fest, dass alle bisher (in den noch neutralen Län-

[251] Vgl. BA-MA, Freiburg i.Br., RH 26-10/533: Standortkommandantur Regensburg an Wehrkreiskommando München 24.11.1934; vgl. auch HALTER, Stadt unterm Hakenkreuz (wie Anm. 33) S. 34 7f.

[252] Vgl. HALTER, Stadt unterm Hakenkreuz (wie Anm. 33) S. 348.

[253] Vgl. Wolfgang BIRKENFELD, Der synthetische Treibstoff 1933–1945 (Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges 8), Göttingen 1964, S. 143.

[254] Vgl. Andreas HILLGRUBER, Hitler, König Carol und Marschall Antonescu. Die deutsch-rumänischen Beziehungen 1938–1944, 2. Aufl. (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte 5), Wiesbaden 1965, S. 81 u. S. 249: Tab. 4; vgl. auch BIRKENFELD, Treibstoff (wie Anm. 253) S. 146, Anm. 12.

[255] Vgl. Bundesarchiv (BA), Berlin, R 5–828: Vermerk des RVM vom 25.5.39.

[256] Vgl. BIRKENFELD, Treibstoff (wie Anm. 253) S. 146.

[257] Vgl. HILLGRUBER, Hitler (wie Anm. 254) S. 250: Tab. 5.

[258] Vgl. WEBSTER – FRANKLAND, Strategic Air Offensive I (wie Anm. 21) S. 265.

dern an der unteren Donau) ergriffenen, mehr oder minder legalen Maßnahmen eines Handelskrieges um das rumänische Öl fehlgeschlagen waren und daher der Zeitpunkt für drastischere und wirksamere Maßnahmen gekommen sei. Als solche wurden die Prüfung der Möglichkeit einer Verminung der Donau sowie baldmöglichste Bombardierungen von Ölhäfen am Oberlauf vorgeschlagen. Ausdrücklich benannte das Komitee dabei die Häfen Regensburg, Passau[259], Wien und Bratislava sowie die Zerstörung der Wiener Eisenbahnbrücke(n) über die Donau.[260] Um solche Operationen möglichst zu vereinfachen bzw. überhaupt durchführbar zu machen, sollte diese von Flugplätzen in Frankreich aus erfolgen.[261]

Auch die Franzosen hatten seit Kriegsbeginn, unabhängig von den Briten, mit allerlei diplomatischen und wirtschaftlichen Maßnahmen versucht gehabt, den Transport rumänischen Öls auf der Donau nach Deutschland zu behindern – und möglicherweise noch vor den Briten auch die Möglichkeit von Luftangriffen in Erwägung gezogen. Hierüber scheint bisher kaum geforscht und wenig publiziert worden zu sein. Jedenfalls ist es bemerkenswert, wenn der Chefhistoriker des Historischen Dienstes der französischen Luftwaffe[262], Patrick Facon, 1997 über die Haltung des Generalstabschefs der französischen Luftwaffe 1939/40, Général d'Armée aérienne Joseph Vuillemin, während des „Sitzkrieges" folgendes ausführt: Jener wäre, in Kenntnis um die Schwächen seiner Streitmacht und in Sorge um sein Aufrüstungsprogramm, zu keinerlei Zugeständnissen hinsichtlich eines offensiven Einsatzes seiner Kräfte, insbesondere nicht auf peripheren Kriegsschauplätzen bereit gewesen – und als einen solchen Nebenkriegsschauplatz nennt Facon wortwörtlich „Angriffe gegen die Donauschifffahrt".[263] Es ist daher nicht nur nicht aus-

[259] Hier ist anzumerken, dass es 1940 weder an der damaligen Passauer Donaulände, noch im Hafen Passau-Racklau nennenswerte stationäre Ölumschlagseinrichtungen gegeben hat.

[260] Vgl. National Archives, Kew, Surrey, CAB 66/8/21: „Fourth Report of Lord Hankey's Committee on Preventing Oil from reaching Germany covering the Third Report of the Committee on the German Oil Position, 4th June, 1940, W.P. (40)191 (also P.O.G.(40) 47)", 10 S. (fol. 106–115), hier: S. 5 f. (fol. 110 f.) (Über die Homepage des Archives auch als Scan einsehbar).

[261] Vgl. ebenda.

[262] Der „Service historique de l'Armée de l'Air" ist eine Teileinrichtung des Historischen Dienstes der französischen Streitkräfte („Service historique de la Defense"), der dem französischen Verteidigungsministerium unterstellt ist und auch alle militärische Archivalien verwahrt. Hauptsitz ist Vincennes nördlich von Paris.

[263] Vgl. FACON, L'Armée de l'Air (wie Anm. 51) S. 120: *„(…) en attaquant notamment les (…), et la navigation sur le Danube"*. – Als weitere erwogene Unternehmungen gegen die sich Vuillemin sträubte, benennt FACON ebenda: Strategische Luftangriffe auf das Ruhrgebiet (wie sie die Briten favorisierten), Angriffe gegen den Transport schwedischen Erzes in Reich (was schließlich doch in dem alliierten Norwegen-Unternehmen mündete) und die seit Jahreswechsel 1939/40 konkret vorbereiteten franz.-brit. Luftangriffe aus Syrien und dem Irak gegen die sowjetischen Erdölfördergebiete im Kaukasus, da man davon ausging, dass auch sowjetisches Öl in großem Umfang im Rahmen des Hitler-Stalin-Paktes an das Reich geliefert würde. (Ein Angriffsplan mit dem hohen politischen Risiko eines Kriegseintritts der UdSSR an der Seite des Deutschen Reiches); zu letzterem vgl. Charles O. RICHARDSON, French plans for Allied Attacks on the Caucasus Oil Fields, Jan.-April, 1940, in: French Historical Studies 8. 1973,1, S. 130–156; auch Patrick R. OSBORN, Operation Pike. Britain versus the Soviet Union 1939–1941 (Contributions in Military History 190), Westport 2000, speziell S. 139–156; vgl. auch Günter KAHLE, Das Kaukasusprojekt der Alliierten vom Jahre 1940 (Rheinisch-Westfälische Akademie der Wissenschaft, Vorträge G 186), Opladen 1973, S. 7– 23.

zuschließen, sondern eher sogar wahrscheinlich, dass im französischem Militärarchiv in Vincennes bei Paris auch Akten über entsprechende französische Angriffsplanungen aus den Jahren 1939/40 zu finden wären.[264]

Nach der militärischen Niederlage Frankreichs im Juni 1940 stand Großbritannien alleine – alleine nun auch im Kampf gegen die Ölversorgung des Deutschen Reiches auf der Donau. Zudem wuchs zur Jahresmitte 1940 die Bedeutung Regensburgs als am weitesten westlich gelegener Ölumschlagsplatz in weiterer Hinsicht: Mitte 1940 hingen sämtliche seit Kriegsbeginn von der Wehrmacht besetzten Länder (sowie auch die fast völlig von den Achsenmächten umschlossene neutrale Schweiz) nun ebenfalls am deutschen, sprich rumänischen Öltropf – und bezogen das für ihr Wirtschaftsleben nötige Öl vielfach über Regensburg. Dies galt nun auch für die unbesetzte Zone Frankreichs, deren Ölversorgung hier als Beispiel kurz dargestellt werden soll:

Am 31. Juli 1940 hatte die britische Regierung beschlossen, die gesamte französische Küste in die bestehende Seeblockade Deutschlands und Italiens einzubeziehen. Nach britischer Sicht diente alles, was aus Übersee ins französische Mutterland gelangte, indirekt dem Feind. Auch der für die Wirtschaft im unbesetzten Teil Frankreichs wichtige Warenaustausch mit den Überseegebieten und den Kolonien war davon betroffen. Vor allem Öl aus Übersee war kaum mehr über südfranzösische Häfen einzuführen.[265] Bereits vor dem Krieg hatte Frankreich Öl und Ölprodukte auch aus Rumänien bezogen gehabt, wo französische Unternehmen eigene Raffinerien besaßen oder an solchen beteiligt waren.[266] Der übliche Seetransport-

[264] Es wäre dabei auch zu untersuchen, ob hierbei ein Zusammenhang bestand zu den britischen Plänen, den Rhein und das nordwestdeutsche Kanalnetz zu verminen. Es war eine persönliche Idee des Ersten Lords der Admiralität (Marineminister) Winston Churchill gewesen, nicht nur Treibminen vom elsässischen Rheinufer und dem Oberlauf der Mosel aus einzusetzen, sondern auch (im Winter 1939/40 extra entwickelte) von Bombern an Fallschirmen abzuwerfende Flussminen („W"-Bombs) zu nutzen. Der französische Alliierte war zunächst gegen diesen Plan („Operation Royal Marine"), erklärte sich dann jedoch mit einer Durchführung ab Mitte April 1940 einverstanden. Die Ereignisse in Norwegen verzögerten die Ausführung, die schließlich erst nach Beginn der deutschen Westoffensive am 10. Mai mit mäßigem Erfolg durchgeführt wurde. Vgl. Winston CHURCHILL, The Gathering Storm (The Second World War 1), Boston, Massachusetts 1948, S. 508 f., 552, 574–578, 581– 583, 600, Appendix L S. 717 f.; vgl. auch Stuart MACRAE, Winston Churchill's Toyshop. The Inside Story of Military Intelligence (Research), 2nd Ed., Stroud, Gloucestershire 2010, S. 37– 52; zum konkreten Abwurfeinsatz vgl. DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 139–142 u. 150. In London hatte man zwar spätestens Mitte März 1940 auch die Einbeziehung der Donau in diese Operation erwogen, wollte jedoch, um das Überraschungsmoment dieser neuen Waffe voll auszunutzen, dem nahen Rhein den Vorrang geben und die Donau erst frühestens ab Mai 1940 einbeziehen, zumal geeignete Abwurfstellen von der Luftaufklärung erst noch hätten ermittelt werden müssen, vgl. National Archives, Kew, Surrey, CAB 63/107: „Rhine-Danube navigation: Transportation of Rumanian oil to Germany and plans to disrupt supply lines including the "Royal Marine" project (sowing of mines)", fol. 44: „Note by The Minister without Portfolio, 14th March, 1940, Paper No. C.O.S. (40) 263 (S)" (Über die Homepage des Archives auch als Scan einsehbar).

[265] Vgl. Paul AUPHAN – Jacques MORDAL, Unter der Trikolore. Kampf und Untergang der Französischen Marine im Zweiten Weltkrieg, Oldenburg 1964, S. 171 f. – Erst in einer Vereinbarung mit Vichy-Frankreich vom März 1941 gestatteten die U.S.A schließlich offiziell die Ausfuhr von Öl aus dem karibisch-amerikanischen Raum, wenn dieses in Französisch Nordafrika kontrollierbar endverbraucht würde (vgl. ebenda, S. 173).

[266] Vgl. Philippe MARGUERAT, Le IIIe Reich et le pétrole roumain 1938–1940, Thèse Univer-

weg über das Schwarze Meer, die Ägäis und das Mittelmeer nach südfranzösischen Ölhäfen war seit Juni 1940 höchst unsicher geworden – zunächst durch den Kriegseintritt Italiens und nach dem französischen Zusammenbruch durch die Blockade des bisherigen britischen Verbündeten.

Um zumindest einen Minimalbedarf an Öl der französischen Wirtschaft im unbesetzten Landesteil aus Rumänien zu decken, bedurfte es einer weitgehenden Transportumstellung einen kombinierten Donau- und Bahnweg mit Zwischenumschlag in Regensburg, wobei insbesondere der entsprechende Bedarf an Bahnkesselwaggons ein großes Problem darstellte. Mehrfach bemühte sich die Vichy-Regierung im Herbst/Winter 1940/41 über ihre ständige Delegation bei der Deutsche Waffenstillstandskommission – einer mit dem deutsch-französischen Waffenstillstandsvertrag vom Juni 1940 gegründeten deutschen Militärbehörde mit Sitz in Wiesbaden, die die Durchführung des Vertrages zu überwachen und zu gestalten hatte – im Ausschuss für Wirtschaftsfragen um den Einsatz deutscher Waggons oder um die Freigabe von französischen Kesselwagen, die im besetzten Teil Frankreichs in deutscher Regie fuhren.[267] Dies ausdrücklich, wie das Protokoll der Sitzung des Unterausschusses „Öl" vom 8. Januar 1941 vermerkt, um den Transport von Regensburg nach Frankreich sicher zu stellen – *„(...) pour assurer le transport de Ratisbonne jusqu'en France (...)"*[268].

Aus britischer Sicht waren Ende 1940 Maßnahmen aller Art gegen die Öltransporte auf der Donau noch zwingender und dringender als schon zuvor. Im Januar 1941 legte der im Juli 1940 für einen offensiven Untergrundkampf im achsenmächtebeherrschten Europa neu geschaffene britische Geheimdienst SOE[269] (Special Operation Executive, zu Deutsch: Sondereinsatzkräfte) ein ausführliches Memorandum dem britischen Regierungskabinett vor, in dem alle Möglichkeiten aufgezählt waren, um die Ölversorgung Deutschlands auf dem Donauweg nachhaltig zu stören.[270] Neben vielerlei geheimdienstlichen Maßnahmevorschlägen in den (noch) neutralen Staaten am Balkan waren nun auch in diesem Papier neuerlich entsprechende Bombenangriffsziele für die R.A.F. aufgelistet. So empfahl der SOE Luftangriffe u.a. auf alle erreichbaren Donauhäfen während der winterlichen Schifffahrtspause, um dort so viele Schiffe wie möglich zu treffen – namentlich aufgeführt war Regensburg, aber auch Deggendorf[271], Passau, Linz, Korneuburg, Wien und

sité de Neuchâtel, Faculté de Lettres, Genève 1977, passim. – Statistiken der französischen Importe aus Rumänien zw. Sept. 1939 und Sommer 1940 s. ebenda, S. 177, 193 u. 199 f.

[267] Vgl. La Délégation Francaise auprès de la Commission Allemand d'Armistice. Recueil de documents publié par le Gouvernement Francais, Tome II: 30 Sept.–23 Nov. 1940, Paris 1950, S. 47, 49, 51; vgl. auch ebenda, Tome III: 24 Nov. 1940–19 Jan. 1941, Paris 1952, S. 344 f., 351 f. u. 355–358.

[268] Vgl. Ebenda, Tome III, S. 356.

[269] Vgl. David STAFFORD, Britain and European Resistance 1940–1945. A survey of the Special Operations Executive, London 1980.

[270] Vgl. National Archives, Kew, Surrey, CAB 80/56:„Interference with German Oil Supplies", Memorandum by the Special Operation Executive, 8 January 1941, COS (41)3(0), – hier zitiert nach dem Abdruck im Wortlaut als „Document 3" im Anhang von STAFFORD (wie Anm. 269) S. 225–233.

[271] Deggendorf verfügte 1940/41 nicht nur über einen kleinen Winterhafen, sondern war zugleich auch ein Ölumschlagshafen: Bereits 1903 hatte die Apollo-Mineralölraffinerie AG, Preßburg-Budapest, dort eine Niederlassung eingerichtet gehabt, vgl. BLAICH, Energiepolitik (wie Anm. 245) S. 140, dort Anm. 261. – In den 1920er Jahren hatte der Deggendorfer Josef

Bratislava. Des Weiteren schlug der SOE konkret vor, dass die britische Luftwaffe die Schleuse Passau-Kachlet[272] angreifen sollte.[273]

Aber wann hat denn nun ein erster britischer Luftangriff auf den Ölhafen Regensburg stattgefunden – und warum ist davon bis heute nichts in der Geschichtsschreibung der Stadt zu finden?

7.2 Am 6. September 1940: Erstmals heißt das Ziel „Regensburg" – Bomben in der Hallertau

In den ersten Stunden des Freitags, dem 6. September 1940, hatten einige Flugzeuge etwa 2,5 Stunden über München gekreist und am östlichen Stadtrand, im Bereich des Flughafen Riem, auch Leuchtbomben abgeworfen. Die Münchner Chroniken verzeichnen dies als den fünften Luftangriff, obwohl dabei weder Brand-, noch Sprengbomben zum Einsatz gekommen waren.[274] Einen massierten Abwurf von Leuchtbomben in dieser Nacht 5./6. September vermeldete auch der Regierungspräsident Niederbayern/Oberpfalz in seinem Monatsbericht: Mehrere Abwürfe bei Obertraubling – längs beider Bahnlinien – sowie nahe den Fliegerhorsten Regensburg-Obertraubling und Straubing-Mitterharthausen, im Stadtbereich Kelheim und in den Landkreisen Landshut, Mallersdorf und Parsberg.[275] Weitere Leuchtbombenabwürfe sind für diese Nacht für Ingolstadt, Augsburg und Schleißheim überliefert.[276] In den deutschen Meldungen zur „Luftlage Reich" werden Einflüge u. a. nach Bayern für die Räume Coburg, Bamberg, Regensburg und Starnberg, sowie bis ins benachbarte oberösterreichische Braunau/Inn genannt.[277] Waren dies Aufklärungsflüge oder suchten hier Bomber ihre eigentlichen Ziele?

Es waren dies Anfang September 1940 jene Tage, da das Vereinte Königreich mit dem Rücken an der Wand um sein politisches Überleben kämpfte – die „Luftschlacht um England" war in vollem Gange. Die deutsche Luftwaffe versuchte tagtäglich unter teils mehrmaligem Einsatz von jeweils teils weit mehr als 500 Maschinen die britische Insel „sturmreif" zu bomben.[278] Zu den zahlreichen deutschen Zielen zählten in den ersten Septembertagen auch die weiträumigen Hafen-

Wallner eine weitere Lände erbaut und die „Bayerische Hafenbetriebs-GmbH, Deggendorf" gegründet. Zusammen mit der rumänischen Ölgesellschaft „Creditul Minier" wurde 1928 die „Deutsch-Rumänische Motortankschiffahrts-GmbH, Deggendorf" geschaffen, die seit dem Ausscheiden des rumänischen Partners 1939 als „Josef Wallner, Bayerische Schiffahrts- u. Hafenbetriebs-GmbH, Deggendorf" firmierte, vgl. Irmgard POETTINGER, Die Schiffahrtsgesellschaft Josef Wallner. Eine private Großreederei auf der Donau 1928–1971, in: Donau-Schiffahrt 1 (1983) S. 37–39, hier S. 37.

[272] Diese 1922–26 erbaute Staustufe mit zwei parallelen Schleusenkammern war 1940 die noch einzige längs der ganzen Donau gewesen, vgl. 75 Jahre Staustufe [Passau-] Kachlet, Festschrift, Regensburg 2001, S. 10–13.

[273] Vgl. STAFFORD, Britain (wie Anm. 269) S. 229.

[274] Vgl. BAUER, Fliegeralarm (wie Anm. 179) S. 38; vgl. auch PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) Tabelle S. 493 (S. 378f).

[275] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Sept. 1940 vom 10. 10. 40, S. 15.

[276] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 195.

[277] Vgl. Ebenda, wobei Regensburg wohl irrtümlich als „Regensberg" aufgelistet ist.

[278] Vgl. Basil Henry LIDDELL HART: Geschichte des Zweiten Weltkrieges, Bd. 1, Düsseldorf 1972, S. 134–140.

anlagen im Osten Londons, die rund um die Uhr angegriffen wurden, wobei gewaltige Rauchwolken am Tage und nachts der Schein großer Feuersbrünste den folgenden Bombern gleichsam den Weg wiesen.[279] Es war im Vergleich wenig, was das Bomber Command der Royal Air Force in diesen Nächten aufbieten konnte, aber man fuhr fort mit der Taktik, jede Nacht möglichst viele konkrete Einzelziele anzugreifen, auch wenn jeweils nur einige wenige Maschinen pro Ziel eingesetzt werden konnten.[280] Und noch glaubte man auch an die Maxime, „ein Bomber findet und trifft sein Ziel"! Middlebrook/Everitt verzeichnen für die Nacht vom 5. auf den 6. September den Einsatz von 82 britischen Bombern „zu vielen Zielen von Turin bis Stettin".[281]

Und eines dieser Ziele des Bomber Command in dieser Nacht hieß Regensburg! Nein – nicht das Messerschmitt Flugzeugwerk im Westen der Stadt, sondern im Osten die Shell-Raffinerie im Ölhafen! Im Rahmen von Recherchen in den Einsatzunterlagen der britischen Luftwaffe hinsichtlich des vermeintlichen Luftangriffes auf München am 5./6. September hatte Permooser 1993 festgestellt, dass sich darin *„keinerlei Hinweise auf München"* als Zielort finden lassen, sondern, dass das eigentliche Ziel die *„Rhenania Ölraffinerie in Regensburg"* gewesen war.[282] Aus britischen Darstellungen lässt sich zudem entnehmen, dass neun „Whitley" Bombern der Squadron 58, Heimatbasis Linton-on-Ouse, North Yorkshire, in dieser Nacht als Primärziel ein *„Oil target at Regensburg"* zugewiesen worden war.[283] Britischerseits ist in der damaligen Luftkriegsphase der Einsatz von neun Bombern auf ein Einzelziel eine gewaltige und vergleichsweise nicht alltägliche Streitmacht, die die Bedeutung des Ziels betont. So waren etwa für den ersten (tatsächlichen) Luftangriff der R.A.F. auf München wenige Tage zuvor, in der Nacht zum 2. September, nur fünf Bomber eingesetzt gewesen, von denen zudem drei den Rangierbahnhof und zwei die BMW-Werke zum Ziel gehabt hatten.[284]

[279] Vgl. Alexander McKee, Entscheidung über England. Die Luftschlacht 1940, München 1960, S. 205, 261 u. 275.

[280] Vgl. Middlebrook – Everitt, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 78.

[281] Vgl. Middlebrook – Everitt, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 80 (wie in der Einführung dieses Beitrags angesprochen, leider auch zu diesem Datum ohne konkrete Auflistung der Ziele, sondern summarisch *„to many targets from Turin to Stettin").* – Sechs „Whitley" der Staffel 77 hatten die FIAT-Werke in Turin als Ziel, vgl. Donnelly, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 190 f. u. 205. – Aus den britischen Verlustlisten dieser Nacht ergeben sich als weitere konkrete Zielorte auch Hamburg und der Schwarzwald (Brandsatzabwürfe), vgl. Chorley, Reflections 1 (wie Anm. 36) S. 107.

[282] Vgl. Permooser, Luftkrieg (wie Anm. 186) Tabelle S. 493 (S. 378 f., wobei in der Buchhandelsausgabe in der Spalte „Ziel" nur die Raffinerie genannt ist, die Ortsangabe „Regensburg" ist nach links „verrutscht" in die Spalte, welche die angreifende Luftwaffe benennt). Permooser macht keine Angaben zu Anzahl, Typ und Staffelzugehörigkeit der dabei eingesetzten Bomber.

[283] Vgl. Donnelly, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 190 u. speziell S. 205; Zudem sollten die auf Regensburg angesetzten neun Bomber beim Hin- und Rückflug auch selbstentzündende phosphorgefüllte Zelluloidstreifen über Wäldern abwerfen (vgl. ebenda S. 205). Diese in wassergefüllten Kanistern transportierten Brandplättchen hießen bei den Besatzungen „Razzles". Deren auch für die Flugzeuge selbst durchaus gefährliche spezielle Abwurftechnik war erst wenige Nächte zuvor erstmals eingesetzt worden, vgl. ebenda S. 172 f.; vgl. auch Johnston – Carter, Strong by night (wie Anm. 23) S. 29; Vgl. auch Hastings, Bomber Command (wie Anm. 75) S. 88; Zum Thema „Waldbrandangriffe" s. auch oben Anm. 140.

[284] Vgl. Donnelly, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 190 u. speziell S. 205: die erstgenannten

Wenigstens einer der neun Regensburg suchenden britischen Bomber scheint seinem vorgegebenem Ziel sehr nahe gekommen zu sein: Alle im Regensburger Ölhafen angesiedelten Tanklager und Raffinerien – an die seit dem Abriss der letzten Betriebsgebäude vor wenigen Jahren, so gut wie nichts mehr erinnert – waren aus der Luft eigentlich recht gut auszumachen gewesen: Die beiden asymmetrisch gelegenen Becken des Regensburger Westhafens, die darüber hinweg führende Eisenbahnlinie samt der Donaubrücke bei Schwabelweis im Norden und das Gleisdreieck im Süden[285] waren von oben gesehen sehr auffällige Landmarken. Die oben schon erwähnten Leuchtbombenabwürfe in der Nacht 5./6. September 1940 nur wenig südöstlich der Stadtgrenze, längs der Bahnlinien bei Obertraubling und nördlich davon über dem Fliegerhorst (dem heutigen Neutraubling), lassen die Mutmaßung zu, dass Pilot und Navigator möglicherweise die bei Obertraubling auseinander strebenden Fernbahnstrecken nach München bzw. Passau, die zudem in den Kriegsjahren durch eine provisorische Gleiskurve auch direkt verbunden waren[286], als das Regensburger Gleisdreieck interpretiert hatten. Das dort zudem nach Norden abzweigende Zufahrtgleis zum Fliegerhorst dann entsprechend als die Fernbahnstrecke nach Weiden/Hof, neben der die gesuchte Raffinerie hätte zu finden sein müssen. Im Licht der etwas weiter nördlich abgeworfenen Leuchtbomben zeigten sich aber keine Hafen- und Raffinerieanlagen, sondern die Hangars und Kasernen des Fliegerhorstes. Dies wäre eigentlich auch ein akzeptables militärisches Ausweichziel gewesen, aber der britische Bomber flog, sein eigentliches Ziel suchend, weiter, wohl nicht ahnend, dass er den Regensburger Ölhafen gerade um nur ganz wenige Kilometer verfehlt hatte.

Keiner der neun in der Nacht 5./6. September 1940 auf Regensburg angesetzten „Whitley“ Bomber fand sein Ziel. Noch galt im britischen Bomber Command das Verbot von willkürlichen Blindwürfen in die Nacht hinein – wurde kein Ziel gefunden, waren die Bomben wieder mit auf die Heimathorste in England zurück zu bringen.[287] Dennoch fielen in dieser Nacht in Altbaiern Bomben. Vielleicht war es ein Notabwurf wegen technischen Gebrechen, der zufällig zu einem Volltreffer wurde,

drei gehörten zur Staffel 51, die übrigen zwei zur Staffel 78, je drei weitere „Whitley“ hatten ihre Ziele in Turin bzw. Mailand; hingegen lässt PERMOOSER, München (wie Anm. 186) Tab. S. 493 (Tab. S. 378 f.), alle elf in dieser Nacht eingesetzten Whitley-Bomber das BMW-Werk Milbertshofen angreifen; Neben dem Stadtteil Obergiesing wurden Gemeinden im südlichen Vorland getroffen, vgl. RICHARDI, Bomben (wie Anm. 179) S. 53; Ein Fehlwurf ist nachweisbar auf die Autobahn bei Augsburg, vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 188 f. – Möglicherweise galten auch die am 2.9.40 in der Ost-Schweiz gefallenen fünf Bomben eigentlich München, vgl. Patrick SCHLENKER, Bombenabwürfe auf Au bei St. Gallen 1./2. September, http://raf.durham-light-infantry.ch/index.php/4-raf-durham/history/70-bombenabwuerfe-auf-au-bei-st-gallen-1-2-september-1940 (Aufruf am 12.06.2016).

[285] Die direkte Verbindungskurve zwischen den Strecken nach/von Hof bzw. München/Passau war erst seit 1.5.1935 im Betrieb. Vgl. Walther ZEITLER, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Geschichte der Eisenbahn in Ostbayern, Weiden 1985, S. 281.

[286] Diese zwischen Embach und Niedertraubling behelfsmäßig gebaute Verbindungskurve war 1938 aus rein militär-logistischen Gründen eingerichtet worden und wurde bereits 1946 wieder entfernt. Vgl. ZEITLER (wie Anm. 285) S. 281.

[287] Dieses Verbot war am 7. Juni 1940 ausgesprochen worden, vgl. BOOG, strategische Luftkrieg (wie Anm. 41) S. 457, wurde jedoch am 10. September 1940, also nur wenige Tage später, unter dem Eindruck der als unterschiedslos gewerteten deutschen Luftangriffe auf London, nicht nur aufgehoben, sondern den Piloten nun sogar untersagt, ihre Bomben wieder zurück zu bringen, vgl. ebenda S. 459.

wie er gezielt auch unter den besten Voraussetzungen selten zu erreichen war: In den frühen Stunden des 6. September wurde durch direkte Bombentreffer das Gleis der Nebenbahn Wolnzach-Mainburg bei km 7,9 zwischen Jebertshausen und Hüll vollständig zerstört.[288] Aber auch in einem Wald bei Röhrmoos im nördlichen Landkreis Dachau sollen nicht weniger als zwölf Sprengbomben gefallen sein, des Weiteren sechs Brandbomben auf freies Gelände und Straßen in der damaligen Gemeinde Unterhausen[289] bei Neuburg an der Donau.[290]

Zumindest einer der nach England zurückgekehrten Bomber müsste aber dort gemeldet haben, dass er, wenn schon nicht mit Sicherheit, zumindest glaubte sein eigentliches Ziel, den Ölhafen Regensburg, gefunden und getroffen zu haben. Denn ansonsten würden die Angaben im oben zitierten britischen Flugblatt und anderen Medien wenig Sinn machen. Und in der Tat war dies keine Kriegspropaganda, denn die Besatzungen von fünf aller neun zurückgekehrten „Whitley" hatten angegeben, ihr Primärziel Regensburg angegriffen zu haben, vier meldeten den Abwurf ihrer Bomben auf alternative Ziele.[291] Also hatten über 50 % der Piloten geglaubt, ihr Ziel in Regensburg getroffen zu haben, jedoch war dort und in näherer Umgebung keine einzige Bombe gefallen! Dieser erste Angriff auf den Ölhafen ist ein sehr gutes Beispiel dafür, wie weit 1940/41 die Einsatzberichte der britischen Bomber des Öfteren von der Realität abweichen konnten. Ein Umstand, der erst durch den oben bereits genannten „Butt-Report" vom 18. August 1941 zur für das Bomber Command ernüchternden Erkenntnis wurde und schließlich den Weg zu flächendeckenden Massenangriffen auf die Zentren deutscher Städte bereitete.

Es sei hier zusätzlich noch angemerkt, dass die Angabe, dass britische Luftstreitkräfte bereits früh den Regensburger Ölhafen angegriffen und auch getroffen hätten, sich auch in anderem Zusammenhang findet: So etwa in der Studie von Barry Rubin über Istanbul in den Kriegsjahren, einer Stadt, die sich seit der deutschen Vorherrschaft über den Balkan zu einem Zentrum aller nur erdenklichen Geheimdienste jeglicher Couleur entwickelt hatte.[292] In einer auf vielerlei Quellen beruhenden Beschreibung des deutsch-britischen Geheim(dienst)krieges 1940/41 um das rumänische Öl findet sich in einer Aufzählung der britischen Aktionen auch die Formulierung, dass „(…) britische Flugzeuge Regensburg bombardiert hatten, den deutschen Donauhafen, wo Tankkähne entladen wurden".[293]

[288] Vgl. Josef SCHMALZL, Chronik der Hallertauer Lokalbahnen, o.O. [Haag/Amper] 1985, S. 25. – Der Text dieser kleinen Schrift findet sich seit 1999 (leider nicht seitenidentisch) auch im Internet: s. http:www.bockerl.de/bockchro.htm (Aufruf vom 01.09.2014). – Auch der Tagesbericht des Rüstungskommandos im Luftgau VII meldet einen Sprengbombenabwurf bei Wolnzach „auf freies Gelände", aber ohne Erwähnung des Gleisschadens, vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 195.

[289] Seit 1992 Ortsteil der Gde. Oberhausen, Landkreis Neuburg-Schrobenhausen.

[290] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 195, wobei Unterhausen fälschlich als „Untershausen b. Neuburg a.D." genannt ist.

[291] Vgl. DONNELLY, Whitley Boys (wie Anm. 25) S. 205.

[292] Vgl. Barry RUBIN, Istanbul intrigues. A true-life Casablanca, New York 1989. – Dieses in Deutschland leider nicht sehr bekannte Buch hat seither auch drei Auflagen in einer türkischen Übersetzung erfahren, zudem eine englischsprachige Neuausgabe ebenfalls in einem türkischen Verlag, deren Titel um den (auf den bekannten Film bezugnehmenden) Untertitel gekürzt ist: DERS., Istanbul intrigues, [Neuauflage], Istanbul 2002.

[293] Vgl. RUBIN, Istanbul 2002 (wie Anm. 292) S. 77: *„(…) British planes bombed Regensburg, the German Danube port where* [oil-] *barges were unloaded (…)".*

7.3 Am 13. Januar 1941: Erneuter Angriff auf den Hafen Regensburg – getroffen werden Bayreuth und der Raum Cham

Die Nacht vom 12. auf den 13. Januar 1941 war für das Bomber Command der R.A.F. eine mit eher geringen Aktivitäten: Geplant war ein Luftangriff auf den von der deutschen Kriegsmarine benutzten Hafen Brest in Westfrankreich – 26 „Hampden“ und „Wellington“ waren hierfür eingeteilt. Acht weitere „Hampden“ sollten Minen vor Brest und Lorient ins Meer werfen. Mehrere Flugplätze im deutschbesetzten Frankreich waren das Ziel von 21 „Blenheim“. Die Besatzungen dieser 55 Bomber würden, wenn alles gut ging, schon nach wenigen Stunden wieder auf ihren Heimatbasen landen. Zwölf weitere „Wellington“ starteten in die Nacht hinein zu weiter entfernten Zielen schon nahe an der Grenze ihrer Reichweite mit Bombenzuladung, davon neun nach Italien.[294] Aufgrund übervoller Treibstofftanks konnten für diesen Ferneinsatz pro Flugzeug nur drei von acht möglichen 500 lb[295]-Bomben mitgeführt werden. Eine der nach Italien fliegenden Bomber war erstmals mit einer der neuen Spezialkameras und mit ihr synchronisierter Blitzlichtbombe („flashbomb“) ausgestattet, um die Wirkung der Bombeneinschläge zu dokumentieren.[296]

Den zwölf „Wellington“, die sich in der Nacht 12./13. Januar 1941 zu weiter entfernten Regionen auf den Weg gemacht hatten, waren folgende Zielorte zugewiesen worden: Einige der Bomber sollten offenbar ihre Bomben auf die FIAT-Werke in Turin werfen[297], die übrigen hatten mehrere Ölziele jenseits und diesseits der Alpen im Visier. Mindestens Sechs „Wellington“ machten sich auf den langen Weg nach Porto Marghera, dem wichtigen italienischen Ölhafen im Hinterland von Venedig.[298] Dort sollte eine Raffinerie angegriffen werden sowie eine Ölbunkerstation der italienischen Marine auf einer Insel in der Lagune.[299] Für drei der zwölf „Wellington“ lag deren Ziel ebenfalls weit von den britischen Inseln entfernt, jedoch diesseits der Alpen – der Ölhafen Regensburg![300]

[294] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 117; vgl. auch BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 99 f.

[295] 500 englische Pfund (lb) entsprechen ungefähr 226,8 Kilogramm.

[296] Vgl. JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 33.

[297] Vgl. GIOANNINI – MASSOBRIO, Bombardate l'Italia (wie Anm. 218) S. 98, listen sowohl für den 11.1.41 [= 11./12.1.], als auch 12.1.[= 12./13.1. – aber S. 66: 13.1.] Luftangriffe auf Turin auf; vgl. auch BONACINA, Obiettivo (wie Anm. 114) S. 81; MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 117, nennen nur *„9 Wellingtons to Italy“*; auch BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 100, erwähnt Turin nicht als Zielort, sondern lässt alle neun „Wellington“ in der Nacht 12./13.1.41 nach Venedig fliegen (*„nine Wellingtons (...) attacked the Porto Marghera oil refinery (...)“*. Er bezieht sich dabei auf die Erinnerungen eines Besatzungsmitgliedes, in denen jedoch keine Anzahl der Angreifer genannt ist, vgl. Ken WILSON, Laughter in Venice, in: Laddie LUCAS (Ed.), Out of the Blue, the Role of Luck in Air Warfare, London 1985, S. 125–127 (hier: S. 125).

[298] Zumindest sechs der Venedig anfliegenden Bomber, möglichweise jedoch alle zwölf „Wellington“, gehörten zur No. 149 Squadron, stationiert in Mildenhall (Suffolk, East Anglia), vgl. JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 33; vgl. auch BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 100; vgl. auch WILSON, Laughter (wie Anm. 297) S. 125.

[299] Vgl. BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 100,

[300] Vgl. BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 100: *„Three other Wimpys* [Spitzname der "Wellington"] *flew to Regensburg on the Danube, a port for Rumanian oil distribution“*; vgl. auch MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 117, wobei dort nur *„Regensburg“* genannt ist.

Nach Angaben und Erinnerungen der britischen Flieger sollen alle Ölziele in Italien und Bayern mit Erfolg angegriffen worden sein, insbesondere jene bei Venedig, nicht zuletzt aufgrund guter Sicht dort: Die Ölraffinerie habe gebrannt und auch die Betankungsstation sei explodiert.[301] Einer der Bomber war im Anschluss im Tiefflug über Venedig geflogen, um auch noch Flugblätter abzuwerfen. Dabei hatte er direkte Treffer der italienischen Flugabwehr erhalten und musste notwassern.[302] Nach italienischen Angaben war der Angriff auf Porto Marghera jedoch weniger erfolgreich verlaufen und viele Bomben seien auf freier Flur oder im Meer niedergegangen, wobei mindestens zwei Frachtschiffe getroffen, aber auch einer der Bomber abgeschossen worden war.[303]

Von den drei Angreifern, die Regensburg zum Ziel gehabt hatten, wurde nach Rückkehr von den Besatzungen berichtet, dass sie weniger gute Wetterbedingungen vorgefunden hätten, als sie zwischen 2:30 und 4:30 Uhr (englischer Zeit) im Zielgebiet gewesen seien. Wolken hätten Regensburg verhüllt, jedoch seien die Piloten durch Lücken hinabgestiegen bis auf 1.000 Fuß (etwas mehr als 300 Meter), um den Bombenschützen eine genauere Zielsicht zu ermöglichen, als diese die Bomben auslösten.[304] Was auch immer die drei Bombenschützen beim Abwurf im Visier gehabt haben wollen, es war jedenfalls nicht der Regensburger Ölhafen gewesen!

Um ihr ostbayerisches Ziel zu erreichen, mussten die britischen Bomber fränkischen Luftraum durchfliegen: Und tatsächlich hatten am 13. Januar 1941 um 3:25 Uhr (deutscher Zeit) in Nürnberg die Sirenen geheult – Fliegeralarm! Erst um 4:35 Uhr wurde dort Entwarnung gegeben, wobei in den 70 Minuten zuvor keinerlei Bomben gefallen waren.[305] Aber auch in Bayreuth war um 3:17 Uhr Alarm ausgelöst worden, der bis 5:24 Uhr andauerte.[306] Und von dort wird auch berichtet, dass ein, möglicherweise zwei zielsuchende Bomber länger über der Stadt gekreist hatten und dabei immer tiefer herabgestoßen waren – es ist die Rede von „in etwa 150 Meter Höhe“ bis gar „auf Kirchturmhöhe“.[307] In einem internen Bericht der deutschen Luftwaffe findet sich die Formulierung „im Tiefflug aus 200–300 Meter Höhe“.[308] Insoweit korrespondiert dies mit den britischen Einsatzberichten zum vermeintlichen Bombenabwurf auf Regensburg!

[301] Vgl. BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 100 f.

[302] Vgl. BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 100 f.; vgl. auch CHORLEY, Bomber 2 (wie Anm. 36) S. 14. – Alle Besatzungsmitglieder blieben dabei unverletzt, gerieten aber in Kriegsgefangenschaft, vgl. ebenda, S. 101. Hierzu auch die Erinnerungen eines der Beteiligten, vgl. WILSON, Laughter (wie Anm. 297) S. 126 f.; vgl. auch JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 33.

[303] Vgl. BONACINA, Obiettivo (wie Anm. 114) S. 81.

[304] Vgl. BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) S. 100: *„(…). Regensburg received its visit between 02.30 and 04.30. There conditions were not so good. Cloud formations concealed the target, but diving through the various rifts the pilots levelled off at about 1,000 feet and enabled bomb-aimers to sight accurately as the bombs were released. (…)“.*

[305] Vgl. SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 46.

[306] Vgl. POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) S. 438 u. 487.

[307] Vgl. Bericht des Kommandeurs der Schutzpolizei Bayreuth über den Luftangriff am 13. 1. vom 18. 1. 41, im Wortlaut abgedruckt bei: POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) S. 487–492 (hier S. 487 f).

[308] Vgl. Bericht der Nürnberger Dienststelle des Luftgaukommandos XII/XIII an die Zentrale in Wiesbaden vom 16.1.41, in längeren Passagen zitiert bei: KUHL, Luftschutz (wie Anm. 148) S. 347.

Und in Bayreuth fielen am 13. Januar 1941 zwischen 4:39 und 4:50 Uhr auch drei Spreng- und 35 Brandbomben, die mehrere Spinnereibetriebe trafen, dort etliche Schäden verursachten und auch drei Waggons auf dem Güterbahnhof in Brand setzten – zudem wird von MG-Beschuss aus dem/den Bomber(n) berichtet.[309] Auch der Abwurf von drei Leuchtbomben (an Fallschirmen) wird vermeldet.[310] Man ging in Bayreuth damals (und auch noch heute) davon aus, dass, insbesondere aufgrund Feststellungen deutscher Luftraumbeobachter, zwei britische Bomber Bayreuth angegriffen hatten.[311] Die Anzahl der abgeworfenen Bomben lassen aber kaum einen Zweifel daran, dass es nur eine „Wellington" gewesen sein kann – zumindest nur eine ihre Bomben ausgelöst hatte. Auch in Bayreuth blühten sofort (und bis heute) die Legenden über die Hintergründe dieses Angriffs. Noch 2004 wurde dazu formuliert: *„(…) ein mysteriöser Luftangriff, dessen Hintergründe wohl nie ganz geklärt werden dürften. (…) Wer hatte Interesse an der Vernichtung der Bayreuther Baumwolllager in den Spinnereien und wer wusste über ihre Situierung so genau Bescheid?"* [312].

Wo aber waren dann die weiteren, zumindest die dritte der auf Regensburg angesetzten „Wellington" abgeblieben? Auch in Ostbayern war in der Nacht zum 13. Januar 1941 in einer größeren Zahl von Stadt- und Landkreisen Fliegeralarm gegeben worden – nicht jedoch in Regensburg! [313] Und in der Tat wurde die Oberpfalz getroffen – knapp 40 Kilometer nordöstlich von Regensburg. Es waren dies die ersten Sprengbomben, die in diesem Krieg auf Oberpfälzer Boden explodiert sind! Im ansonsten stets im Ton sachlich nüchtern gehaltenen und inhaltlich auf das Wesentliche reduzierten Monatsbericht des Regierungspräsidenten fand dieses Ereignis etwas ausführlicher und in beinahe anekdotischem Stil Erwähnung, was sicherlich den Begleitumständen geschuldet war: *„In der kleinen Ortschaft Großbergerdorf*[314]*, Landkreis Cham, warf ein feindliches Flugzeug vier Spreng- und 30 Brandbomben, die mit Ausnahme einer Sprengbombe auf freies Feld fielen. Die eine Sprengbombe fiel in die Jauchegrube eines landwirtschaftlichen Anwesens, wobei kleinerer Sachschaden entstand"* [315].

[309] Vgl. POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) S. 488; vgl. auch KUHL, Luftschutz (wie Anm. 148) S. 347. – POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151), benennt auf S. 438, S. 486 (dort in Anm. 105) sowie auf S. 488 (dort Anm. 121) als das eigentliche Ziel der Bomben mehrfach die Messerschmitt-Werke in Regensburg, obwohl in der von ihm nur teils (S. 486) angemerkten Fundstelle („Bomber Command Diaries" = MIDDLEBROOK – EVERITT, wie oben Anm. 35, S. 117) lediglich „Regensburg" genannt ist.

[310] Vgl. BayHStA: StK 678 (ex MA 106678): Regierungspräsidentenbericht Mittel- u. Oberfranken für Jan. 1941, S. 2 f.

[311] Vgl. Bericht des Oberbürgermeisters der Stadt Bayreuth an den Inspekteur der Ordnungspolizei über den Luftangriff am 13. 1., im Wortlaut abgedruckt bei: POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) S. 494–496 (hier S. 494).

[312] Vgl. Bernd MAYER, Bayreuth April 1945. „Die hau'n jetzt unser Städtla z'samm". Über Kriegs-Festspiele, Luftangriffe und den Alltag in Ruinen, Gudensberg-Gleichen 2004, S. 11.

[313] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/ Oberpfalz für Jan. 1941 vom 9. 2. 41, S. 12.

[314] Nordwestlich der Stadt Cham gelegen, 1941 Ortsteil der Gemeinde Pitzling, seit 1972 Ortsteil der Gemeinde Pemfling.

[315] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/ Oberpfalz für Jan. 1941 vom 9. 2. 41, S. 12. – Da bei diesem Bombenabwurf niemand verletzt oder gar getötet worden war, kann man, trotz des grundsätzlichen Ernstes der Thematik, kaum

Da sowohl in Bayreuth, als auch in Großbergerdorf, jeweils die Bombenladung wohl nur je einer „Wellington“ abgeworfen worden war, stellt sich die Frage nach dem Verbleib des dritten Bombers. Es könnte sein, dass dessen Bombenlast an einem Ort außerhalb Ostbayerns gefallen war, vielleicht in Thüringen, Sachsen oder in böhmischen Landen (im Sudetengau oder auf Protektoratsgebiet).

Auf einen ersten Blick etwas überraschend wirkt die Eintragung für diese Nacht zum 13. Januar 1941 im offiziellen, aber natürlich nicht öffentlichen „Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht“. Dort wird nicht nur von „16 Einflügen bis Süddeutschland“ berichtet, sondern konkret genannt wird dabei „Garmisch-P.[artenkirchen]“![316] Im Tagesbericht zur „Luftlage Reich“ des Generalstabes der Luftwaffe für die Nacht 12./13. Januar ist zudem von Feindfliegermeldungen bei Innsbruck und gar bei St. Pölten (Niederösterreich) die Rede.[317] Die Anzahl und die Orte der gemeldeten Flugzeuge sprechen nicht dafür, dass sich der/die Bomber, die Bayreuth bzw. Großbergerdorf angegriffen hatten, vorab bei der Zielsuche derartig weit und großräumig nach Süden und Südosten „verfranzt“ gehabt hätte(n). Vielmehr dürften zumindest einige (oder gar alle) der oben bereits erwähnten in dieser Nacht auf Porto Marghera bei Venedig angesetzten „Wellington“ für den Hin- und/oder Rückflug nicht den Weg über Frankreich und die Seealpen gewählt haben (wie etwa bei Angriffen auf die im Westen Norditaliens gelegenen Städte Turin und Mailand üblich), sondern die kürzere Flugstrecke über das Reichsgebiet und die Bayerischen bzw. Tiroler Alpen.[318] Dies könnte auch einen zweiten Fliegeralarm am 13. Januar 1941 im Raum Bayreuth erklären, der um 6:21 Uhr ausgelöst worden war und bis 6:56 Uhr andauern sollte, ohne dass dabei neuerlich Bomben fielen.[319] Es wäre denkbar, dass ein oder mehrere Italienrückkehrer (zufällig) auch diesen Luftraum durchflogen hatten[320] – die rechnerischen Flugzeiten würden dafür sprechen.

umhin, etwas über die Vorstellung amüsiert zu sein, welchen Anblick der Bauernhof nach der Explosion im Misthaufen geboten haben mag! (R.E.).

[316] Vgl. Percy E. SCHRAMM (Hg.), Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht (Wehrmachtführungsstab) 1940–1945, Bd. 1: 1. Aug. 1940–31. Dez. 1941, Bonn 1965, S. 262.

[317] Vgl. MEHNER (Hg.), Tagesberichte 2 (wie Anm. 157) S. 368.

[318] Obwohl BOWMAN, Reflections I (wie Anm. 24) hinsichtlich der Porto Marghera angreifenden Bomber an einer Stelle (S. 100) vom Überflug über die französischen Alpen schreibt, spricht hingegen doch für die nördliche Flugroute, wenn er ebenda die Erinnerungen eines Besatzungsmitgliedes zitiert, der von einem beeindruckenden nächtlichen Blick auf den (in der Nähe von Zürich gelegenen) Eiger und die Jungfrau berichtet. Auf der Südroute um die Schweiz herum hätten hingegen das Materhorn bzw. das Mont Blanc-Massiv ins Auge stechen müssen. Jedoch mit genau einem solchen Blick auf den Mont Blanc (*„… on the right, appeared to be higher than the height of the aircraft“)* zitieren JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 33 ein Besatzungsmitglied für die Nacht 12./13. 1. 41. – Hier ist auch anzumerken, dass Italien-Angreifer auch des Öfteren, trotz offiziellem Verbots und natürlich ohne dies zu melden, Abkürzungen durch Schweizer Luftraum flogen, vgl. JOHNSTON – CARTER, Strong by night (wie Anm. 23) S. 33.

[319] Vgl. Bericht des Kommandeurs der Schutzpolizei Bayreuth über den Luftangriff am 13. 1. vom 18. 1. 41, bei: POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) S. 487.

[320] POLNIK, Bayreuther Feuerwehren (wie Anm. 151) spricht S. 438 von *„Rückflug aus Regensburg“* (wo jedoch keiner der Bomber gewesen war!) und S. 486, dort in Anm. 108, von *„Flugzeugen, die nach Italien, Regensburg und zu Aufklärungsflügen unterwegs waren“.*

8. Ein Bombenangriff auf Regensburg am 2. Oktober 1941? – ein Übersetzungsfehler!

Bereits seit den frühen 1960er Jahren findet sich in der Literatur zum Luftkriegsgeschehen über Deutschland während des Zweiten Weltkrieges mehrfach die Angabe, dass in der Nacht vom 1. auf den 2. Oktober 1941 britische Bomben auf Regensburg abgeworfen sein sollen. Gelegentlich wird dies auch bis heute so in Regensburg erzählt[321], was daran liegen mag, dass es sich bei einigen der entsprechenden Büchern um weitverbreitete „Bestseller" handelte, die teils Auflagen im Hunderttausenderbereich erreicht hatten. Vor Ort und in der Region lassen sich jedoch in amtlichen Archivalien keinerlei Daten oder Hinweise zu einem Luftkriegsereignis in der Nacht zum 2. Oktober 1941 finden.[322]

In jener Nacht waren 76 britische Bomber auf Stuttgart und Karlsruhe angesetzt gewesen. Bis auf drei konnten jene nach Karlsruhe wegen sich verschlechternden Wettervorhersagen zurückgerufen werden, wobei 22 Bomber auf dem Rückflug Ausweichziele angriffen hatten.[323] Lediglich zehn der 31 Stuttgart suchenden Maschinen glaubten nach dem Einsatz die Stadt gefunden zu haben – in Stuttgart ist jedoch nur der Abwurf einer Bombenladung überliefert.[324] Entsprechend waren wenigstens 30 Bomber weitgehend orientierungslos im süddeutschen Luftraum umhergeirrt.

Zu diesem gescheiterten Angriff formulierte Bardua 1967 in der ersten Auflage seines Buches über Stuttgart im Luftkrieg: *„In Wirklichkeit fielen aber in dieser Nacht Bomben auf Aachen, Koblenz, Bad Kreuznach, Frankfurt a. M., Limburg, Darmstadt, Trier, Worms, Nürnberg, Bamberg, Bayreuth, Regensburg und sogar auf Chemnitz"*[325]. Bardua bezieht sich dabei auf eine Textstelle in einem frühen Werk von David Irving – an angemerkter Stelle steht dort zu lesen: *„Das Bomberkommando hat seinen Geschwadern Karlsruhe und Stuttgart als Ziel befohlen. Statt dessen haben einzelne Maschinen angegriffen: Aachen, Koblenz, Kreuznach, Frankfurt am Main, Limburg, Darmstadt, Trier, Worms, Nürnberg, Bamberg, Bayreuth, Regensburg und … Chemnitz"*[326]. Zeitweise galten Irvings frühe Bücher, auf denen auch sein anfangs weitgehend guter Ruf gründete, als durchaus seriöse Arbeiten. Sein „Und Deutschlands Städte starben nicht" – das 1963 noch vor seinem, seine Popularität gründenden, aber zwischenzeitlich kritischer gesehenen „Der Untergang Dresdens"[327] erschienen war – war keine Übersetzung einer Arbeit aus dem Eng-

[321] Siehe oben im Einleitungskapitel die Stadtführungserfahrungen des Verfassers.

[322] Im Monatsbericht des Regierungspräsidenten Niederbayern/Oberpfalz für Okt. 1941 vom 8.11.41 (BayHStA: StK 673) finden sich keinerlei Angaben zu Luftkriegsvorkommnissen am 1./2. Okt. 1941.

[323] Vgl. EVERITT – MIDDLEBROOK (wie Anm. 35) S. 207.

[324] Vgl. ebenda. – Auch die Karlsruhe suchenden Bomber fanden in dieser Nacht ihr Ziel nicht, vgl. Erich LACKER, Zielort Karlsruhe. Die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg, 2., verb. u. erw. Aufl. (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs 18), Heidelberg 2005, S. 47.

[325] Vgl. Heinz BARDUA, Stuttgart im Luftkrieg 1939–1945 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart 23), Stuttgart 1967, S. 30 (Hervorhebungen R.E.).

[326] Vgl. David IRVING, Und Deutschlands Städte starben nicht, ein Dokumentationsbericht, Zürich 1963, S. 18 (Hervorhebungen R.E.).

[327] In 1. Aufl. Gütersloh 1963. – Engl. Ausg. s. u. d. T.: David IRVING, The destruction of Dresden, London 1963. – Zur kritischen Wertung des Buches sowie insgesamt zu Irvings Umgang mit Quellen, vgl. Richard J. EVANS, Der Geschichtsfälscher, Holocaust und historische Wahrheit im David-Irving-Prozess, Frankfurt/M. 2001, speziell Kap. 5: S. 193–238.

lischen, sondern eine Art Buchbindersynthese einer von ihm 1961 für die „Neue Illustrierte“ in deutscher Sprache geschriebenen Artikelserie[328] und hatte entsprechend weder einen Anmerkungsapparat, noch ein Quellenverzeichnis.

Dennoch lässt sich Irvings mögliche Quelle unschwer ausmachen: Er dürfte hier das 1961 erschienene Werk von Webster/Frankland zur Hand gehabt zu haben, in dem die Autoren im Rahmen der Darstellung der Regierungsdebatte um die großen Zielfindungsprobleme der R.A.F. formulierten: *„For example, on the night of 1st October 1941, when the objectives of Bomber Command were Karlsruhe and Stuttgart, its aircraft were reported over Aachen, Eupen, Malmédy, Coblenz, Neuwied, Mainz, Worms, Trier, Offenburg, Saarfels, Nuremberg, Erlangen, Bamberg, Bayreuth, Coburg, Pegnitz, Aschaffenburg, Schweinfurt, Würzburg, Regensburg, Weiden and Chemnitz“*[329]. Die Autoren bezogen sich dabei in einer Anmerkung auf einen internen Schriftwechsel zwischen britischen Regierungsstellen vom 23. Oktober 1941.[330]

Die Ortsaufreihung in jenem Papier aus dem Jahr 1941 kann entsprechend nur auf einer Auswertung der von den in dieser Nacht zurückgekehrten Bomberbesatzungen abgelieferten Einsatzberichten beruhen. Entsprechend beinhaltet die Formulierung *„were reported over“* lediglich, dass die Besatzungen glaubten (!) über dieser oder jener Stadt gewesen zu sein – zudem unabhängig von der Frage, ob sie ein akzeptables Ausweichziel dort identifizierend, tatsächlich ihre Bomben darauf abgeworfen hatten. Selbst wenn ein Bomberkommandant glaubte, seine Bomben auf ein Ziel in Regensburg abgeworfen zu haben, ist dies kein Beleg dafür, dass es auch Regensburg gewesen war! Und gerade da es bei Webster/Frankland in dem zitierten Kapitel um die für das Bomber Command ernüchternde Feststellung geht, dass in jenen Tagen nur wenige der eingesetzten Bomber auch ihr vorgegebenes Ziel fanden, ist es, mit Verlaub, schlicht unkorrekt, „were reported over“ mit „haben angegriffen“ ins Deutsche zu übertragen!

Es muss hier zwingend noch angefügt werden, dass offenbar auch Bardua späterhin Zweifel an den Angaben von Irving gekommen sein dürften, denn in der 1985 erschienenen „2., verm. u. verb. Aufl.“ seines Buches ist die oben zitierte Textstelle abgeändert. Es heißt nun dort, etwas vorsichtiger formuliert, dass *„(...) die Bomben in dieser wolkenverhangenen Nacht in Aachen, Koblenz, Bad Kreuznach, Frankfurt a. M., Limburg, Darmstadt, Trier, Worms, Nürnberg, Bamberg, Bayreuth, Regensburg und sogar Chemnitz gefallen sein (sollen)“*[331]. Bardua bezieht sich jedoch weiterhin nur auf die bereits 1967 angemerkte Fundstelle bei Irving.[332]

Zwangsläufig hat dieser gescheiterte Luftangriff auf Karlsruhe und Stuttgart in der Nacht 1./2. Oktober 1941 nicht nur Eingang in der Literatur zu Stuttgart in Zweiten Weltkrieg gefunden, sondern auch in jene zu den Luftangriffen auf Karlsruhe. Der dortige Chronist Erich Lacker[333] zitierte noch 1995 hierzu wörtlich aus einem Buch eines weiteren Bestseller-Autoren aus der „Sachbuchszene“ zum Zweiten Weltkrieg: Kurt Zentner[334], dessen „Illustrierte Geschichte des Zweiten Welt-

[328] Vgl. EVANS, Geschichtsfälscher (wie Anm. 327) S. 195.
[329] Vgl. WEBSTER – FRANKLAND (wie Anm. 21) S. 185 (Hervorhebungen R.E.).
[330] Vgl. WEBSTER – FRANKLAND (wie Anm. 21) S. 185, Anm. 2.
[331] Vgl. BARDUA, Stuttgart, 2. verm. u. verb. Aufl. (wie Anm. 140) S. 31 (Hervorhebungen R. E.).
[332] Vgl. ebenda, Anm. 56.
[333] Vgl. LACKER, Zielort Karlsruhe (wie Anm. 324) S. 49.
[334] Zur Person von Dr. Kurt Zentner (1903–1974) s. jüngst Tim TOLSDORFF, Von der Stern-

krieges“[335] 1963 – im gleichen Jahr wie Irvings erstes Buch – in erster Auflage erschienen war (und bis 1973 insgesamt acht Auflagen mit 240.000 gedruckten Exemplaren erfuhr[336]). Darin findet sich zu diesem vergeblichen Angriff auf Stuttgart und Karlsruhe folgende Formulierung: *„Statt über [den] beiden Städten haben die Bombengeschwader in Wirklichkeit die Bomben über Aachen, Koblenz, Bad Kreuznach, Frankfurt am Main, über Limburg, Darmstadt, Trier, Worms, Nürnberg, Bayreuth und Regensburg abgeworfen. Und über Chemnitz, das so weit ostwärts [im Osten] liegt, dass eigentlich kein Bomberpilot es hätte mit Karlsruhe oder Stuttgart verwechseln können!“*[337]. Zentners Bildband hatte keine Quellenanmerkungen, sondern nur einen „Literaturnachweis“. Darin ist das Werk von Webster/Frankland nicht (!) enthalten, hingegen Irvings Buch „Deutschlands Städte starben nicht“, das ebenfalls 1963, also offensichtlich noch vor Zentner erschienen war.[338] Auffällig ist aber auch, dass Barduas eingangs zitierte Formulierung von 1967 in Wortwahl und Ortsreihung sehr dieser von Zentner 1963 ähnelt, Bardua sich dabei aber, wie erwähnt, direkt auf Irving bezieht?

Die oben aufgezeigte Fehlübersetzung aus der Arbeit von Webster/Frankland hat aber nicht nur Eingang in zeitgeschichtliche Sachbuchliteratur und in regionalgeschichtliche Veröffentlichungen gefunden, sondern auch in wissenschaftliche Arbeiten mit Überblickscharakter: So bezieht sich beispielsweise Uta Hohn in ihrer geographischen Luftkriegsschadensstudie ebenfalls konkret auf jene Stelle bei Webster/Frankland und formuliert: *„Als am 1. Oktober 1941 die Zielangabe für die Bomber z. B. Karlsruhe und Stuttgart lautete, gingen Bomben schließlich auf Aachen, Eupen, Malmédy, Koblenz, Neuwied, Kreuznach, Frankfurt a. M., Wiesbaden, Limburg, Darmstadt, Mainz, Worms, Trier, Offenburg, Saarfels, Nürnberg, Erlangen, Bamberg, Bayreuth, Coburg, Pegnitz, Aschaffenburg, Schweinfurt, Würzburg, Regensburg, Weiden und Chemnitz nieder“*[339]. Es ist hier zudem anzumerken, dass auch die Ortsreihung nicht der im Original bei Webster/Frankland entspricht, sondern von anderer, nicht genannter Stelle übernommen oder ergänzt zu sein scheint.

schnuppe zum Fix-Stern. Zwei deutsche Illustrierte und ihre gemeinsame Geschichte vor und nach 1945, Köln 2014, speziell S. 128–150 u. S. 269–279. – Zentner, der 1938 den (ersten) „Stern“ konzipiert gehabt hatte, *„hatte an dieser Kulisse der Volksgemeinschaft mitgebaut und den Lesern im Auftrag des RMVP die guten Seiten des Regimes vermittelt“* (ebenda S. 513), bevor er als „jüdischer Mischling“ selbst in Ungnade gefallen war. Zentner gehörte später zeitweise auch in leitender Stellung zur Redaktion von Henri Nannens (zweitem) „Stern“, der seit 1948 erschien und sich eng an das graphische Konzept des Vorläufers anlehnte (ebenda S. 511). Zentners spätere Bücher über den Zweiten Weltkrieg werden teils als apologetisch bewertet.

[335] Vgl. Kurt ZENTNER, Illustrierte Geschichte des Zweiten Weltkrieges, München 1963.

[336] Vgl. Kurt ZENTNER, Illustrierte Geschichte des Zweiten Weltkrieges, 8. Aufl. (221.–240 Tausend), München 1973.

[337] Vgl. ZENTNER, Geschichte 1963 (wie Anm. 335) S. 346 (Hervorhebungen R.E. / Wörter in [ ] sind, obwohl als Zitat gekennzeichnet, nur bei LACKER, Zielort Karlsruhe (wie Anm. 324) S. 49, zu finden bzw. bei diesem abgeändert). – Diese Formulierung findet sich auch unverändert in der letzten zu Lebzeiten des Autors erschienenen 8. Aufl., vgl. ZENTNER, Geschichte 1973 (wie Anm. 336) S. 346.

[338] Vgl. ZENTNER, Geschichte 1963 (wie Anm. 335) S. 590 bzw. ZENTNER, Geschichte 1973 (wie Anm. 336) S. 589.

[339] Vgl. HOHN, Zerstörung (wie Anm. 3) S. 9–10.

Es wäre interessant, wenngleich auch sicherlich arbeitsintensiv, einmal flächendeckend für den ganzen süddeutschen Raum zu ermitteln, wo in der Nacht des 1./2. Oktober 1941 nun tatsächlich außerhalb von Stuttgart und Karlsruhe Bomben gefallen sind. In Regensburg und auch in Ostbayern jedenfalls nicht!

9. Am 15. Oktober 1941: Bomben auf Donaustauf – ein Navigationsfehler!

In den schon wieder längeren Nächten im September 1941 flog die britische Luftwaffe wieder häufiger Einsätze tief nach Deutschland hinein. Sechs Mal musste in diesem Monat für Ostbayern „Luftgefahr" gegeben werden – die Vorstufe zum Sirenensignal „Fliegeralarm". Einmal, am 22. September, erging diese Warnung für den Luftschutz bereits am Nachmittag. „Fliegeralarm" wurde abermals in der Nacht vom 12./13. September 1941 für Amberg, Sulzbach-Rosenberg, Weiden und Neustadt a. d. W. ausgelöst.[340] Auch der Oktober 1941 begann mit einem Alarm für die nördlichen Teile der Oberpfalz in der Nacht auf den 4. Oktober.[341]

In der Nacht von Sonntag, den 12., auf Montag, den 13. Oktober, verursachten britische Bomber erneut einen „Fliegeralarm" im ganzen ostbayerischen Regierungsbezirk[342]. 152 Flugzeuge, darunter 16 Bomber der neuen viermotorigen Typen „Halifax" und „Stirling", waren im Anflug – ihr Ziel hieß Nürnberg.[343] 48 Stunden später wurde auch die Oberpfalz von britischen Fliegerbomben getroffen. Um 2:14 Uhr am 15. Oktober wurde für Regensburg und Umgebung Alarm ausgelöst, der bis 4:58 andauern sollte.[344] Knapp 90 Minuten nach dem Alarm explodierten dort Bomben – nur knapp entging dabei der Markt Donaustauf einer Katastrophe:

Mit dem Namen Donaustauf verbunden ist die seit 1842, östlich des Ortskerns, sich vom letzten Ausläufer des Bayerischen Waldes über die Donauebene erhebende „Walhalla". Die Lage Donaustaufs war auch 1908 ausschlaggebend gewesen, dass der „Verein zur Bekämpfung der Tuberkulose in der Oberpfalz" am Berghang nördlich des Ortes eine Lungenheilstätte erbaut hatte.[345] Diese war 1927 in den Besitz der Landesversicherungsanstalt Oberpfalz überführt worden.[346] Seit Kriegsbeginn war die Heilstätte Reservelazarett, in dem lungenkranke Soldaten behandelt wurden.[347] In Sichtweite des Krankenhauses, und dem Ortskern Donaustauf direkt

[340] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für September 1941 vom 08.10.41, S. 13.

[341] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Oktober 1941 vom 08.11.41, S. 13.

[342] Ebenda.

[343] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries, (wie Anm. 35) S. 209.

[344] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Okt. 1941 vom 8. Nov.41, S. 13.

[345] Vgl. Die Landesversicherungsanstalt Niederbayern-Oberpfalz Landshut 1890 bis 1980, Ihre Entwicklung, ihre Mitwirkung und ihre Leistungen in der Geschichte der Deutschen Rentenversicherung, Landshut 1983, S. 653–675 (speziell S. 654); vgl. auch: Friedrich BASSERMANN, Die Heilstätte Donaustauf, in: Regensburger Almanach 1986, Regensburg 1986, S.268-276; auch Hans KUMPFMÜLLER, Krankenhaus, in: Donaustauf. Moderne Marktgemeinde mit großer Vergangenheit, Donaustauf 1994, S. 174–179.

[346] Vgl. Landesversicherungsanstalt (wie Anm. 345) S. 657 f.;

[347] Vgl. Landesversicherungsanstalt (wie Anm. 345) S. 661; vgl. auch BASSERMANN, Heilstätte (wie Anm. 345) S. 272; vgl. KUMPFMÜLLER, Krankenhaus (wie Anm. 345) S. 177.

gegenüberliegend am rechten Donauufer befand sich 1941 ein sogenannter „Scheinflugplatz“. Durch bei nächtlichem Fliegeralarm schnell entzündbare Feuer und Lampen sowie den Schattenwurf an einfachen Holzkonstruktionen sollten solche Anlagen anfliegende Feindflugzeugen den Eindruck vermitteln, sie befänden sich unmittelbar vor einem noch nicht verdunkelten Flugplatz; scheinbar verspätetes Erlöschen der Lichter, knapp vor dem Überflug, sollte diesen Eindruck verstärken. Diese „S-Anlage Barbing“ diente dem Schutz des nur wenige Kilometer südlich gelegenen Fliegerhorstes Regensburg-Obertraubling – auf dessen Trümmern nach Kriegsende die heutige Stadt Neutraubling entstanden ist.

Für die Nacht vom 14. auf den 15. Oktober 1941 verzeichnet das offizielle Kriegstagebuch des Fliegerhorstes folgenden Eintrag: *„2.20 Fliegeralarm. 3.30 ein feindlicher Flieger überquert die S-Anlage Barbing in niedriger Höhe, kreist einigemale* [!]*, überfliegt dann Donaustauf, wirft einige Brandbomben in die nächste Umgebung der Lungenheilstätte und 6 Sprengbomben in die Nähe von Häusern, die ziemlich stark beschädigt wurden. 1 Brandbombe fiel auf die Liegehalle der Heilstätte, durchschlug das Dach und blieb als Blindgänger in der Halle liegen. Die anderen Brandbomben brannten teils selbst aus, teils wurden sie von Brandtrupps der Heilstätte gelöscht, da sie auch schon Teile des Waldes in Brand gesetzt hatten. Personen wurden durch den Angriff nicht verletzt“* [348].

Weitere Einzelheiten des Angriffsverlaufs und der entstandenen Schäden sind einer Schnellmeldung der Gemeindeverwaltung Donaustauf an das Luftgaukommando in Nürnberg zu entnehmen: Sechs Mal hatte der Bomber über Donaustauf gekreist, bevor er zwischen 3.40 und 3.45 Uhr neun Spreng- und 13 Brandbomben auf den Markt abwarf. Lediglich eine der Brandbomben erwies sich als Blindgänger. Sechs Häuser waren schwer, 14 leicht beschädigt worden.[349]

In einem weiteren, ausführlicheren Bericht war ebenfalls von neun Sprengbomben, aber nun von ca. 80 Brandbomben die Rede – offenbar war die zunächst gemeldete Anzahl die Zahl der der verursachten Brandstellen. Als schwerbeschädigt galten nun 13 Gebäude mit den (damaligen) Hausnummern 2 ½, 3, 4, 4 1/3, 4 ½, 5, 5 ½, 6, 8, 9, 11, 131 und 132. Leichte Beschädigungen waren an sieben Häusern mit den Nummern 120, 121, 123, 125, 126, 128 und 129 festgestellt worden. Beim Anwesen Nr. 124 war lediglich der Gartenzaun in Mitleidenschaft gezogen worden.[350] Der Großteil der beschädigten Gebäude befand sich im Bereich des Geländeeinschnittes zwischen dem Donaustaufer Burgberg und den Berghängen nördlich des Marktes. Eine Schadensschneise zog sich vom nördlichen Teil der (heutigen) „Burgstrasse“ nach Westen hin zur (heutigen) „Prüllstrasse“, entlang deren Abschnitt zwischen den Einmündungen der (heutigen) „Altdorfer-“ bzw. „Baronstrasse“. Dort war der Großteil der Sprengbomben explodiert.[351] Damals war dieses

[348] Vgl. BA-MA, Freiburg i. Br., RL 21/90: Kriegstagebuch Nr. 1 (1941–1943) der Fliegerhorstkommandantur Regensburg-Obertraubling.

[349] Vgl. Archiv des Marktes Donaustauf, Kiste 6 [Stand der Sign. 1991]: Kriegsfolgen/Luftschutz.

[350] Vgl. Archiv des Marktes Donaustauf, Akte Feuerwehrwesen, Bericht des Gde.-Sekretärs Wagmüller vom 16. 10. 1941.

[351] Vgl. Jüngere Luftaufnahme von Donaustauf mit nachträglichem Eintrag der Bombenschäden aus dem Besitz des Bürgermeisters des Marktes Donaustauf (1972–1984), Oberstudiendirektor a. D. Hans Groß (1928–2001), abgedruckt bei: Rainer EHM, Der Bombenhagel entfachte einen Waldbrand, heute vor 50 Jahren war Donaustauf irrtümlich Ziel des ersten

Gelände direkt unterhalb der Heilstätte noch nicht allzu dicht bebaut gewesen. Der Donaustaufer Bürgermeister formulierte im November 1941, dass *„wäre der Flieger (…) nur etwa 100 m weiter südlicher geflogen, hätte er die neun* [Spreng-] *Bomben in den hier sehr engbebauten Ort geworfen und damit sicher schwerstes Unglück angerichtet“* [352].

Welchem Ziel hatten die britischen Bomben gegolten? Donaustauf? Dem Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling? War gar ein Propaganda-Coup geplant gewesen, da die nahe Walhalla wenige Tage später, am 18. Oktober, vor genau 99 Jahren eingeweiht worden war? In den ersten Stunden des 15. Oktobers 1941 fielen jedoch Bomben nicht nur nahe Regensburg, sondern in insgesamt neun Landkreisen Ostbayerns, wobei der Abwurf von 35 Sprengbomben, einer Luftmine und ca. 1.250 Brandsätzen registriert worden war.[353] Der Regierungspräsident sah sich in seinem Monatsbericht daher auch veranlasst, diese Ereignisse zusätzlich bereits im vorangestellten *„Allgemeinen Überblick“* zu erwähnen: *„Zum erstenmal* [!] *wurde der Regierungsbezirk in der Nacht vom 14. auf 15.10. in größerem Umfang von feindlichen Luftangriffen heimgesucht. Glücklicherweise erfolgten die Abwürfe von Spreng- und Brandbomben, wohl infolge der schlechten Sichtverhältnisse, meist auf Waldgrundstücken oder in freies Feld, sodaß Verluste an Menschenleben, wie auch größere Zerstörungen an Gebäuden nicht zu verzeichnen waren (...) Die Befürchtung, daß derartige Angriffe, vielleicht mit schlimmerem Ausgang, sicher wiederholen werden, ist ziemlich allgemein“* [354].

War ein größerer Angriff auf Regensburg fehlgeschlagen? Nein – das Ziel des Bomber Command in der Nacht 14./15. Oktober 1941 in Süddeutschland hieß erneut Nürnberg. Dorthin hatten sich 80 Bomber auf den Weg gemacht – 58 „Wellington“, 13 „Whitley“, 5 „Halifax“ und 4 „Stirling“.[355] Doch war die R.A.F. in jenem Oktober vom Pech verfolgt:

Bereits der oben erwähnte, erste größere Luftangriff gegen Nürnberg nur zwei Nächte zuvor, hatte nicht den erhofften Erfolg gebracht. Nur eine kleine Zahl der in der Nacht vom 12. auf 13. Oktober angreifenden 152 Bomber hatte Nürnberg überhaupt gefunden gehabt.[356] Lediglich 20 Spreng-, 6 Leucht- und 14 Brandbomben waren auf Nürnberg gefallen; ein Mensch war getötet worden. Schwere Schäden hatte in jener Nacht hingegen das 25 Kilometer südlich Nürnberg gelegene Schwabach erlitten, wo acht Menschen getötet und 50 Gebäude zerstört worden waren.[357] Weitere Bomberbesatzungen hatten in jener Nacht geglaubt über Nürnberg zu sein, als sie unter sich im fahlen Licht einen an einem Fluss gelegenen Ort erspähten.

Luftangriffes im Raum Regensburg, in: Mittelbayerische Zeitung (Regensburg), Regensburger Landkreisseite, Di., 16. Okt. 1991.

[352] Vgl. Archiv des Marktes Donaustauf, Kiste 6 (wie Anm. 349): Schreiben des Bürgermeisters an das Luftgaukommando XIII in Nürnberg vom 10. Nov. 1941, Bl. 2. – Die Gemeinde bemühte sich im Winterhalbjahr 1941/42 intensiv, aber vergeblich, um eine Auflassung des Scheinflugplatzes, vgl. ebenda.

[353] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Okt. 1941 vom 8. Nov.41, S. 13.

[354] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Okt. 1941 vom 8. Nov.41, S. 1 f.

[355] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 210.

[356] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 209.

[357] Vgl. ebenda; vgl. auch SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 48.

[358] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 209.

Deren Bombenabwürfe hatten weitere ihr Ziel suchende Bomber angezogen, deren Navigatoren und Bombenschützen sich an den auflodernden Feuern und Sprengwolken orientiert hatten: Binnen vier Stunden waren auf diese Weise immer wieder einzelne Bombenladungen auf die Kleinstadt Lauingen an der Donau gefallen – über 100 Kilometer südwestlich von Nürnberg! Vier Menschen hatten dabei den Tod gefunden und 44 Häuser waren zerstört worden.[358] Ebenfalls unzureichende Navigation war der Grund, das in der gleichen Nacht auch 46 Häuser in der kleinen Stadt Lauffen am Neckar zerstört worden waren – nicht das relativ nahe Stuttgart, sondern ebenfalls das über 150 Kilometer entfernte Nürnberg hätte das eigentliche Ziel auch dieser Bomben sein sollen![359] Um 0:30 Uhr am frühen 13. Oktober hatten 22 britische Bomber sogar im noch weiter von Nürnberg entfernten Karlsruher Stadtteil Durlach und dem nördlich davon gelegenen, damals noch selbständigen Ort Grötzingen etliche Spreng- und Brandbomben abgeworfen.[360]

Auch der zweite Angriff auf Nürnberg in der Nacht 14./15. Oktober hatte sich zu einem ähnlichen Misserfolg entwickelt. Lediglich eine Besatzung meldete nach der Rückkehr, dass sie ihr Ziel mit Sicherheit identifiziert und bombardiert habe; lediglich 13 weitere nahmen für sich in Anspruch im Raum Nürnberg ihre Bomben abgeworfen zu haben; 51 Flieger gaben an, ihre tödliche Last über Ausweichzielen ausgeklinkt zu haben.[361] Tatsächlich war in dieser Nacht in Nürnberg lediglich der Abwurf von neun Spreng-, 20 Leucht- und acht Brandbomben registriert worden – die Last von lediglich zwei oder drei Bombern![362] Weit mehr Flugzeuge als Nürnberg tatsächlich angegriffen hatten, waren über ihr Ziel hinaus geflogen und hatten ihre Bomben weitverstreut über Oberpfälzer Gebiet entladen.[363] Und auch in dieser Nacht hatten sich etliche Bomber völlig verflogen: So fielen in den ersten Stunden des 15. Oktober 1941 sogar einige Brandbomben bei Eggenstein nahe Karlsruhe, sowie zwei Leuchtbomben bei Magstadt.[364]

Ob jener Bomber, der am frühen 15. Oktober Donaustauf angegriffen hatte, zu jenem 13 zählte, die glaubten über Nürnberg zu sein, oder zu jenen, die in Kenntnis, dass sie sich verflogen hatten, ein lohnendes Ausweichziel suchten, wird wahrscheinlich für immer ungeklärt bleiben. Glaubten Navigator und Bombenschütze angesichts der unter ihnen schimmernden Donau, die Pegnitz unter sich zu haben? Es dürfte sich zudem um eine bereits erfahrene Besatzung gehandelt haben, denn sie hatte sich von der „S-Anlage“ nicht täuschen lassen und zudem aus deren Existenz die richtige Folgerung gezogen, dass sich der Nähe ein wichtiges Ziel befinden müsste. Waren von oben die großen Dachflächen und der Uhrenturm[365] des Kranken-

[359] Vgl. ebenda, S. 209. – Es ist nachvollziehbar, dass bevor die Arbeit von Middlebrook – Everitt erschienen war, dieser Angriff auf Laufen als eigentlich dem nahen Stuttgart geltend gewertet worden war, so etwa BARDUA, Stuttgart, 1. Aufl. (wie Anm. 325) S. 30. Jedoch hat Bardua in der 2. Aufl. seines Buches 1985 dies entsprechend korrigiert, vgl. BARDUA, Stuttgart, 2. verm. u. verb. Aufl. (wie Anm. 140) S. 31.

[360] Vgl. LACKER, Zielort Karlsruhe (wie Anm. 324) S. 47 f.

[361] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 210; vgl. auch SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 48.

[362] Vgl. SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 48.

[363] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/ Oberpfalz für Okt. 1941 vom 8. Nov.41, S. 13.

[364] Vgl. LACKER, Zielort Karlsruhe (wie Anm. 324) S. 48.

[365] Einen Eindruck des baulichen Erscheinungsbildes der Heilstätte seit ihrer Erweiterung

hauses entdeckt und fehlinterpretiert worden? Erst nach diesem Angriff erhielt die als Reservelazarett genutzte Heilstätte einen Anstrich in dunkelgrüner Tarnfarbe und Rot-Kreuz-Markierungen auf den Dächern.[366] Einer Bekanntmachung der Marktgemeinde vom 20. Oktober 1941 ist zu entnehmen, dass die örtliche Verdunklung bisher zu wünschen übriggelassen hatte.[367]

Nach diesem Bombenangriff auf Donaustauf wurde man sich nun auch im Regensburger Rathaus der unmittelbaren Bedrohung aus der Luft bewusst. Sofort verfügte Oberbürgermeister Schottenheim, die Luftschutzwachen in den städtischen Amtsgebäuden nun auch nachts besetzt zu halten.[368] Obwohl die regionale Presse keine Zeile über diesen Luftangriff berichtete – wohl nicht berichten durfte – sprach sich die Nachricht in der Region wie ein Lauffeuer herum. So soll in den folgenden Tagen „halb Regensburg" nach Donaustauf gepilgert sein, um sich die Schäden anzusehen.[369] Noch waren Bombentrichter und zerstörte Häuser etwas nicht Alltägliches! Das Gleiche wird auch aus dem zwei Nächte zuvor schwer getroffenen Schwabach berichtet, wohin zahlreiche Schaulustige aus Nürnberg eilten.[370]

10. Ausblick: Die R.A.F. und Regensburg 1942–1945 – viele offene Fragen!

Im Laufe des Jahres 1942 hatte sich der Luftkrieg auch in Ostbayern nicht nur durch zahlreiche Luftalarme bemerkbar gemacht, es waren auch neuerlich Bomben gefallen:

In der Nacht vom 28./29. August 1942 waren zwischen Neumarkt und Woffenbach etwa 500 kleine Brandbomben abgeworfen worden.[371] In dieser Nacht hatten 159 britische Bomber Nürnberg zum Ziel gehabt. Trotz des zwischenzeitlich eingeführten Zielmarkierungsverfahrens durch vorausfliegende „Pfadfinder"-Maschinen war die Streuung weit gewesen – sogar Erlangen war getroffen worden.[372] Dennoch waren die Schäden in Nürnberg groß, 136 Menschen waren getötet worden – dieser Angriff gilt als der erste Großangriff auf Nürnberg.[373] Der zweite Großangriff

1939 bietet die Luftaufnahme (Schrägbild) in: Landesversicherungsanstalt (wie Anm. 345) S. 660.

[366] Vgl. Landesversicherungsanstalt (wie Anm. 345) S. 661; auch BASSERMANN, Heilstätte (wie Anm. 345) S. 272; vgl. KUMPFMÜLLER, Krankenhaus (wie Anm. 345) S. 177.

[367] Vgl. Archiv des Marktes Donaustauf, Kiste 06 (wie Anm. 349).

[368] Vgl. HALTER, Stadt unterm Hakenkreuz (wie Anm. 33) S. 509.

[369] Freundliche Mitteilung des Donaustaufer Altbürgermeisters, Oberstudiendirektor a. D. Hans Groß, im Gespräch mit dem Verfasser am 04. Okt. 1991.

[370] Vgl. Melanie WAGNER, Vor dem Angriff am 2. Januar 1945, in: Michael DIEFENBACHER – Wiltrud FISCHER-PACHE, Der Luftkrieg gegen Nürnberg. Der Angriff am 2. Januar 1945 und die zerstörte Stadt (Quellen und Forschungen zur Geschichte und Kultur der Stadt Nürnberg 33) S. 197–228 (hier S. 220); derlei Aufläufe von Schaulustigen nach frühen Luftangriffen sind auch aus anderen Städten überliefert: Zu München im Juni 1940 vgl. RICHARDI, Bomben (wie Anm. 179) S. 52 sowie Foto auf S. 50; zum Ruhrgebiet vgl. BLANK – SOLLBACH, Revier (wie Anm. 67) S. 7 f.; zu Frankfurt vgl. SCHMID, Frankfurt (wie Anm. 70) S. 16 f.

[371] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Aug. 1942 vom 8. 9. 42, S. 9.

[372] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 304.

[373] Vgl. SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 51–59 (hier S. 51).

auf die Frankenmetropole mit 337 Bombern sollte in der Nacht vom 25. auf den 26. Februar 1943 folgen[374], der dritte mit 335 Angreifern bereits in der Nacht 8./9. März[375].

In den ersten Monaten des Jahres 1943 detonierten gleich mehrfach Bomben in der Oberpfalz: In der Nacht zum 17. April 1943 bestand in allen größeren Orten zwischen 0:45 und 3:20 Uhr Luftalarm, an einigen Orten fielen auch Bomben, die jedoch kaum Schaden verursachten. Zudem waren Flugblätter in tschechischer Sprache abgeworfen worden.[376] Letztere verweisen bereits auf das eigentliche Angriffsziel jener Nacht: 327 britische Bomber hatten die Skoda-Fabrik in Pilsen zum Ziel gehabt, die jedoch nicht getroffen worden war.[377] Eine der in dieser Nacht auf die Oberpfalz im Landkreis Neustadt an der Waldnaab abgeworfenen sieben Sprengbomben erwies sich als Langzeitzünder und detonierte erst am 2. Mai.[378] In der Nacht 16./17. April hatten gleichzeitig 271 weitere britische Bomber auch Mannheim angegriffen gehabt.[379] Ein einzelner, wohl verirrter Bomber hatte seine tödliche Last auf Augsburg abgeworfen.[380] Auch München war von etlichen Bomben getroffen worden, was man dort als Ablenkungsangriff wertete.[381] Ein kleiner Störangriff auf München folgte am 16./17. Juli.[382] Bereits in der Nacht zum 10. März 1943 hatte die Landeshauptstadt ihren dritten Großangriff erlitten.[383] Neuerlich versuchte die R.A.F. Skoda-Pilsen in der Nacht vom 13./14. Mai anzugreifen, diesmal mit 168 Bombern – abermals vergeblich, denn die Masse der Bomben fiel auf freies Gelände nördlich der Fabrik.[384] Auch die Oberpfalz war neuerlich betroffen – östlich von Weiden waren Leuchtbomben abgeworfen worden.[385]

Nein – der erste Luftangriff auf die Regensburger Messerschmitt-Werke am 17. August 1943 war nicht gleichsam aus heiterem Himmel erfolgt, wie nach wie vor in Regensburg auch heute noch gelegentlich behauptet wird. Luftangriffe im ersten Halbjahr 1943 auf so nahe Orte wie Nürnberg, München, Augsburg sowie Pilsen – es war da doch nur noch eine Frage der Zeit gewesen, wann die Bomber über Regensburg auftauchen würden! Überraschend konnte eigentlich nur gewesen sein, dass es die Amerikaner waren und am Tage angriffen. Auch die Verantwort-

[374] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 357 f.; vgl. auch SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 62–64.

[375] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 366 f.; vgl. auch SCHRAMM, Bomben (wie Anm. 134) S. 65–72.

[376] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für April 1943 vom 10.5.43, S. 12.

[377] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 378 f.

[378] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Mai 1943 vom 11.6.43, S. 9 f.

[379] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 379.

[380] Vgl. PÖHLMANN, Augsburg (wie Anm. 157) S. 44.

[381] Vgl. PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) S. 193 u. Tab. S. 494 (S. 159 u. u. Tab. S. 378 f).

[382] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 409; vgl. auch PERMOOSER, Luftkrieg (wie Anm. 186) Tab. S. 494 (Tab. S. 378f).

[383] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 367; vgl. PERMOOSER, München (wie Anm. 186) S. 172–192 u. Tab. S. 494 (S. 145–158 u. Tab. S. 378 f.); auch RICHARDI, München (wie Anm. 179) S. 146–157.

[384] Vgl. MIDDLEBROOK – EVERITT, Bomber Command War Diaries (wie Anm. 35) S. 385.

[385] Vgl. BayHStA, StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Mai 1943 vom 11.6.43, S. 9.

lichen der Messerschmitt-Produktion waren sich längst der gewachsenen Luftkriegsbedrohung bewusst: Bereits seit Jahreswechsel 1942/43 befand man sich auf Initiative der Werksleitung im Gespräch mit der SS hinsichtlich einer teilweisen Produktionsverlagerung ins KZ Flossenbürg. Seit März 1943 wurden dann dort auch Flugzeugteile von Häftlingen hergestellt.[386] Parallel dazu verlagerte Messerschmitt Regensburg auch erste Teile der Eigenproduktion in die Oberpfälzer Region, so im März 1943 nach Untersteinbach bei Pfreimd und zum Juni auch in Räume der Firma Witt nach Weiden.[387]

Am 5. Mai 1942 hatte R.A.F.-Luftmarschall Harris vom stellvertretenden Stabschef des Air Staff Norman Howard Bottomley den Befehl erhalten, die Hauptanstrengungen seines Bomber Command nach wie vor gegen sogenannte „Moralziele" zu richten, gleichzeitig aber bestimmte Luftrüstungsziele mit Vorrang anzugreifen. Neben solchen Orten, die bereits in einer früheren Anweisung enthalten waren, stellte Bottomley Harris zugleich ausdrücklich anheim, die Messerschmitt-Werke in Augsburg und Regensburg, die Erla-Werke in Leipzig, die Arado-Werke in Warnemünde sowie die Wiener Neustädter Flugzeugwerke zu bombardieren.[388] Seit der Casablanca-Direktive vom Januar 1943 wurden die Richtlinien für die britischen Bomber nun nicht mehr allein in London bestimmt, sondern von den britischen und amerikanischen vereinigten Stabschefs entworfen und als Befehle gemeinsam an die US-Bomberflotte und das britische Bomber Command gegeben.[389] Im Juni 1943 erging die sog. „Pointblank-Directive", die besagte, dass neben der fortzuführenden allgemeinen Zerstörung der deutschen Industrie und der Moral der Bevölkerung, es auch notwendig geworden sei, die deutsche Jagdflugzeugrüstung zuerst zu vernichten. Sowohl die britischen, wie die amerikanischen Bomber erhielten den Befehl Kugellagerfabriken und Flugzeugwerke anzugreifen. Man gestand den Briten dabei zu, da sie nicht in der Lage wären einzelne Fabrikgebäude zu treffen, die Städte anzugreifen, in denen die Fabriken lagen.[390] Die Liste der Ziel-Direktive umfasste, aufgereiht nach Dringlichkeit, folgende Orte: Schweinfurt, Leipzig, Braunschweig, Regensburg (!), Augsburg und Gotha.[391]

Und auch 1944 gab es Momente, in denen Regensburg als Ziel eines nächtlichen britischen Flächenangriffs hätte bestimmt werden können – insbesondere für die Nacht vom 30. auf den 31. März. Noch immer galt die „Pointblank"-Direktive, die Anfang März dahingehend abgeändert worden war, dass Gotha und Augsburg ihren fünften und sechsten Rangplatz getauscht hatten. Regensburg stand weiterhin auf Platz vier der Dringlichkeit. Harris hatte im Februar Leipzig, Augsburg und Schwein-

[386] Vgl. Jörg SKRIEBELEIT, Die Veränderung des KZ-Systems 1942–1945 am Beispiel des Konzentrationslagers Flossenbürg, in: Reinhard HANAUSCH – Bernhard LÜBBERS – Roman SMOLORZ – Mark SPOERER (Hg.), Überleben durch Kunst. Zwangsarbeit im Konzentrationslager Gusen für das Messerschmittwerk Regensburg (Kataloge und Schriften der Staatlichen Bibliothek Regensburg 7), Regensburg 2012, S. 91–107, hier S. 95 f.; vgl. auch SCHMOLL, Messerschmitt-Werke (wie Anm. 232) S. 130.

[387] Zu Pfreimd vgl. SCHMOLL, Messerschmitt-Werke (wie Anm. 232) S. 130; zu Witt-Weiden vgl. BayHStA: StK 673 (ex MA 106673): Regierungspräsidentenbericht Niederbayern/Oberpfalz für Mai 1943 vom 11.6.43, S. 11.

[388] Vgl. Olaf GROENER, Bombenkrieg gegen Deutschland, Berlin 1990, S. 63.

[389] Vgl. Martin MIDDLEBROOK, Die Nacht in der die Bomber starben. Der Angriff auf Nürnberg [30./31.3.1944] und seine Folgen für den Luftkrieg, Frankfurt a. M. 1979, S. 33.

[390] Vgl. MIDDLEBROOK, Nacht (wie Anm. 389) S. 33.

[391] Vgl. MIDDLEBROOK, Nacht (wie Anm. 389) S. 76.

furt angreifen lassen und im März zweimal – zuletzt in der Nacht zuvor – einen Angriff auf Braunschweig befohlen, die jedoch witterungsbedingt hatten abgesagt werden müssen.[392] Ebenfalls wetterverursacht kam für die Nacht zum 31. März nur ein Ziel im Süden Deutschlands in Betracht, wobei Augsburg wolkenlagebedingt ausschied.[393] Middlebrook schreibt dazu: *„Es gab keinen rechten Grund, weshalb nicht Schweinfurt oder Regensburg als Angriffsziel dieser Nacht ausgewählt werden sollten“* [394]. Genau besehen sprach eigentlich alles für Regensburg, das im Rahmen der Pointblank-Direktive bisher nicht angegriffen worden war! Doch Harris wählte Nürnberg! Warum? Harris hatte nie ein Hehl daraus gemacht, dass er einige der in der Direktive genannten Zielorte für seine Bomber als ungeeignet hielt. Zum Angriff auf Schweinfurt in der Nacht 24./25. Februar 1944 war er erst nach langem Hin und Her und nur aufgrund eines entsprechenden förmlichen direkten Befehls zu bewegen gewesen.[395] Und zu Regensburg ist ein solcher vergleichbarer Angriffsbefehl nie ausgesprochen worden! Warum nicht? Könnte es sein, dass Air-Marshall Harris' Starsinnigkeit Regensburg vor einem nächtlichen und wohl verheerenden Luftangriff auf das Zentrum der Stadt bewahrt hat – man ist versucht zu formulieren „ausgerechnet Harris“? Hierzu wäre noch viel Gelegenheit für Forschungen in britischen Archiven!

[392] Vgl. Middlebrook, Nacht (wie Anm. 389) S. 81 u. 91.
[393] Vgl. Middlebrook, Nacht (wie Anm. 389) S. 80; zu diesem Angriff vgl. jüngst Martin W. Bowman, Nuremberg. The Blackest Night in RAF History, 30/31 March 1944, Barnsley 2016.
[394] Vgl. Middlebrook, Nacht (wie Anm. 389) S. 81.
[395] Vgl. Middlebrook, Nacht (wie Anm. 389) S. 76.

Frühe alliierte Luftangriffe auf das rechtsrheinische Bayern 1940 bis zum ersten Angriffsversuch gegen Regensburg am 6. September.
Unter Berücksichtigung von Fehlwürfen, die eigentlich Zielen außerhalb Bayerns galten. Ohne Flugblatteinsätze und Fernaufklärermissionen.
Erarbeitet auf der Grundlage französischer und britischer Einsatzangaben, wie sie im Aufsatztext angemerkt sind.

Erarbeitet und zusammengestellt von Rainer Ehm ©

Ortsangaben in Kursivschrift = Orte außerhalb Bayerns.

g) = Anzahl der eingesetzten Bomber. h) = Verluste

lf. Nr.	Datum	Ziel / konkret	Nationalität	Einheit	Typ	g)	h)	Ergebnis laut Einsatzberichten	Tatsächliche Abwürfe bzw. belegte Fehlwürfe	Bemerkung
1	01./02.06.	München	Armée de l'Air	G.B. I/12 od. II/12	LeO 451	2	?	?	Keine Bomben im Raum München. Fehlwürfe: *Schwarzwald ?*	Nur Einsatz belegt
2	03./04.06.	München / BMW	Armée de l'Air	G.B. I/15	Farman F.221 & F.222	7	1	Teils Ausweich-ziele im Raum Ulm.	M: Allach (BMW), Riem, Denning. Raum Ulm: *U-Unterweiler, U-Söflingen, Gögglingen, Klingenstein.* Fehlwürfe: Ottobeuren, Königsbrunn, *Göppingen, Straßberg*	*1 Notlandung (Bruch) bei Rückflug in F*
3	04./05.06.	München / BMW München / BMW u. Kasernen im Stadtnorden *sowie Ulm & Friedrichshafen*	Armée de l'Air Armée de l'Air	G.B. II/12 G.B. I/15 od. II/15	LeO 451 Farman F.221 & F.222	7 4	1 -/-	Teils Ausweichziel: „Flugplatz bei Augsburg" (= Werksflugplatz Messerschmitt ?).	M: Schwabing, Freimann. Raum Augsburg: Bobingen, Graben, bei Haunstetten. Fehlwürfe bei Odelzhausen, LK Dachau	1 Absturz
-/-	30.06./ 01.07.	*Darmstadt u. Hanau / sowie Waldbrandangriff*	R.A.F.	?	?				Kirchzell, LK Miltenberg	Nur Brandsätze
-/-	12./13.08.	*Herringen (Werra) / Kalibergwerke*	R.A.F.	Sqn. 77	„Whitley"	10		*5 x Primärziel.*	Fehlwürfe: u.a. Deps bei Bayreuth	
4	16./17.08.	Augsburg / Messerschmitt *Jena / Zeiss-Werke* *Böhlen / Kraftwerk*	R.A.F. R.A.F. R.A.F.	Sqn. 58 u. Sqn. 77 Sqn. 10 u. Sqn. 58 Sqn. 51 u. Sqn. 78	„Whitley" „Whitley" „Whitley" „Whitley" „Whitley" „Whitley"	6 5 9 5 14 5	1 -/- 1 -/- 1 -/-	5 x Primärziel. 1 x Primärziel, + 3 x Alternativziel. *9 x Primärziel.* *4 x Primärziel.* *12 x Primärziel.* *4 x Primärziel,*	Augsburg (nahe bei MAN). Fehlwürfe: *Bei Ravensburg, bei Friedrichshafen (?)* *Jena: Saale-Bf., Göschwitz.* Fehlwürfe: *Weimar, Erfurt, bei Saalfeld, bei Gera, bei Sondershausen, Asch*, bei	1 Absturz bei Oberstdorf *1 Absturz in NL, Rückflug.* *1 Bomber vermisst*

								+ 1 x Alternativziel.	Neustadt a.d.S., bei Haßfurt, Coburg (s.u.), Münchberg, Fürth-Burgfarrnbach, u.a..	
		Kölleda / Luftzeugamt *Leuna-Merseburg / Petrochemie u.a.*	R.A.F. R.A.F.	Sqn. 149	„Wellington“ „Wellington“	? ?	1 2		*Zw. Kölleda u. Sömmerda.* Fehlwurf: Coburg (s.o.)	1 Absturz bei Coburg
5	17./18.08.	Augsburg (?) / Messerschmitt (?)	R.A.F.	Sqn. 102	„Whitley“	5	1 ?	3 x Primärziel.	Keine Bomben im Raum Augsburg. Keine Fehlwürfe in Bayern bekannt.	Einsatzdaten teils fraglich
6	24./25.08.	Augsburg (?) / Messerschmitt (?)	R.A.F.	Sqn. 77	„Whitley“	10	1	7 x Primärziel.	Keine Bomben im Raum Augsburg. Keine Fehlwürfe in Bayern bekannt.	Einsatzdaten teils fraglich. *1 Absturz in NL, Rückflug*
7	27./28.08.	Augsburg / Messerschmitt	R.A.F.	Sqn. 51	„Whitley“	5	-/-	3 x Primärziel.	Keine Bomben im Raum Augsburg Fehlwurf: Tauberfeld, LK Eichstätt	
8	01./02.09.	München / BMW München / Verschiebebahnhof	R.A.F. R.A.F.	Sqn. 78 Sqn. 51	„Whitley“ „Whitley“	2 3	-/- -/-	1 x Primärziel, + 1 x Alternativziel. 3 x Primärziel.	M: Obergiesing. Fehlwürfe: Bei Sauerlach, bei Grünwald, in Gräfelfing, alle LK München; auf Autobahn nahe Augsburg; in Ost-Schweiz bei St. Gallen.	
-/-	02./03.09.	*Schwarzwald & Thüringerwald / Waldbrandangriffe*	R.A.F.	?	„Wellington“	30	?		Großostheim, LK Aschaffenburg	Spreng- u. Brandbomben
9	05./06.09.	**Regensburg** / Ölhafen, Shell-Raffinerie	R.A.F.	Sqn. 58	„Whitley“	9	-/-	5 x Primärziel, + 4 x Alternativziel	Keine Bomben im Raum Regensburg. Fehlwürfe: Bei Wolnzach, LK Pfaffenhofen an der Ilm, bei Röhrmoos, LK Dachau, bei Neuburg a.d. Donau, LK Neuburg-Schrobenhausen	