US-Bomber beim Anflug auf Ziele in Deutschland: *Tödliche Stars and Stripes hoch oben am Himmel*

Mit dem Rechen des Todes

Trotz erbitterter Luftabwehr konnten die Alliierten Deutschland zertrümmern. Als die riesige US-Bomberflotte die Rüstungsindustrie lahm legte, war Hitlers Niederlage besiegelt.

Das Unternehmen „Skate“ war hoch geheim. Nach der Einsatzbesprechung wurden alle Tore der Militärbasis verriegelt, die Telefonleitungen nach draußen blockiert.

Es war am Nachmittag des 14. Oktober 1944. Auf mehreren Fliegerhorsten der 5. Bomber-Group in der ostenglischen Grafschaft Lincolnshire machte die Royal Air Force eine Flotte von 233 Maschinen des Typs Lancaster startklar.

7500 Liter Flugbenzin strömten in die Tanks jeder Maschine. Dann wurden Flüssigkeitsbomben geladen, ganze Schüttkästen voll Stabbrandbomben und je Flugzeug eine Luftmine, Gewicht: eine Tonne. Derweil griffen sich die siebenköpfigen Crews ihre Monturen mitsamt den Notfall-Accessoires: Fallschirme, Landkarten vom Feindgebiet und teils sogar Schnürsenkel mit versteckten Sägeblättern – für die Gitterstäbe eines Gefangenenlagers.

Spätnachmittags startete die Flotte, formierte sich westlich von London zu Pulks und schwenkte dann Richtung „Skate“ (deutsch: Rochen). Im RAF-Zielverzeichnis, in dem die deutschen Städte Fischnamen trugen – eine Referenz an den angelversessenen Luftmarschall Robert Saundby –, stand Rochen für Braunschweig.

Über der niedersächsischen Stadt kurvte als Erster unbemerkt der Wetterbeobachter ein, der seine Windmessungen zur Justierung der Zieldaten funkte. Dann begann der „Master-Bomber“ seine Beobachtungsschleifen zu ziehen, die „Pfadfinder“ erhielten Order, die Markierungsbomben zu setzen. Mit ihren „Christbäumen“ – Leuchtbomben, die minutenlang am Fallschirm herabsanken und farbige Signalkörper ausspien – steckten sie das Zielgebiet ab.

Nun erst trat die 5. Group in Aktion. Um das ganze Areal abzudecken, schwärmte der Bomberstrom fächerförmig auseinander. Die Zielgeräte der Maschinen waren so eingestellt, dass beim Abfliegen vorbestimmter Sektoren die Bomben in Abständen zwischen 8 bis 21

GALERIE BILDERWELT (L.); DER SPIEGEL (R.)

Bordschütze einer Boeing B-17: *Aus sechs MG-Kanzeln konnte die „Fliegende Festung“ um sich schießen*

Sekunden aus den Schächten fielen. Binnen weniger Minuten wurden 900 Tonnen geworfen, die Krater bildeten breite Schneisen im Stadtbild.

Am nächsten Tag verdunkelte ein riesiger Rauchpilz den Himmel, die Toten mussten im Dämmerlicht gezählt werden. Helfer registrierten überall „verkohlte Leichen, merkwürdig klein“. In dieser Nacht starben insgesamt 561 Menschen. Von Braunschweig waren 150 Hektar weitgehend vernichtet, darunter auch die ganze Altstadt.

Der Bombenfächer, eine Innovation des Group-Commander Ralph Cochrane, hatte sich in dieser Nacht erstmals über einer deutschen Großstadt bewährt – so gründlich, dass „Braunschweig kein weiteres Mal angegriffen wurde“, wie es im Tagebuch des britischen Bomberkommandos hieß.

Viereinhalb Jahre nach dem Beginn hatte der Bombenkrieg im Herbst 1944 seine grausige Perfektion erreicht. Über dem ganzen Land tauchten jetzt die Flugzeugpulks der Alliierten auf. Tagsüber glitzerten ganz oben am Himmel die Maschinen der 8. US-Luftflotte in der Sonne, Hunderte winziger Silberkreuze mit Bahnen aus Kondensspuren wie makabre Stars and Stripes. Die nächtlichen Anflüge der Royal Air Force waren zwar kaum zu sehen, doch durch das Dröhnen von Tausenden schwerer Flugmotoren umso schauerlicher.

Tag für Tag erlitten die Deutschen nun „die Wucht und Schwere des modernen Krieges mit allen seinen Schrecken und Leiden“, wie der amerikanische Schlussbericht „United States Strategic Bombing Survey“ es später beschrieb.

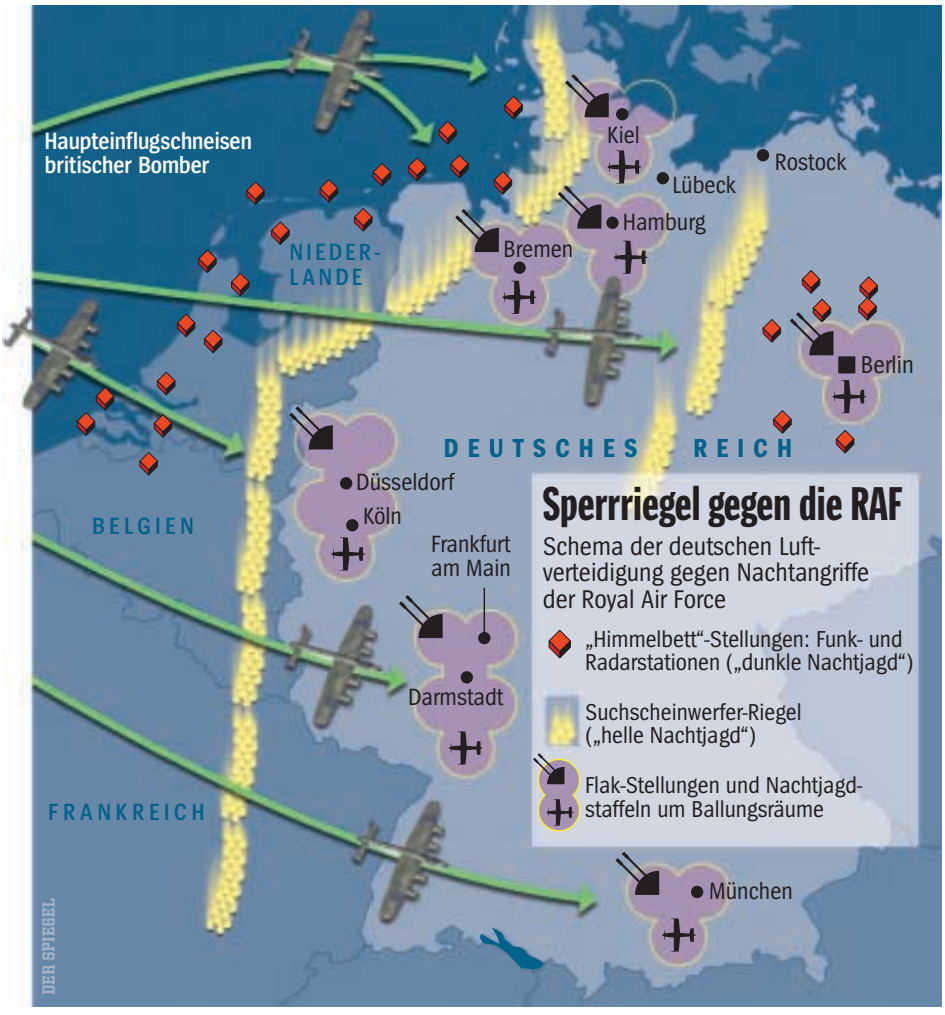
Stärkste Waffe in dem Luftkrieg, der alle Dimensionen sprengte, war die englische Lancaster. Mit 30 Tonnen Abfluggewicht – so schwer wie ein heutiger Regionaljet – übertraf sie Amerikas Großbomber an Tragfähigkeit. Der containerförmige Rumpf der Lancaster konnte alle Bombentypen der Royal Air Force aufnehmen, bis hin zum sechs Tonnen schweren Bunkerknacker „Tallboy“.

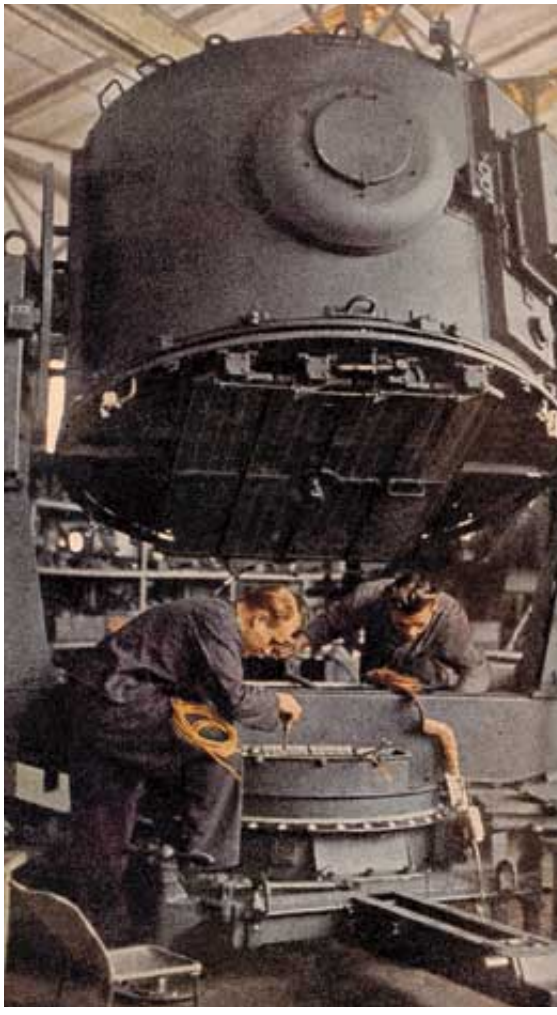
Gegen Angriffe der deutschen Jäger konnten sich die plumpen Maschinen oft nur schwer verteidigen. Alle Abschüsse aber wurden im Nu von der auf Hochtouren laufenden Rüstungsindustrie ersetzt. 7000 Maschinen baute die britische und kanadische Flugzeugindustrie, und als Rolls Royce nicht mehr genügend Motoren lie-

KARL HÖFFKES

Englischer Angriff auf Pforzheim (Februar 1945)*
„Menschen, die in kleine Fetzen zerrissen werden“

* Links oben: Zielmarkierung durch „Christbaum“.





Serienproduktion deutscher Flakscheinwerfer,

fern konnte, halfen Amerikas Packard-Werke mit mehr als 16 000 Triebwerken aus.

Die US-Großbomber vom Typ Liberator und Boeing B-17 waren nicht ganz so leistungsstark wie die Lancaster, dafür aber in gut doppelter Anzahl unterwegs.

Insgesamt setzten die Westalliierten in Europa bis zu 30 000 Flugzeuge ein, die bei anderthalb Millionen Einsätzen fast doppelt so viele Tonnen Bomben abwarfen.

Ursprünglich flogen auch die Engländer tagsüber Angriffe, dabei erlitten sie aber hohe Verluste. Beim allerersten Angriff auf eine deutsche Stadt – Mönchengladbach im Mai 1940 – waren am Boden vier Zivilisten tödlich getroffen worden (darunter eine ortsansässige Engländerin), aber auch drei Bomber stürzten ab. So sah das Bomber Command keine Alternative zum nächtlichen Flächenangriff. Schließlich ging es auch darum, dem eigenen Volk Mut zu machen – „indem wir zeigten: Wir schlagen zurück" (RAF-Marschall Beetham).

Die grausigen Folgen ihres Jobs waren den Crews in den Flugzeugkanzeln bewusst. Doch sie verdrängten Gedanken an „die Leute, die in kleine Fetzen zerrissen werden", erinnert sich der RAF-Navigator Harold Nash, „allein die große Höhendistanz zu dem allen erlaubt dir, es zu tun".

Es half den Fliegern aber auch, dass sie einen „ruchlosen Feind bekämpften". Schließlich hatte Hitler-Deutschland mit dem Krieg und dem Terror aus der Luft begonnen. „Wie viele unschuldige Zivilisten starben denn in Stalingrad, vor Moskau, in Leningrad?", fragte – wie viele seiner Mitkämpfer – der RAF-Flieger John Curtiss.

Die flächendeckenden Bombardements der deutschen Wohnquartiere durch die RAF verbreiteten Angst und Schrecken unter der deutschen Bevölkerung, den Kriegsverlauf beeinflussten sie jedoch nicht wesentlich. Selbst die Hoffnungen der Amerikaner auf das „Präzisionsbombardieren" – durch Schläge auf militärische Ziele sollten die Nazis im Schnellgang besiegt werden – hatten sich als eine der „größten Fehleinschätzungen des Krieges" entpuppt (so der US-Ökonom John Kenneth Galbraith).

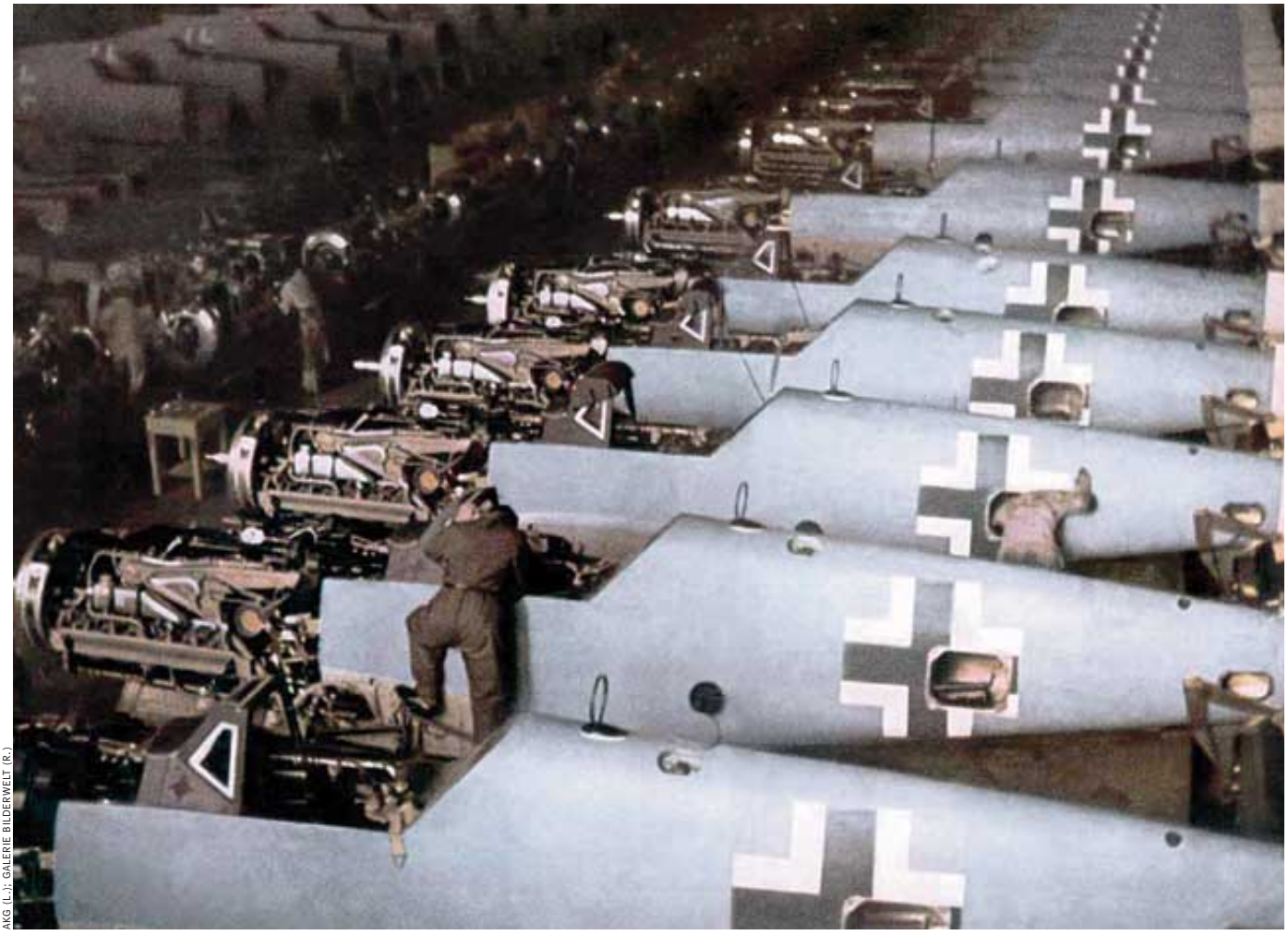
Denn je mehr Bomben fielen, desto mehr produzierten Hitlers Waffenschmieden. 1944 fertigten sie trotz der Bombenteppiche die kaum vorstellbare Anzahl von 40 000 Flugzeugen. Die Panzerfabriken stießen im gleichen Jahr monatlich 1500 Tanks aus, dreimal so viele wie 1942 – vor allem mit Hilfe „Tausender von Sklavenarbeitern", wie Rüstungsminister Albert Speer in seinen Memoiren einräumte.

Auch traf die „Combined Bomber Offensive" auf unerwartet viel Widerstand. Denn die Flugabwehr, für die zeitweise bis zu 900 000 Deutsche aufgeboten wurden, arbeitete bis Mitte 1944 sehr effizient.

Für die aus England anfliegenden Bomberflotten lag gleich hinter der Kanalküste des besetzten Frankreich eine Barriere: „Himmelbett" nannte die deutsche Luftabwehr ihre tief gestaffelte, hoch integrierte Linie aus Flakposten, Scheinwerferbatterien und Jägerleitstellen. Zudem erfasste der Horchdienst der Luftwaffe den Funkverkehr der Bomber schon auf den englischen Startplätzen. So flogen die Angreifer jedes Mal in ein waffenstarrendes Bollwerk.

Die Geschwader versuchten sich gegenseitig abzuschirmen. Dabei bestand die wirksamste Formation aus je neun Sechsergruppen, also insgesamt 54 Maschinen, die sich zu einem eng gestaffelten Block („Combat Box") zusammenschlossen, um Jägern weniger Angriffsfläche zu bieten.

Vor allem die US-Bomber waren schwer zu knacken. Der viermotorige Boeing-Bomber B-17, „Fliegende Festung" ge-



AKG (L.); GALERIE BILDERWELT (R.)

Messerschmidt-Abfangjäger: *Je mehr Bomben fielen, desto mehr leisteten Hitlers Waffenschmieden*

nannt, konnte aus sechs Kanzeln an Rumpf, Bug und Heck um sich schießen. „76 Maschinengewehre aus 38 Mg-Türmen“, so ein amerikanischer Bordschütze, „waren manchmal auf den Jäger gerichtet.“

Gleichwohl gelangen den Jagdfliegern der Luftwaffe eine Menge Abschüsse. Bei Dunkelheit mischten sich die Nachtjäger – meist vom Typ Junkers Ju 88 und Messerschmidt Me 110 – in die Geschwader. Von den durch Scheinwerfer angestrahlten Wolken – dem „Leichentuch“, wie es im Kasinojargon hieß – hoben sich die Bomber als konturenscharfe Objekte ab. Die wurden dann auch mit der Technik „Schräge Musik“ bekämpft, dem tödlichen Angriff von unten, bei dem der Jäger die schlecht geschützte Unterseite des Bombers durch eine schräg nach oben zielende Spezialkanone aufriss.

Allein im Jahr 1943 schossen Nachtjäger rund 1800 englische Bomber ab und sorgten dafür, dass die Insassen sich, so ein RAF-Pilot, „wie sitzende Enten“ fühlten. Allerdings verlor auch die Luftwaffe im gleichen Jahr 1012 Abwehrmaschinen – von alliierten Bordschützen oder Jägern abgeschossen, oft genug auch von der eigenen Flak oder Teilen explodierender Bomber getroffen.

Die Erfolge der Nachtjäger endeten jäh, als die alliierten Invasionstruppen Frankreich eroberten. Denn mit dem Verlust der vorgeschobenen Frühwarnposten war das Projekt „Himmelbett“ fast wertlos.

Schon ein Jahr zuvor war für die vereinigte Luftoffensive der Alliierten eine Direktive mit dem Namen „Pointblank“ (deutsch: Fangschuss) beschlossen worden: systematische Angriffe auf 76 Einzelbereiche der Kriegsproduktion, Benzinherstellung und Infrastruktur. Ziel war die „Zerstörung und Desorganisation des deutschen militärischen, industriellen und wirtschaftlichen Systems“ sowie die „Untergrabung der Moral des deutschen Volkes bis zu einem Punkt, an dem seine Fähigkeit, bewaffneten Widerstand zu leisten, tödlich getroffen ist“.

Fortan gab es eine klare Aufgabenteilung: Die US-Luftflotte sollte gezielt die militärisch-industriell wichtigsten Objekte bombardieren, das britische Bomber Command nächtens die Wohngebiete drum herum.

Dass die USA tagsüber angriffen, hatte vor allem technische Gründe. Ab 1943 hatten ihre Mustang-Jäger, wahlweise mit Zusatztanks ausgestattet, bis zu 2000 Kilometer Reichweite. So konnten sie die US-Bomberkonvois auch auf langen Strecken gegen deutsche Jäger verteidigen. Außerdem waren die Liberators und Boeings mit hoch entwickelten Bombenzielgeräten von ungeahnter Präzision bestückt – man könne „notfalls in ein Gurkenfass“ treffen, renommierten US-Flieger.

Hohe US-Militärs opponierten allerdings auch aus humanitären Gründen gegen die nächtlichen Flächenangriffe der Engländer. Er wolle nicht verantwortlich dafür sein, „den Mann auf der Straße strategisch zu bombardieren“, äußerte etwa General Ira Eaker, Kommandeur der 8. US-Luftflotte. Krieg gegen Zivilisten widerspreche „unseren nationalen Idealen“, sagte auch General Laurence Kuter, Vize-Planungschef der US-Luftwaffe.

Einem Großbombardement Berlins verweigerte die US-Flotte die Unterstützung, weil das Kommando rügte, die RAF wolle die Amerikaner „für die Folgen dieser schrecklichen Bombardierung mitverantwortlich machen“.

Manche US-„Präzisionsangriffe“ unterschieden sich freilich kaum von den englischen Flächenbombardements. Im Februar 1945 etwa rissen 1000 B-17-Maschinen der 8. Flotte, die nach offizieller Lesart in Berlin „Verwaltungszentren und

Armee von der Schulbank

Mit den Luftwaffenhelfern begann Hitler den Kampf bis zum letzten Kind.

Natürlich sieht man seinen Händen an, dass Helmut Klug jetzt 74 ist, die faltigen Finger eines alten Mannes und in jedem Glied schon die Ahnung kommender Kraftlosigkeit. Nur nicht am Klavier. Da verwandeln sie sich immer noch in junge Hüpfer, tanzen auf den Tasten, fliegen durch die Viervierteltakte alter Marika-Rökk-Schlager.

Klug hatte es: eine hundertstel Sekunde Glück, vor 59 Jahren. Sonst hätte man nie erfahren, wie gut er auf dem Instrument ist.

Bruno Rüll hatte es nicht. Das Bild von ihm muss kurz vor seinem Tod entstanden sein. Auf dem Foto blickt ein ernstes Pennälergesicht in eine unbestimmte Ferne, die Endstation Sehnsucht liegt irgendwo hinter dem Zackenrand der Schwarzweißaufnahme. Er wollte Theologie studieren, die Seele zu Gott, den Menschen ein Tröster, Retter, Ratgeber.

Bruno Rüll hatte eine hundertstel Sekunde Pech, vor 59 Jahren. Man wird nie mehr erfahren, ob er ein guter Priester geworden wäre.

Eine hundertstel. Am 29. Januar 1944, kilometerhoch über der Flakbatterie 1/681 Neu-Isenburg, in einer Maschine der 8. US-Luftflotte mit Tagesziel Rhein-Main, ist das die Entscheidung, ob die Bombe unten ein paar Meter weiter rechts oder links fällt, wer leben wird, wer sterben muss. Mittags um halb zwölf schießen unten die abkommandierten Sekundaner der Offenbacher Hindenburg-Oberschule aus sechs 8,8-Zentimeter-Rohren Gruppenfeuer Nordnordost.

Oben, über der grauen Wolkendecke, klinkt eine der 763 Maschinen Bomben aus, es pfeift, es sirrt, dann schlägt eine ein: genau in den Betonsockel des Geschützes „Emil“. Dort, wo Bruno Rüll steht. Und nur 50 Meter entfernt von Geschütz „Frieda“, wo sein Klassenkamerad Helmut Klug herumgewirbelt wird, aber überlebt.

UTE SCHMIDT / BILDFOLIO (L.)

Veteranen Mantz, Klug*, Flakhelfer Klug (r.): *Eine hundertstel Sekunde Glück*

Rüll und Klug waren erst 15, als die Bombe fiel. 2 von rund 56 000 Luftwaffenhelfern im fünften Kriegsjahr 1944, in dem der Endsieg nur noch die letzte Lüge war, in dem Gymnasiasten und Lehrlinge die zur Front geschickten Flaksoldaten ersetzen mussten, in dem der Kommandierende General des zuständigen Luftgaus VII, Emil Zenetti, den Kinderkrieg vor den Eltern mit dem „eisernen Zwang“ rechtfertigte, „auch das Letzte für die Verteidigung auszunützen“.

Mit einer Parole sollte dieser General tatsächlich Recht behalten: Der Dienst am Kruppstahl formte an die 200 000 Jungen der Jahrgänge 1926 bis 1929 „frühzeitig zu reiferen Menschen“, ließ sie „körperlich und seelisch härter“ werden. Es war die Art Härte, die aus halben Kindern alte Männer machte, wenn sie die Leichenteile ihrer Mitschüler nach dem Volltreffer von Neu-Isenburg einsammeln mussten, die Art von Schockreife, die Überlebende wie Helmut Klug heute noch sagen lässt, er gehöre zur Luftwaffenhelfer-Generation: „Der Einsatz dauerte nur ein Jahr, aber er beschäftigt uns ein Leben.“

Es zählt zu den Eigenheiten beim Blick zurück, dass Schwarzweißbilder aus jener Zeit allesamt den Schwarzweißklischees von jener Zeit zu entsprechen scheinen, auch die Fotos, die Klugs Schulfreund Ottmar Mantz sorgfältig auf Pappe geklebt hat. Gruppenfotos von scharf gescheitelten Schlaksen, lässig posierend in ihrer Uniform oder im Sommer mit nacktem Oberkörper an der 8,8-Zentimeter-Kanone. Bilder, die so wirken, als hätte es für die Jungs nichts Schöneres geben können, als im Glauben an Führer, Volk und Vaterland in den Krieg zu ziehen.

Mantz und Klug, der eine pensionierter Internist, der andere Handelsvertreter im Ruhestand, beteuern beide, dass die Bilder trügen. Denn als die zehnte Klasse am 11. Januar 1944 mit der Tram von der Hindenburgschule in die Baracken der Flakstellung Neu-Isenburg abrückte, wussten die meisten Schüler schon, dass der Krieg verloren war. Mantz war sogar aus der HJ ausgeschlossen worden, weil er das zu laut gesagt hatte; die Achselklappen hatten sie ihm dafür öffentlich abgeschnitten. Nein, Helmut Klug und Ottmar Mantz wollten nicht flink, stark und zäh sein, sie wollten überleben.

Überleben in einer absurden Normalität: Auch wenn schon alles in Trümmer fiel, bemühte sich der Nazi-Apparat Anfang 1944 weiter um die Illusion, dass die Welt noch in Ordnung sei. Für die Flakhelfer hieß das: Es gab eine Urlaubsordnung – zweimal im Jahr 14 Tage; eine Entgeltordnung – eine halbe Reichsmark jeden Tag; eine Schulzeitordnung – mindestens 18 Stunden Unterricht in der Woche.

Auch die Lehrer der Offenbacher Hindenburgschule rückten dazu in Gefechtspausen in die Batterie ein, mit Geometrie, Grammatik und Goethe. Tatsächlich hatte die Flakschule für die Kriegsmaschine aber vor allem eine Aufgabe: die besorgten Eltern zu beruhigen.

ULLSTEIN BILDERDIENST

* Vor dem Gedenkstein an der Einschlagstelle vom 29. Januar 1944.

Die Heimatfront hielt nämlich keineswegs so stoisch stand, wie die „Wochenschau“ tönte. Schon im April 1944, 15 Monate nach der Verordnung, mit der die ersten Luftwaffenhelfer gezogen worden waren, erregte sich General Zenetti in einem Rundbrief „An die Eltern der Luftwaffenhelfer“ über „nichtgerechtfertigte Beschwerden“. Im nächsten Schreiben, im August, musste die Luftgauführung dann noch deutlicher werden: Es habe keinen Zweck, blaffte da ein genervter Generalleutnant, „brieflich in akademische Erörterungen über die Tatsache des Luftwaffenhelfer-Einsatzes mit samt seinen schulischen und erzieherischen Auswirkungen mit mir einzutreten“.

Zu diesem Zeitpunkt hatte die Luftwaffenführung längst ihre letzte Hemmung verloren, die Milchbubis als Masse Mensch in jede Lücke zu stopfen. Gebrochen wurde das Versprechen, die Armee von der Schulbank wenigstens heimatnah einzusetzen. Weil die Befehlshaber den Luftraum über immer mehr Städten preisgaben und lieber die Rüstungsbetriebe schützten, verlegten die Generäle auch die Flakhelfer weg von Muttern.

Klug und Mantz kamen in die Nähe von Koblenz; zu gewinnen gab es da schon nichts mehr. Bereits in der Nacht vom 18. März 1944 hatte die Neu-Isenburger Flak mit drei Batterien mehr als 3000 Granaten in den Nachthimmel gejagt. Am nächsten Morgen war Frankfurt trotzdem so zerstört, als wäre die Royal Air Force allenfalls in Turbulenzen geraten. 22 Maschinen verloren die Briten, 747 kamen durch. „Da oben was zu treffen“, sagt Mantz, „war doch reines Lotto“, nicht selbst getroffen zu werden, reines Glück: In Kassel starben im Oktober 1943 durch Volltreffer 23 Flakhelfer, im Mai 1944 in Saarbrücken 16, wie viele der Jungen insgesamt fielen, hat keiner gezählt.

Immerhin, Mantz und Klug haben etwas gewonnen: ein zweites Leben – sie feiern es jedes Jahr, am 29. Januar, an jenem Gedenkstein, den sie und einige andere Ex-Luftwaffenhelfer zum 50. Jahrestag für drei tote Klassenkameraden an der Einschlagstelle der Bombe aufgestellt haben. Mantz, der Arzt, hat dann immer noch den Leichengeruch vom Tag der Katastrophe in der Nase, Klug dieses Bild vor Augen, von einem abgerissenen Oberkörper, der auf den Wall seines Geschützes geschleudert war und nach Bruno Rüll aussah.

In der „Offenbacher Zeitung“ vom 2. Februar 1944 hieß es, Bruno Rülls Tod sei nicht umsonst gewesen.

Jürgen Dahlkamp

CORBIS

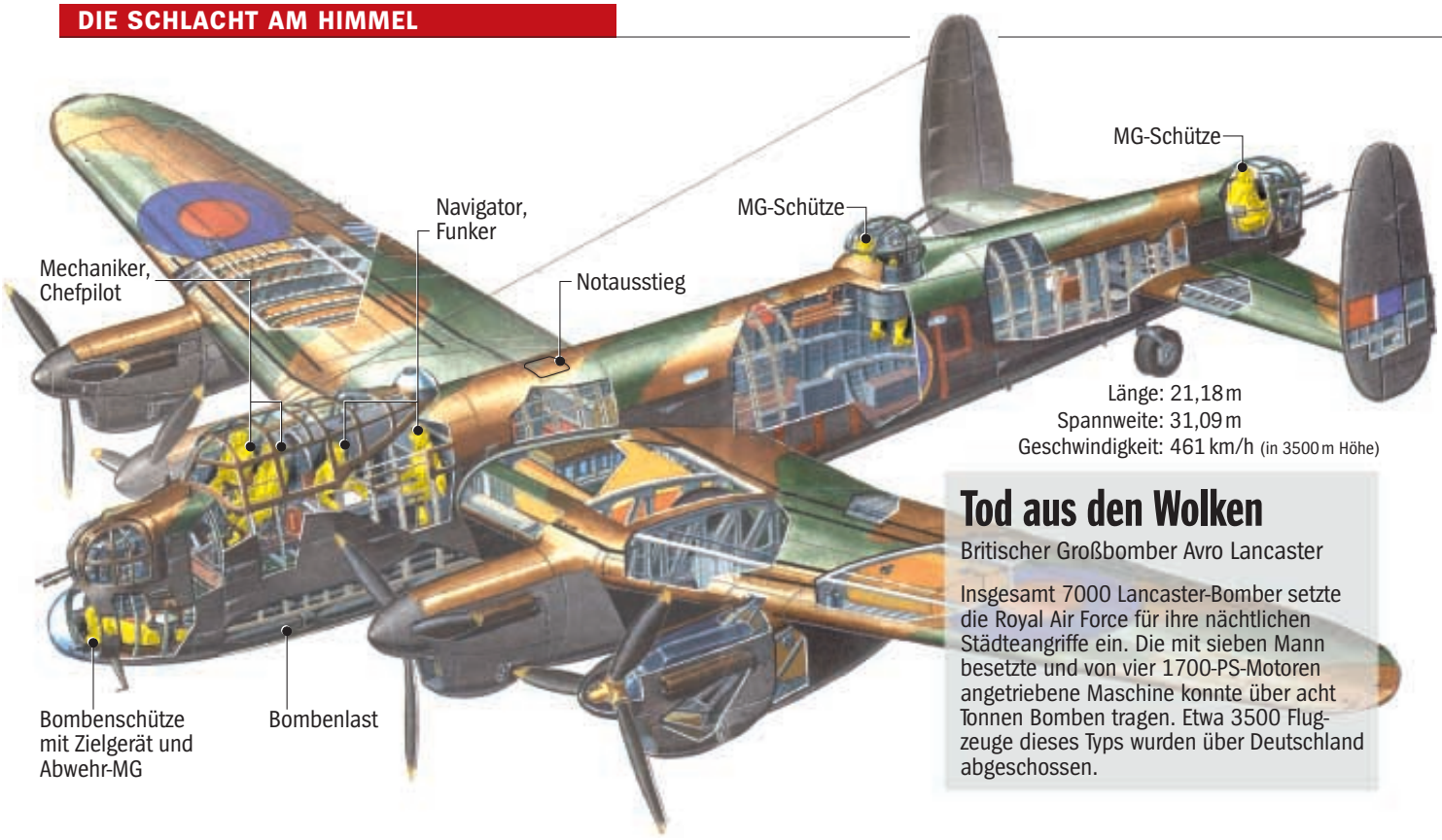
Marschall Harris, US-General Eaker
„Moral untergraben“

Bahnhöfe“ treffen sollten, rund 3000 Stadtbewohner in den Tod. Beim Angriff auf Eisenbahnanlagen in Münster hatte die 8. US-Luftflotte auch auf ein Wohngebiet von Reichsbahnarbeitern gezielt. „Gedanken über die Moralität“ solcher Aktionen mache er sich nicht, äußerte der verantwortliche General Curtis LeMay – „da müsste ich verrückt sein“.

Englands nächtliche Attacken waren schrecklich genug, aber erst der Einstieg der 8. US-Luftflotte, „Mighty Eighth“ genannt, brachte 1943 den Luftkrieg auf den Höhepunkt.

Zu den Befehlshabern der „Mighty Eighth“ zählten knorrige Haudegen von Hollywood-Format – wie Flottenkom-

Deutsche Flakstellung (1940): *„Da oben was zu treffen war reines Lotto“*



Tod aus den Wolken

Britischer Großbomber Avro Lancaster

Insgesamt 7000 Lancaster-Bomber setzte die Royal Air Force für ihre nächtlichen Städteangriffe ein. Die mit sieben Mann besetzte und von vier 1700-PS-Motoren angetriebene Maschine konnte über acht Tonnen Bomben tragen. Etwa 3500 Flugzeuge dieses Typs wurden über Deutschland abgeschossen.

mandeur Carl „Tooey“ Spaatz, Flieger-Ass aus dem Ersten Weltkrieg und einer von der ganz alten Schule wie auch sein Vorgesetzter, Air-Force-Chef Henry „Hap“ Arnold. Dieser noch vom Flugpionier Orville Wright ausgebildete Veteran war ein gefürchteter Mann der Tat – auf seinem Schreibtisch war einmal ein lautstark gerügter Major buchstäblich zu Tode erschrocken niedergesunken.

Auch General Curtis LeMay war aus ziemlich hartem Holz. Als Air-Force-Stabschef zu Beginn des Vietnamkriegs prägte er den Krieg geradezu sprichwörtlich mit – durch seinen zum geflügelten Unwort gewordenen Spruch, das asiatische Land „in die Steinzeit zurückzubomben“.

Die Oberen der „Mighty Eighth“ bombten großflächig. Bei der „Big Week“ im Februar 1944 blieb kaum einer der wichtigsten deutschen Standorte der Flugzeugindustrie von vernichtenden Schlägen verschont. Ende des Jahres schalteten amerikanische Großeinsätze auch die „Ölziele“ aus, Hitlers Treibstofffabriken, die bis dahin besonders hartnäckig verteidigt und nach Treffern stets wieder schnell in Stand gesetzt worden waren.

Es brauchte laut US-Bilanz allerdings insgesamt 22 Luftangriffe, um die Hydrieranlage Leuna dauerhaft zu zerstören. Insgesamt 6552 Flugzeuge warfen dabei bis zum Kriegsende 18 328 Tonnen Bomben.

Die US-Strategie hatte einen hohen Preis, oft genug endeten großkalibrige Unternehmen in großen Desastern. „Tidal Wave“ (Flutwelle), ein Angriff auf Rumäniens Ölproduktion, kostete 57 Maschinen, ein Drittel der Angriffsformation. Bei „Frantic II“ praktizierten Pulks der 15. US-Flotte eine neue Angriffstechnik namens „Shuttle Bombing“ – aus England kommend bombardierten sie Ziele in Deutschland und flogen weiter, um in der Sowjetunion für neue Angriffe aufzutanken. Unbemerkt waren ihnen jedoch Luftwaffeneinheiten gefolgt und zerstörten auf dem Landeplatz im ukrainischen Poltawa 47 geparkte US-Bomber.

Blutiger Tiefpunkt der amerikanischen Luftoffensive: Der Angriff auf Kugellagerfabriken in Schweinfurt im Oktober 1943, der als „Black Thursday“ in die Annalen der U.S. Air Force einging.

Die Luftwaffe hatte ein Rekordaufgebot von 400 Jägern eingesetzt und wütete nahezu drei Stunden lang unter den Fliegenden Festungen. 60 schwere B-17-Bomber wurden abgeschossen, ein Dutzend kehrte schrottreif zurück, einige stürzten noch bei der Landung ab, und jene 121 Boeings, die stark reparaturbedürftig die Heimkehr schafften, hatten eine Vielzahl Tote und Verletzte an Bord.

Die amerikanische Schlagkraft konnten solche Verluste jedoch nicht mindern, Air-Force-Chef „Hap“ Arnold kommandierte schließlich weltweit 60 000 Maschinen.

Eine wahre Vorstellung von den riesigen Verbänden hatten – beim eingeschränkten Sichtfeld ihrer Cockpitfenster – nicht einmal die Piloten. Während der Weihnachtsangriffe 1944 bat ein MG-Schütze den Kapitän seiner „Liberator“ in die oberste Schießkanzel. So etwas hatte Pilot Robert W. Vincent noch nie gesehen – „überall am Himmel, so weit das Auge reichte, US-Bomber, die alle in Richtung Deutschland flogen“. An diesem Tag hatten die Amerikaner 2900 Flugzeuge über Deutschland aufgeboten.

Neben der Menge des eingesetzten Materials bestimmte der technologische Fortschritt den Luftkrieg, vor allem in der Funkmesstechnik. Zu Beginn verwendeten Deutsche und Engländer ähnliche Peilsysteme, um ihre Kampfflugzeuge erst annähernd, dann immer genauer ins Ziel zu bringen. Später setzten beide Seiten Radartechnik ein – die englischen Bomber wurden mit Elektronik gespickt, und die deutschen Jäger trugen Antennen-Gestänge, die aussahen wie Geweihe.

Beim Showdown der Flugelektroniker konnten die Deutschen allerdings nie völlig Schritt halten. Mit Verzögerung zogen sie zwar fast immer nach; am Ende konnten Nachtjäger sogar die englischen Bomber auf einem bordeigenen Radarschirm sehen. Aber die anderen hatte die besseren Ideen immer etwas eher – auch die

„Ob ich mir Gedanken über die Moralität dessen mache, was wir getan haben? Da müsste ich verrückt sein!“

US-General Curtis LeMay über die Bombardierung von Städten

ganz einfachen – wie das Abwerfen von Stanniolstreifen, um auf deutschen Radarschirmen statt einzelner Maschinen diffuse Metallwolken erscheinen zu lassen.

Es war, konstatierte der Fachautor Georg Hentschel, ein „Verfolgungsrennen mit überlegenem Sieg der Engländer“. In seinem Buch über die deutsche Luftrüstung liefert der ehemalige Luftwaffeningenieur viele Belege und vor allem einen womöglich entscheidenden Grund: Durch Gleichschaltung hatte Hitlers Zwangsstaat auch die Kreativität seiner technischen Intelligenz blockiert – und wurde somit ein Opfer des eigenen Systems.

Im NS-Reich führten oft Hofschranzen das Wort wie der für Luftkriegstechnik verantwortliche „Generalluftzeugmeister“ Erhard Milch, ein gernegroßer „Führer“-Satrap, den seine Mitarbeiter in der dritten Person Plural („Herr Feldmarschall haben entschieden“) anzureden hatten.

Milch hatte keinen Sinn für die Pionierrolle, die eine kreative Tüftlerszene bei der Entwicklung der Funktechnik zu spielen vermochte. Im Gegenteil: Freie Amateurfunker standen im NS-Land unter Generalverdacht, „zu 99 Prozent Moskau-Jünger“ zu sein (Erhard Milch). Ein schwerer Denkfehler, den am Ende auch Hermann Göring, einer der Hauptverantwortlichen, bereute: „Wir haben diese Bastlergemeinschaften zerstört und zerschmettert“, lamentierte Hitlers Vize.

Die wichtigsten Fehlentscheidungen fällte Hitler persönlich. Er stoppte die effizienten Nachtjägerangriffe auf englische Bomberbasen, zog Techniker von einem serienreifen Boden-Luft-Raketenprojekt ab, um den Bau der „Vergeltungswaffe“ V2 zu forcieren. Auch die Weiterentwicklung des ersten Strahljägers Me 262 stellte der „Führer“ zurück, Vorrang bekam ein Düsenbomberprojekt für Racheflüge gegen England.

Als das Kriegsende näher rückte und die Nazi-Oberen die letzte Rettung doch wieder in der Abwehr der alliierten Bombenmaschinerie suchten, lahmte die Jägerproduktion bereits – auch wenn Milch seinen Planern neues Effizienzdenken abforderte: „Die Russen haben in Spanien ihr Fahrgestell mit Bindfaden hochgeholt. Das ist nicht schön, aber es geht auch.“

1944 kam der Düsenjäger Me 262 doch noch und schreckte alliierte Bombercrews – „ein Klecks, der eine Dampfspur hinterließ“ und schneller als alles war, was er je gesehen hatte, beschrieb ein Bordschütze beeindruckt seinen ersten Sichtkontakt mit dem Phantom.

Doch das Gros der insgesamt noch 1500 ausgelieferten Exemplare musste am Boden bleiben. Geeignete Piloten dafür gab es nach den Verlusten der vergangenen Monate kaum noch, und vor allem fehlte es an Sprit. Dabei wurde der Hightech-Jet, um Treibstoff zu sparen, oft schon von Hand zum Start geschoben; Adolf Galland, lange Zeit Hitlers Lieblingsflieger, dessen Me-262-Einheit am Schluss noch über 50 US-Bomber zerschoss, ließ am Boden sogar Kühe vorspannen – groteskes Symbol für das Endstadium eines Luftkriegs, in dem die Nazis sich technologisch unbesiegbar wähnten.

Am 16. März 1945 bekam das Finale dann ein Datum, Rüstungsminister Albert Speer erklärte Hitler: „In vier bis acht Wochen bricht unsere Produktion unausweichbar zusammen.“ Den Him-

Beim Angriff auf Merseburg abgeschossener B-17-Bomber: *Gewaltige Operationen, schmerzliche Desaster*

mel über Deutschland beherrschten nun die Alliierten. Einen grausigen Höhepunkt kurz vor Schluss sollte noch einmal die 5. Bomber-Group setzen. Mit 244 Lancasters brachte sie am 13. Februar ihren seit der Nacht von Braunschweig gefürchteten Bombenfächer von neuem aus, es war die erste Welle des Angriffs auf Dresden.

Wie diese Stadt sahen nun auch viele andere aus. Dem amerikanischen Bomberpiloten Lewis Lyle kam es beim Blick aus dem Cockpitfenster auf Berlin so vor, „als hätte man einen Rechen hindurchgezogen“.

Zweifel am Sinn der monströsen Bomberschlacht kamen jedoch weder Lyle noch den meisten seiner Mitstreiter aus Royal Air Force und US-Luftflotte – nicht einmal Lyles Landsmann Melvin Larsen, obwohl der Geistlicher war. Larsen schwankte zwar öfter, ob er dem Gebot „Du sollst nicht töten“ gehorchen solle oder eher der Psalterstelle: „Herr, wie lange sollen die Gottlosen prahlen?“ Doch immer wenn er es als Flieger betrachtete, war er ganz sicher, dass jeder Bombentag „uns dem Ende des Krieges näher brachte“. CHRISTIAN HABBE

„Wie ein Schlag in den Magen“

Hohe Todesraten auch in den eigenen Reihen verunsicherten die Besatzungen alliierter Bomber. Vergebens kämpfte die Militärführung gegen „Drückeberger“: Zu Hunderten mussten Kampfflieger wegen psychischer Störungen behandelt werden.

Der Mann war ein Flieger-Idol – mit all den abgeschossenen Gegnern, seinen drei überlebten Abstürzen, den Kriegsauszeichnungen zuhauf. Dann verschwand er spurlos. Am 12. April startete Adrian „Warby“ Warburton, 26, damals Englands berühmtester Kriegsflieger, mit einem Lightning-Aufklärer in Richtung Süddeutschland – und wurde nie wieder gesehen. Damit war die Saga rund: Als Warbys Heldenstory 1953 verfilmt wurde, spielte Alec Guiness den Hauptpart, die verschollene Legende.

Ende letzten Jahres fand man Warby doch noch. Zwei Meter tief im Boden eines Ackers bei Landsberg wurde das Wrack einer Lightning freigelegt, die sich nach Angaben örtlicher Zeitzeugen an jenem April-Tag auf freiem Feld brennend in die Erde gebohrt hatte. Die Überreste des Piloten sind nicht mehr identifizierbar. Aber nach Auswertung ihrer Unterlagen hatten Experten des Londoner Verteidigungsministerium keine Zweifel: „Es ist definitiv Warburton“, verlautbarte die Behörde und benachrichtigte stilgerecht den einzigen noch lebenden Angehörigen, einen Neffen.

Nun wandert auch dieser letzte Fliegermythos in die Aktenschränke, und durch das Spektakel ist ein besonders erschreckendes Luftkriegskapitel wohl fürs Erste vollständig abgeschlossen – die Leidensbilanz der alliierten Kampfflieger. Denn den 600 000 deutschen Bombenopfern steht auf der anderen Seite eine ebenfalls katastrophale Totenstatistik gegenüber: Englands Royal Air-Force (RAF) und die Luftflotten der USA verloren beim Bombenkrieg in Europa jeweils etwa 80 000 Kampfflugzeuginsassen.

Allein bei den Bombenangriffen gegen deutsche Städte verlor die RAF praktisch jedes dritte Besatzungsmitglied, etwa 55 000 insgesamt. Es waren überwiegend Engländer, aber auch 10 000 Kanadier, 4000 Australier und Mannschaften aus den übrigen Ländern des Commonwealth.

GALERIE BILDERWELT (L.); KARL HOFFKES (R.)

Segnung einer US-Besatzung vor dem Start in England (1944), englischer Bombenflieger: *Furcht und Elend in den Cockpits*

Die inzwischen gern heroisch verklärte Siegesgeschichte hat in Wirklichkeit eine Schattenseite aus ziemlich viel Furcht und Elend. Das brachten die Flieger tagtäglich über die Menschen am Boden, doch sie selbst blieben davon auch nicht verschont.

Beängstigend für die Akteure war schon die Einsatzstatistik. Der Kampfplan der