



Online-Publikationen des Stadtarchivs Heilbronn 20

Bläsi, Hubert / Schrenk, Christhard
Heilbronn 1944/45. Leben und Sterben einer Stadt
Zweite, korrigierte Auflage
2014 Stadtarchiv Heilbronn

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 6

urn:nbn:de:101:1-2014012714609

Die Online-Publikationen des Stadtarchivs Heilbronn sind unter der
Creative Commons-Lizenz CC BY-SA 3.0 DE lizenziert.

Stadtarchiv Heilbronn
Eichgasse 1
74072 Heilbronn
Tel. 07131-56-2290
www.stadtarchiv-heilbronn.de

Heilbronn 1944/45



Stadt*archiv* Heilbronn

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn

Im Auftrag der Stadt Heilbronn
herausgegeben von Christhard Schrenk

6

Heilbronn 1944/45

2014
Stadtarchiv Heilbronn

Hubert Bläsi – Christhard Schrenk

Heilbronn 1944/45

Leben und Sterben einer Stadt

Zweite, korrigierte Auflage

2014

Stadtarchiv Heilbronn

Redaktion: Hubert Weckbach

An etlichen Stellen des Texts wurden Korrekturen angebracht; im Übrigen entsprechen Text und Seitenumbruch dem Original aus dem Jahr 1994; auch die Rechtschreibung wurde auf dem Stand von 1994 belassen.

© Stadtarchiv Heilbronn 2014

Zweite, korrigierte Auflage

Gesamtherstellung: VDS  VERLAGSDRUCKEREI SCHMIDT

91413 Neustadt an der Aisch

Das Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Stadtarchivs Heilbronn unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

ISBN 978-3-940646-15-6

Inhalt

Geleitwort des Oberbürgermeisters zur zweiten Auflage	7
Vorwort des Oberbürgermeisters zur ersten Auflage	8
Vorwort des Herausgebers zur ersten Auflage	9
Vorwort des Herausgebers zur zweiten Auflage	11
CHRISTHARD SCHRENK	
Das Jahr 1944	12
Vorgedanken	12
Das alte Heilbronn	13
Das Schicksalsjahr 1944	14
Die Bilanz	26
Schlußbemerkung	27
Abkürzungen	28
HUBERT BLÄSI	
Angriffsziel Heilbronn. Alliierte Quellen dokumentieren die Zerstörung der Stadt 1944/45	29
Einleitung	29
Heilbronn als Angriffsziel in der alliierten Planung	32
Die <i>Mosquito</i> -Angriffe im Herbst 1944	66
Der Angriff der <i>Royal Air Force</i> auf Heilbronn am 4. Dezember 1944	69
Der geplante Ablauf des Angriffs	75
Der tatsächliche Ablauf des Angriffs	79
Die Bilanz des Luftangriffs vom 4. Dezember aus britischer Sicht.	102
Der Luftkrieg gegen das »Ziel Heilbronn« geht weiter	109
Strategischer und taktischer Luftkrieg	109
Die Zeit der Jaboangriffe	110

Einsatzverfahren der Verbände der <i>1st TAF</i>	112
Abriegelungsoperationen (<i>Interdiction</i>)	112
Direkter Erdsatz (<i>Army Cooperation</i> bzw. <i>Close Support</i>)	113
Angriff auf vor Einsatzbeginn festgelegte Ziele (<i>Pre-briefed Missions</i>)	113
Bewaffnete Aufklärung (<i>Armed Reconnaissance</i>)	113
Photoaufklärung (<i>Photo Reconnaissance</i>)	113
Nachtstöreinsätze (<i>Intruder Missions</i>)	113
Die Luftangriffe im Zeitraum Dezember 1944 – April 1945	114
Anhang	130
Dokumente	130
Literaturverzeichnis	227
Benutzte Archive	227
Danksagung	228
Hinweis	228
Register	229
Orte	229
Personen	233
Sachen	235

Geleitwort zur zweiten Auflage

Inzwischen liegt die Zerstörung der Stadt Heilbronn im Zweiten Weltkrieg 70 Jahre zurück, und 20 Jahre sind seit der ersten Veröffentlichung des vorliegenden Buchs vergangen. Die faktenreiche Studie auf der Grundlage einer Fülle von Originaldokumenten aus britischen und amerikanischen Archiven war seit Jahren vergriffen und steht nun der interessierten Öffentlichkeit wieder zur Verfügung.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die historische Einordnung des Geschehens ebenso verändert wie die in unserer Stadt gepflegte Erinnerungskultur. Nach wie vor findet jedes Jahr am Nachmittag des 4. Dezember eine Gedenkfeier auf dem Heilbronner Ehrenfriedhof statt. Zwischen 19:18 und 19:55 Uhr – während der Zeit des Angriffs am 4. Dezember 1944 – läuten Kirchenglocken in der Stadt. Anschließend wird in der Kilianskirche ein Gedenkkonzert aufgeführt.

Diese traditionellen Elemente sind auch heute noch wichtig, aber sie werden 2014 um neue Formen ergänzt, um auch der jungen Generation einen Zugang zum Gedenken an dieses prägende Ereignis der jüngeren Heilbronner Stadtgeschichte zu eröffnen.

Dank gebührt an dieser Stelle der Heilbronner Bürgerstiftung, dem Förderverein des Stadtarchivs Heilbronn und dem Club Cornelia; sie haben durch Zuschüsse zu den Druckkosten die Herausgabe der neuen Auflage dieses wertvollen Buchs ermöglicht.

Harry Mergel
Oberbürgermeister

Heilbronn
im November 2014

Vorwort des Oberbürgermeisters zur ersten Auflage

Am 4. Dezember 1994 jährte sich die totale Zerstörung der alten Stadt Heilbronn zum 50. Male.

Wie in all den Jahren zuvor gedachten wir der Opfer der furchtbaren und grausamen Bombenangriffe, wir trauerten um 7000 Menschen auf dem Ehrenfriedhof. Die Mahnung unserer Toten, die Mahnung zum Frieden und zur Versöhnung, war die Botschaft mehrerer eindrucksvoller Gedenkveranstaltungen.

Schon am 3. Oktober des vergangenen Jahres spielten die Londoner Philharmoniker in Heilbronn, reichten sich Kinder und Enkel einstiger Feinde freundschaftlich die Hand. Benjamin Brittens »War Requiem«, Goyas Radierungen »Los Desastres de la Guerra« in den Städtischen Museen, eine Multivisionsschau sowie Bilddokumente im Stadtarchiv machten die Schrecken des Krieges in Heilbronn und überall in der Welt und den Willen zum Frieden in uns lebendig.

Weil aber auch für unsere Stadt der Schicksalsnacht wieder der Tag folgte, würdigten wir ebenso den Überlebenswillen und die vielen großen Beispiele von Solidarität und Nächstenliebe, ohne die es das »Heilbronner Aufbauwunder« nicht gegeben hätte. Mit der Ausstellung »Planung des Wiederaufbaues der Altstadt«, die in einem Buch gleichen Titels dokumentiert ist, zeigte uns Peter U. Quattländer, mit welcher Energie und mit welchen städtebaulichen Überlegungen Politiker, Architekten, Ingenieure, Bürgerinnen und Bürger Heilbronn aus Ruinen und Trümmern wieder aufstehen ließen.

Frieden statt Krieg, Versöhnung statt Rache, Erinnerung statt Anklage – das war die Maxime all dieser Aktivitäten. Eine Maxime, die auch nach diesem 50. Jahrestag stets der Besuch des Ehrenfriedhofs, der Ehrenhalle und des Mahnmals für die Opfer beider Weltkriege im Hafenmarktturm in uns wachrufen soll.

Hubert Bläsi und Christhard Schrenk stellen ihre historische Arbeit ebenfalls in diesen Kontext. Wenn hier die Abläufe des 4. Dezember 1944 erstmals nach einem halben Jahrhundert nüchtern und sachlich korrekt mit Hilfe von bislang unbenütztem Material aus englischen und amerikanischen Archiven dargestellt werden, dann geht es nicht um Schuld und Sühne, es geht darum, Klarheit zu schaffen und die Diskussion um die Zerstörung Heilbronn auf die sichere Grundlage historischer Fakten zu stellen.

Das ist das Ziel und das Verdienst der beiden Autoren, ihnen gilt mein besonderer Dank.

Dr. Manfred Weinmann
Oberbürgermeister

Heilbronn
im März 1995

Vorwort des Herausgebers

Das Jahr 1944 brachte die einschneidendste Zäsur in der nunmehr über 1250jährigen Geschichte von Heilbronn. Der 4. Dezember jenen Jahres, an welchem die traditionsreiche Stadt in Schutt und Asche sank, ist den Älteren noch mit schrecklicher Anschaulichkeit in lebhafter Erinnerung. Und auch die Jüngeren werden häufig damit konfrontiert.

Schon rein äußerlich – am Stadtbild – läßt sich erkennen, daß die alte Bausubstanz von Heilbronn fast nirgends mehr vorhanden ist. Sie wurde am 4. Dezember 1944 ein Raub der Bomben und Flammen. Wenn man tiefer blickt, also in die Häuser hinein, so wird man kaum eine alte Heilbronner Familie finden, welche an diesem Tage nicht Tote oder Verletzte zu beklagen hatte. Und wer schließlich versucht, den Dingen auf den Grund zu gehen und in der Stadtgeschichte zu forschen, wird immer wieder an Grenzen stoßen, weil das Quellenmaterial zu großen Teilen damals ebenfalls verbrannt ist. Da in Archiven »die Toten leben und die Stummen sprechen«, hat man zu Recht die Vernichtung von Archivalien als die zweite Tötung der Verstorbenen bezeichnet.

Der 4. Dezember 1944 ist also für Heilbronn nach wie vor ein emotionsgeladenes Thema, und eigentlich müssen angesichts des Grauens und menschlichen Leids alle Worte verstummen. Aber gerade, wenn Gefühle im Vordergrund stehen, ist die Darstellung der Fakten wichtig, ja unverzichtbar. Und in diesem Punkt besteht ein klares Defizit. Zwar ist über die Zerstörung Heilbronn im Zweiten Weltkrieg immer wieder geschrieben, gesprochen und debattiert worden – die Stadt hat dieses schwarze Kapitel also nicht verdrängt, sondern sich intensiv damit auseinandergesetzt. Außerdem wurden – z. B. durch das Stadtarchiv Heilbronn – Zeitzeugen befragt und deren Berichte gesammelt. Doch in allen Fällen war der Blick derjenige der gepeinigten Heilbronner, und beinahe durchgängig sind die zugrundeliegenden Erinnerungen erst Monate, Jahre oder gar Jahrzehnte nach dem schrecklichen Geschehen mittels Papier oder Tonband fixiert worden. Das erklärt die vielen Widersprüche und Unklarheiten, die auch heute noch in bezug auf den 4. Dezember 1944 bestehen. Denn mit der Stadt war auch die Tradition der schriftlichen Überlieferung erloschen.

Ganz anders sieht es dagegen beim ehemaligen Kriegsgegner England aus. In der Militärzentrale, welche den Angriff auf Heilbronn steuerte, sind in den Tagen um den 4. Dezember zahlreiche schriftliche Dokumente entstanden, die heute noch in den einschlägigen Archiven aufbewahrt werden, die jedoch bislang in Heilbronn kaum Beachtung gefunden haben. Es ist das Verdienst von Oberstudiendirektor a. D. Hubert Bläsi, dieses Quellenmaterial in England aufgespürt, ins Deutsche übersetzt, verarbeitet und teilweise im Anhang veröffentlicht zu haben. Gleiches gilt für seine Recherchen in den National Archives in Washington (USA). Ihm gilt mein herzlicher Dank.

Die Blickrichtung der vorliegenden Veröffentlichung ist somit bewußt nicht diejenige der Menschen auf der Flucht oder in den Kellern nach oben zu den Kampfflugzeugen, sondern umgekehrt.

Der Einstimmung auf diese – aus der Sicht der Betroffenen natürlich nüchternen – Darstellung dient ein Beitrag des Unterzeichneten mit dem Thema »Das Jahr 1944«. Auch in diesem Text wird Neuland beschritten. Wieder sind es nicht Zeitzeugen, die hier zu Wort kommen, sondern es wird in gewisser Weise ebenfalls der Blick von oben gewählt. In diesem Fall handelt es sich um die Sehweise der in der nationalsozialistischen Tageszeitung »Heilbronner Tagblatt« veröffentlichten Meinung über das örtliche Geschehen. So wird die Propagandaabsicht der damals Herrschenden erkennbar.

Natürlich kann aber in einer Arbeit über die Zerstörung von Heilbronn die Gefühlslage der Betroffenen nicht ganz fehlen. Deshalb enthält die Veröffentlichung einen besonders eindrucksvollen Zeitzeugenbericht aus der Feder von Alexander Renz über den Schicksalstag der Stadt. Außerdem wird eine kurze Bilanz versucht. Hier stehen wieder Zahlen und Fakten im Vordergrund – knapp, nüchtern, aber doch eindrucksvoll. Dagegen wird der Neubeginn und der Wiederaufbau ab bzw. nach 1945 nicht thematisiert. Beides ist anderen Spezialuntersuchungen vorbehalten.

Ein Anhang rundet die Veröffentlichung ab. Dort legt Hubert Bläsi die Quellen für seinen Beitrag offen, so daß sich jeder Interessierte auf bequeme Weise ein eigenes und direktes Bild verschaffen kann. Die Publikation von stadtgeschichtlich wichtigen Quellen hat in Heilbronn bekanntlich eine große Tradition – man denke nur an die Urkundenbücher von Eugen Knupfer (Bd. 1) und Moriz von Rauch (Bde. 2 bis 4). Diese sind, nachdem die zugrundeliegenden Archivalien im Zweiten Weltkrieg größtenteils untergegangen sind, ein unschätzbar wertvolles und völlig unverzichtbares Instrument für die Heilbronner Stadtgeschichtsforschung von den Anfängen bis in das 16. Jahrhundert geworden.

Auf jeden Fall fügt sich die Kombination von historischer Forschung und Publikation der wichtigsten Quellen hervorragend in das Konzept der Veröffentlichungsreihe »Quellen und Forschungen« des Stadtarchivs Heilbronn ein, als deren 6. Band die vorliegende Arbeit erschienen ist. Daß dieses Erscheinen fristgerecht möglich wurde, ist nicht zuletzt das Verdienst von Herrn Stadtarchivrat Hubert Weckbach. Ihm sei für seine engagierte und kompetente redaktionelle Betreuung herzlich gedankt.

Dr. Christhard Schrenk
Direktor

Heilbronn
im Februar 1995

Vorwort des Herausgebers zur 2. Auflage

Seit dem Erscheinen der 1. Auflage der vorliegenden Publikation sind zwei Jahrzehnte vergangen. Doch nach wie vor ist die Zerstörung der Stadt Heilbronn am 4. Dezember 1944 ein für das Gemeinwesen äußerst prägendes Ereignis. Dies gilt, obwohl die Zeitzeugen, die noch aus eigenem Erleben berichten können, immer älter und weniger werden. Dem steht eine große Zahl von schriftlich aufgezeichneten Berichten gegenüber, die im Stadtarchiv Heilbronn aufbewahrt werden.

Doch in den letzten 20 Jahren hat sich in doppelter Hinsicht die Perspektive verschoben. Einerseits waren die meisten der heute noch lebenden Zeitzeugen des Infernos am 4. Dezember 1944 damals Kinder. Ihr Blick ist naturgemäß ein anderer als derjenige der damals Erwachsenen. Unabhängig davon ist aber auch die geschichtswissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema nicht stehen geblieben. In den ersten Nachkriegsjahrzehnten wurde die Zerstörung der Stadt Heilbronn im Zweiten Weltkrieg aus der Sicht der Opfer betrachtet. Die 1. Auflage des vorliegenden Bandes vollzog einen Perspektivenwechsel und fügte der in Heilbronn bestehenden, emotionalen Erinnerungskultur eine nüchterne, militärstrategische Aufarbeitung aus englischer Sicht hinzu. Aber dabei ist das Stadtarchiv Heilbronn nicht stehen geblieben. Sowohl in der Stadtgeschichte „Von Helibrunna nach Heilbronn“ (1998) als auch im Band V der Chronik der Stadt Heilbronn (2004) sowie ganz besonders in der Ausstellung „Heilbronn historisch!“ (2012) wurden die beiden Perspektiven zusammengeführt und in den Kontext des Nationalsozialismus sowie des Zweiten Weltkriegs eingeordnet.

Prof. Dr. Christhard Schrenk
Direktor

Heilbronn
im August 2014

Das Jahr 1944

Vorgedanken

Das Jahr 1944 verdient in Heilbronn die Bezeichnung »Schicksalsjahr«. Das ist völlig unstrittig. Was die Heilbronner Bevölkerung in diesem Jahr – vor dem 4. Dezember – empfunden hat, berichten Zeitzeugen immer wieder. Besonders dicht fließt der Überlieferungsstrom zu den Vorgängen am Tag der Zerstörung und unmittelbar danach. In der Literatur, im Stadtarchiv und in privaten Sammlungen finden sich eindrucksvolle Beispiele. Diese – obwohl oft erst viel später entstanden – schildern in bewegender Weise, was damals geschah. Und trotz aller eindringlichen Worte wird es wohl für die Dabeigewesenen nie möglich sein, ihre tiefsten Empfindungen wirklich auszudrücken; genausowenig werden die anderen das Geschehen in seiner ganzen Tragweite völlig erfassen können. Aussagen von Heilbronner Zeitgenossen stehen aber in der vorliegenden Veröffentlichung nicht im Vordergrund. Hier soll dagegen der Frage nachgespürt werden, mit welchen Informationen die Heilbronner Bevölkerung im Jahre 1944 versorgt und wohl auch beeinflusst worden ist. Dieser Weg ist bislang noch nicht konsequent beschritten worden, aber er verspricht einen zusätzlichen Einblick in das Geschehen in Heilbronn im Jahre 1944. Als Quelle dafür dient das Heilbronner Tagblatt, also die nationalsozialistische Tageszeitung. Um es nochmals zu betonen: Es handelt sich nicht um die Frage, wie die Heilbronner Bevölkerung das Jahr 1944 erlebt hat. Dafür muß man – auch – Augenzeugenberichte heranziehen. Hier geht es vielmehr darum, welche Informationen die örtliche nationalsozialistische Führung in fernsehloser Zeit über das konsequent linientreue Massenmedium »lokale Tageszeitung« verbreitet hat. Aber das tägliche Leben in Heilbronn im Jahre 1944 gestaltete sich selbstverständlich viel facettenreicher, und es war auch wohl noch wesentlich mehr vom Krieg geprägt, als vom Heilbronner Tagblatt offiziell gemeldet und in dieser chronikartigen Darstellung aufgezeigt wird. So müssen viele Aspekte zu kurz kommen, wie etwa die Einsätze und der Tod von Heilbronnern an der Front und von Jugendlichen z. B. als Flakhelfer – auch wenn hierauf zum Teil die Todesanzeigen in der Zeitung ein Schlaglicht werfen. Und trotzdem ergibt sich ein farbiges Bild von Geschehnissen im Schicksalsjahr 1944 bis zur Zerstörung der Stadt am 4. Dezember.

In gewisser Weise ist der vorliegende Text eine vorweggenommene Kurzzusammenfassung dessen, was in der Heilbronner Stadtchronik für das Jahr 1944 veröffentlicht werden wird. Deshalb gebührt Frau Dr. Susanne Schlösser herzlicher Dank, denn sie hat 1993 die Arbeit an der Stadtchronik 1933–1945 übernommen und damit eine wesentliche Grundlage für den folgenden Beitrag ge-

schaffen. Auf Einzel-Quellenbelege wurde verzichtet. Statt dessen sei pauschal auf die Heilbronner Stadtchronik 1933–1945 verwiesen, die in einer Rohfassung im Stadtarchiv Heilbronn bereits vorliegt.

Das alte Heilbronn

Was war das für eine Stadt, die am 4. Dezember 1944 in Schutt und Asche gesunken ist? Eine Antwort auf diese Frage kann man von verschiedenen Blickwinkeln aus versuchen.

Wer den Gefühlsbereich in den Vordergrund stellt, wird auf die eindrucksvolle Bausubstanz abheben, die in Heilbronn vereinten Baustile der verschiedensten Kunstepochen vor seinem geistigen Auge auferstehen lassen und sich mit Wehmut an das romantische Flair dieser Stadt erinnern.

Wer mit statistischen Angaben das Wesen einer Stadt zu ergründen versucht, wird eher auf die Einwohnerzahl von etwa 77 500 Personen (einschließlich Garnison) in Heilbronn, Böckingen, Sontheim und Neckargartach im Jahre 1939 abheben und skizzieren, in welchem gewaltigem Aufwärtstrend diesbezüglich die Stadt gelegen hat, wenn man für das Jahr 1800 von 7000, 1871 von 19 000 und 1925 von 45 500 Menschen ausgeht. Heilbronn schaffte zum Ende des 19. Jahrhunderts sogar den Sprung auf den Spitzenplatz aller Industriestädte im Königreich Württemberg. In dieser Zeit hat sich natürlich auch die Siedlungsfläche ungeheuer ausgedehnt; um 1900 waren es ca. 300 ha, um 1938 etwa 1100 ha. Aber der alte Stadtkern von etwa 26 Hektar Fläche mit seinen vielen engen Straßen und Gassen ist bis 1944 noch fast unverändert erhalten geblieben.

Wer geschichtsverbunden lebt und denkt, wird auf die stolze Heilbronner Tradition als Reichsstadt verweisen. Nach der ersten Erwähnung im Jahre 741 setzte spätestens im 13. Jahrhundert in Heilbronn eine machtvolle Entwicklung ein, die ihren sichtbaren Ausdruck im beharrlichen Aufstieg zur Stadt und im 14. Jahrhundert zur Reichsstadt fand. Die konsequente Ausnutzung der naturgegebenen Vorteile – wie etwa das günstige Weinbauklima und die Lage am Neckar als schiffbarem Fluß – bildete die Basis dafür. Dazu gesellte sich die ebenso zielstrebige Herbeiführung und Anwendung der rechtlichen Grundlage für dieses Handeln. Durch eine geschickte Ausnutzung und Kombination dieser naturgegebenen und selbsterarbeiteten Vorteile stieg Heilbronn in der frühen Neuzeit zu einem süddeutschen Mühlen- und Handelszentrum auf. Der daraus resultierende Reichtum in der Stadt ist trotz – oder vielleicht gerade wegen – ihres sehr kleinen Territoriums geradezu sprichwörtlich gewesen.

Wer seinen Blick nicht über Jahrhunderte, sondern allenfalls über Jahrzehnte zurückgleiten lassen will, wird vielleicht auf die im 19. Jahrhundert in Heilbronn ganz besonders ausgeprägte Aufgeschlossenheit für neue Technologien und auf den Arzt und Naturforscher Robert Mayer (1814–1878) verweisen. Völlig zu Recht wird dieser als »größter Sohn der Stadt« verehrt, wobei dessen naturwissenschaftlich-philosophisches Gedankengebäude weit über die heute meist iso-

liert betrachtete Erstformulierung des Energieerhaltungssatzes hinausgeht. Aber natürlich blieb auch Heilbronn vom Weltgeschehen nicht abgekoppelt. Im Ersten Weltkrieg verloren etwa 2000 Soldaten von hier ihr Leben, die anschließende Inflationszeit beraubte die meisten Bürger ihres Vermögens, und die bald folgende Weltwirtschaftskrise führte auch in Heilbronn zu einer Massenarbeitslosigkeit nie gekannten Ausmaßes. Vor diesem Hintergrund ist immerhin anzumerken, daß die Nationalsozialisten hier nie die Mehrheit erringen konnten. Trotzdem gewann Hitlers Partei nach dessen sogenannter »Machtergreifung« auch in Heilbronn schnell die Oberhand und schaltete andersdenkende Kräfte aus. Die Stadt erlebte am 9. bzw. 10. November 1938 die sogenannte »Reichskristallnacht«, in welcher die Synagoge in Flammen aufging, jüdischer Besitz einer breitangelegten Zerstörungsaktion zum Opfer fiel und die traditionsreiche jüdische Gemeinde zerschlagen wurde – übrigens nicht zum ersten Mal in einer mehrhundertjährigen, sehr wechselhaften Geschichte.

Das Schicksalsjahr 1944

Januar

Das Jahr 1944 beginnt politisch am 3. Januar mit dem Neujahrsappell im Stadtgartensaal, den OB Heinrich Gültig für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung anberaumt. Der Verwaltungschef hebt bei seinem Jahresrückblick insbesondere drei Punkte hervor. Er lobt erstens die Verdoppelung des Obst- und Gemüseanbaus der Stadtgärtnerei, zweitens die Methangasgewinnung in der Kläranlage, wodurch der Betrieb des städtischen Fuhrparks aufrechterhalten werden konnte, und drittens die große Leistung der Straßenbahn, welche im Jahre 1943 insgesamt 16 Millionen Fahrgäste befördert hatte. Politisch aktiv betätigt sich auch der Heilbronner Kreisleiter Richard Drauz. Er versammelt am 16. Januar das Führungskorps der NSDAP und ihrer Gliederungen aus dem ganzen Kreis zu einer Tagung. Dabei gibt er einen Rückblick auf die vergangenen beiden Jahre. Außerdem drängt er auf eine intensivere Umsetzung des nationalsozialistischen Leitmotivs »Der Kampf ist der Vater aller Dinge« und gibt »Kämpfen, arbeiten, glauben« als Jahresparole für 1944 aus. Zwei Wochen später, am 30. Januar, begehen die örtlichen NSDAP-Gruppen den elften Jahrestag der sogenannten »Machtergreifung«. Angehörige der Kampfverbände und andere Aktive marschieren vom Silberplatz zum Marktplatz, wo Drauz zu »neuem verstärktem Einsatz« für den »Endsieg« aufruft. Schon am Vortag hatte die Sontheimer NSDAP-Ortsgruppe aus gleichem Anlaß einen Mitgliederappell durchgeführt.

Im Bereich Kunst, Kultur und Musik sind zahlreiche Aktivitäten zu verzeichnen. Am 8. Januar hat im Stadttheater die komische Oper »Don Pasquale« von Gaetano Donizetti Premiere – inszeniert und musikalisch geleitet von Musikdirektor Dr. Ernst Müller, der zwei Tage später auch ein Sinfonie-

Konzert mit dem Städtischen Orchester dirigiert. Bereits am 11. Januar folgt mit Herbert Reineckers Schauspiel »Das Dorf bei Odessa« im Stadttheater die nächste Erstaufführung – Regie führt Eberhard Gieseler, das Bühnenbild stammt von Herbert Buhe. Am 23. und 25. Januar folgen mit der Operette »Lisa benim dich« von Ernst Friese und Rudolf Weys und dem Lustspiel »Das Testament« von Werner Bernhardt zwei weitere Premieren. Außerdem spielt am 24. Januar im Rahmen der Veranstaltungsreihe der Heilbronner Konzertgemeinde erneut das Städtische Orchester.

Ebenfalls im Januar präsentiert der Kunstverein in seinen Ausstellungsräumen im Stadtgarten eine Schau von Aquarellen, Zeichnungen und Temperagemälden zum Gedenken an den gefallenen Heilbronner Maler und Grafiker Emil Klay.

Zum Bereich der Unterhaltung gehören zahlreiche Veranstaltungen der NS-Organisation »KdF«. So tritt etwa Lale Andersen in Heilbronn auf, außerdem stehen u. a. ein Liederabend und ein Bunter Nachmittag auf dem Programm.

An die Situation des Krieges erinnert z. B. im Januar/Februar 1944 eine zweiwöchige Vorführung der Löschung von britischen Phosphorbrandbomben durch den Luftschutz sowie die Bekanntgabe des Oberbürgermeisters vom 15. Januar, daß die Reichsstelle für Eisen und Metalle die Meldepflicht bzw. Abgabe von Kesseln mit mehr als fünf Litern Fassungsvermögen aus Kupfer oder Kupferlegierungen angeordnet hat. Außerdem sammeln im letzten Drittel des Monats NSDAP-Beauftragte Federn aller Art, um daraus Deckbetten für die Wehrmacht und für Bombengeschädigte herstellen zu können. Die Aktion erbringt im gesamten Kreis ein Ergebnis von fast 6900 kg.

Februar

Im Monat Februar finden in Heilbronn keine herausragenden politischen Ereignisse statt. Dagegen ergeben sich einige Detailblicke in das Alltagsleben. So wird am 1. Februar bekannt gemacht, daß bei der Straßenbahn zur Vereinfachung der Fahrgastabfertigung ein »fahrtdängenunabhängiger Einheitstarif« eingeführt wird. Erwachsene bezahlen 20 Pfennige, Militärpersonen und Kinder 10 Pfennige. Am 21. Februar meldet das Heilbronner Tagblatt die Öffnungszeiten des Stadtbades (montags 14.30–19.00 Uhr, dienstags bis freitags 8.10–12.30 Uhr; 14.30–19.00 Uhr; samstags 8.10–19.00 Uhr) und teilt mit, daß das Schwitzbad montags, mittwochs und donnerstags den Frauen, an den anderen Tagen den Männern zur Verfügung steht.

Die kriegsbedingte Rohstoffknappheit ist Gegenstand einer Anordnung des Oberbürgermeisters vom 25. Februar bezüglich der Einschränkung des Gasverbrauchs im Haushalt »zur Aufrechterhaltung der kriegsnotwendigen Gaslieferung«. Weil ein massiver Kälteeinbruch einen wesentlichen Mehrverbrauch von Gas für Heizzwecke verursacht hatte, wird das Wärmen der Küchen mit Backöfen und Gasherden verboten. Außerdem muß zusätzliches

Heizen oder gar Durchheizen mit Gas über Nacht unterbleiben, ebenso die Benutzung von Gasbadeöfen und -wassererhitzern. Von 8–10 Uhr und von 21–5 Uhr darf für Haushaltszwecke überhaupt kein Gas mehr entnommen werden.

Dessen ungeachtet bleibt die NSDAP als Organisation aktiv: Am 23. Februar wird im kleinen Rahmen der 10. Todestag von Horst Wessel begangen und am 27. eine Gruppe von 400 Hitler-Jungen und BDM-Mädchen der Geburtsjahrgänge 1926 und 1927 feierlich in die Partei aufgenommen, nachdem zuvor das Aufnahmemindestalter auf 17 Jahre herabgesetzt worden war. Schon am 5. und 6. Februar erhalten die Führer und Führerinnen des HJ-Bannes 121 im Rahmen der vormilitärischen Wehrerziehung eine »Spähtrupp-Schulung« mit theoretischen Vorträgen und einer praktischen Geländeübung.

Umfangreich präsentiert sich auch im Februar das kulturelle Angebot. Bereits am 2. d. M. stehen im Theater zwei Opernpremierer (»Cavalleria rusticana« von Pietro Mascagni und »Der Bajazzo« von Ruggiero Leoncavallo) auf dem Programm, weitere Erstaufführungen folgen am 15. Februar mit dem Schauspiel »Leonidas« von Werner Jäckel und am 24. mit Gerhard Hauptmanns »Der Biberpelz«. Die Musikfreunde können aber auch Sinfonie-, Orgel-, Klavier-, Chor- und andere Konzerte besuchen. Außerdem lesen Christian Leichtle aus Friedrich von Schillers »Don Carlos« und Dr. Ludwig Finckh aus seinem Werk »Das goldene Erbe«; der Kunstverein präsentiert eine Ausstellung von Ölgemälden, Aquarellen, Holzschnitten und Kupferstichen verschiedener Künstler; im Ufa-Palast läuft der Bavaria-Film »Der unendliche Weg« mit dem Talheimer Schauspieler Eugen Klöpfer in der Titelrolle; Vorträge klären z. B. über das Thema »Krebs« auf oder beschreiben anhand von Dias die Dolomiten.

März

Der Monat März beginnt in Neckargartach mit der feierlichen Aufnahme von 54 Hitler-Jungen und BDM-Mädchen in die NSDAP. Auch die NSV kann in einer Werbeaktion ihren Mitgliederstand deutlich erhöhen und auf 22,6% der Gesamtbevölkerung des Kreises Heilbronn steigern. Am 12. März begeht die NSDAP den Heldengedenktag. Abordnungen der Partei und der Wehrmacht marschieren auf dem Marktplatz auf, Fahnentrupps postieren sich auf der Rathaustreppe, auf hohen Pylonen lodern Flammen. Gedenkansprachen und Kranzniederlegungen stehen auf dem Programm. Auch in Neckargartach und Sontheim finden entsprechende Feiern statt.

Ebenfalls im März wird die diesjährige »Theaterwoche der Hitlerjugend« mit zahlreichen geschlossenen Vorstellungen abgehalten. Darüber hinaus bietet das Stadttheater einen Ballett-Abend sowie die Premierer der Lehar-Operette »Paganini« (3. März) und der Mozart-Oper »Don Giovanni« (17.). Musiklehrerin Otilie Fröschle lädt am 5. zu einer Max-Reger-Gedenkstunde ein, das Städtische Orchester gibt am 13. unter Leitung von Dr. Ernst Müller ein Sinfoniekonzert, am 22. gastiert das Berliner Frauen-Kammerorchester in

Heilbronn, und am 26. konzertiert der Kantor Hans Arnold Metzger mit Werken für Sopran und Orgel in der Kilianskirche. Der Kunstverein zeigt Schülerarbeiten von Heilbronner, Weinsberger und Neckarsulmer Oberschulen. Parallel dazu organisiert die NS-Gemeinschaft »KdF« verschiedene Unterhaltungsveranstaltungen.

Immer wieder wirft auch die Kriegssituation ihre Schatten auf Heilbronn. So treffen am 3. März 121 verwundete Soldaten im Austausch nach dreiwöchiger Reise aus der Kriegsgefangenschaft in Nordamerika und Kanada in Heilbronn ein. Sie werden am folgenden Tag vom Befehlshaber im Wehrkreis V und Elsaß, General der Panzertruppen Veiel, und Reichsstatthalter Wilhelm Murr in Anwesenheit des Standortältesten der Pristerwaldkaserne, Oberst Hellwig, Kreisleiter Richard Drauz, Oberbürgermeister Heinrich Gültig, Landrat Dr. Ernst Heubach und Polizeidirektor Karl d'Angelo begrüßt. Etwas weniger spektakulär verläuft die Durchreise von Kindern aus dem Ruhrgebiet, die im Rahmen der Kinderlandverschickung am 29. März auf dem Heilbronner Hauptbahnhof von Frauen des NSV-Bahnhofsdienstes mit Milch, Kaffee und »Stullen« versorgt werden.

Mehrfach erfolgen Sammlungen für das Kriegs-WHW 1943/44. Als Abzeichen dienen zehn verschiedene Märchenfiguren aus Porzellan. Am 18./19. März erhält die Bevölkerung in diesem Rahmen ein markenfreies Eintopfessen. Aber nicht nur die Nahrungsmittel sind knapp. Um Spinnstoffe einzusparen und gleichzeitig den Arbeitskräftemangel auszugleichen, wird für die Mädchen des BDM eine öffentliche Nähstube eingerichtet, in der an wöchentlich zwei Abenden unter fachmännischer Anleitung Kleidungsstücke ausgebessert und geändert werden können.

Zwei ganz unterschiedliche Informationen sollen das Bild über den März des Jahres 1944 in Heilbronn abrunden: Vom 27. bis 31. führt das Staatliche Gesundheitsamt für alle Kinder vom ersten bis sechsten Lebensjahr eine Diphterie-Schutzimpfung durch; für die Zeit vom 27. März bis zum 1. April ordnen Oberbürgermeister und Landrat für den Stadt- und den Landkreis eine intensive Bekämpfung der Ratten an.

April

Im April begeht die Stadt auf politischer Ebene zwei Geburtstage: Am 2. wird Kreisleiter Richard Drauz 50 Jahre alt, am 20. treten anlässlich des Geburtstags von Adolf Hitler die Amtsträger aller Gliederungen der Partei zu Appellen an. Am gleichen Tag sieht sich Karl d'Angelo als Polizeidirektor genötigt, gegen Disziplinlosigkeit bei Luftalarm vorzugehen. Er ordnet an, daß sich bei Fliegeralarm alle Bürger, die sich nicht in Gebäuden befinden, auf dem kürzesten Weg in die dafür vorgesehenen Luftschutzräume zu begeben haben. Auch die öffentlichen Lokale (wie z. B. Gaststätten, Kinos, Postgebäude, Bahnhofshallen) müssen schnellstens geräumt werden. Drei Tage später findet in Böckingen eine große Luftschutzübung statt.

Unabhängig davon beleben weiterhin zahlreiche Veranstaltungen und Ter-

mine das Kulturangebot. Am 2. April wird eine Heilbronner Zweigstelle der Hölderlin-Gesellschaft aus der Taufe gehoben, am 7. führt der Heilbronner Singkranz das »Requiem« von Giuseppe Verdi in der Kilianskirche auf, das Theaterpublikum erlebt die Premieren der Johann-Strauß-Operette »Wiener Blut« (15.) sowie des heiteren Volksstückes »Krach im Hinterhaus« von Maximilian Böttcher (20.), und auch die NS-Gemeinschaft »KdF« steuert Vergnügungsveranstaltungen bei.

Im April beginnen die sportlichen Freiluft- und Wettkampftaktivitäten wieder. Am 16. eröffnet die Heilbronner Ruder-Gesellschaft »Schwaben« e. V. die Saison mit dem Anrudern auf dem Neckar. Zum Monatsende profiliert sich die Mannschaft des Tischtennisclubs 1930 Heilbronn in einem überregionalen Vergleichskampf.

Eine andere Form des Wettbewerbs erlebt die Stadt im Rahmen des »Reichsentscheids für das Nahrungsmittelhandwerk im Kriegsberufswettkampf 1944«. Mit Hans Ludwig Fröschle (Metzgerei) und Kurt Gosson (Bäckerei) stellt Heilbronn zwei der elf Berufsbesten in den einzelnen Leistungsklassen. Anfang Mai wird Adolf Heinrich Reichssieger der Abteilung Weingärtner werden.

Nachdem im März die Ratten bekämpft wurden, müssen nun vom 5. bis 8. April die Nutzer von landwirtschaftlichen Flächen in Heilbronn, Böckingen, Neckargartach und Sontheim Giftgetreide gegen die Feldmäuse auslegen. Am 25. fordert der OB zur Wespen- und Hornissenbekämpfung auf. Die Stadt vergütet für jede beim Stadtbaumwart abgelieferte Wespenkönigin 50, für Hornissenköniginnen 80 Pfennige.

Rohstoff- und Lebensmittelknappheit sind natürlich auch im April 1944 ein wichtiges Thema. Am 15. wird die Bevölkerung aufgerufen, die in den Küchen anfallenden Knochen regelmäßig den Schulkindern für die Schullaltstoffsammlung mitzugeben oder zu den Sammelstellen im Ortsgruppenbereich zu bringen. Wer 5 Kilo Knochen abgeliefert, erhält Bezugsmarken, die zum Kauf von einem Stück Kernseife berechtigen. Verwirrung im festgefügteten Bezugsmarkensystem lösen die Alliierten aus, die Ende April über Heilbronn nachgemachte Berechtigungskarten abwerfen. Die Bevölkerung wird unter Strafandrohung aufgefordert, diese Lebensmittelmarken bei der nächsten Polizeidienststelle abzuliefern.

Mai

Rohstoffknappheit und Wiederverwertung sind auch im Mai 1944 wichtige Themen. In Heilbronn wird bekanntgemacht, daß die Besitzer von Zelten und Zeltplanen diese dem zuständigen Wirtschaftsamt anzeigen müssen. Am 7. Mai beginnt eine vierwöchige Spinnstoffsammlung, bei der in den Ortsgruppensammelstellen Altkleider, Wäsche und Spinnstoffe entgegengenommen werden. Darüber hinaus holt die HJ die Zivilkleidung derjenigen jungen Männer in den Haushalten ab, die zur Wehrmacht, zum RAD, zum Landjahr oder als Luftwaffenhelfer eingezogen worden sind. Am 10. ruft u. a. der

Kreisbeauftragte für das Sammlungswesen der NSDAP die Schulen dazu auf, Heil- und Teekräuter zusammenzutragen und abzuliefern.

Ende des Monats wird bekannt, daß die Gemeinschaftsküche des »Sozial-Gewerks für das Handwerk« seit ihrer Eröffnung im März 1941 in Heilbronn 180 000 und in Weinsberg 20 000 Essen ausgegeben hat. Eine Mahlzeit kostet 60 Pfennige, davon trägt der Arbeitgeber ein Drittel. Erstaunlich hoch liegt die Zahl der »Männer und wehrfähigen Jugendlichen«, von denen allein aus Heilbronn ca. 8800 am »Deutschen Wehrschießen 1944« teilnehmen.

Die Siedlergemeinschaft der Ernst-Weinstein-Siedlung (heute: Kreuzgrund) geht aus dem vom Deutschen Siedlerbund im Jahre 1943 ausgeschriebenen Leistungswettbewerb als Reichssieger hervor.

Am Muttertag (21.) verleiht die NSDAP im Rahmen von Feierstunden in Heilbronn, Böckingen, Neckargartach und Sontheim insgesamt 62mal das Mutterkreuz.

In der Kilianskirche erklingen in einer Serie von Konzerten Orgelwerke von Johann Sebastian Bach. Außerdem tritt ein Stuttgarter Streichtrio auf (8.), das Städtische Orchester unter Leitung von Dr. Ernst Müller gestaltet ein Sinfoniekonzert, das Theater erlebt Premieren der komischen Oper »Ero der Schelm« von Jakov Gotovac (4.), des Schauspiels »Der Richter von Zalamea« von Pedro Calderon und der Operette »Die Erntebraut« von Oskar Nedbal. Der Kunstverein zeigt Arbeiten von 54 Laien-Künstlern aus Heilbronn und Umgebung. Die NS-Gemeinschaft »KdF« erfreut die Bevölkerung mit Varieté, Akrobatik und Unterhaltung.

Juni

Auch im Juni wird kulturell viel geboten. Gleich am 1. wartet das Stadttheater mit der Premiere von Albert Lortzings Oper »Zar und Zimmermann« auf; bereits am 6. steht die erste Aufführung der Komödie »Aimée« von Heinz Coubier auf dem Programm, am 16. folgt die Oper »Nabucco« in der Fassung von Julius Kapp und am 21. als letzte Neueinstudierung der Spielzeit 1943/44 die Komödie »Der Kaiser von Amerika« von George Bernard Shaw. Außerdem geht die Reihe der Bach-Orgelkonzerte weiter, am 5. gastiert das Stuttgarter Wendling-Quartett, am 11. führt der Singkranz anlässlich seines 125jährigen Bestehens in der Kilianskirche Joseph Haydns »Schöpfung« auf, und am 19. beschließt die Heilbronner Konzertgemeinde die Spielzeit 1943/44 mit einem Sinfoniekonzert des Städtischen Orchesters. Darüber hinaus bietet die NS-Gemeinschaft »KdF« auch im Juni wieder Unterhaltungsveranstaltungen an. Jungvolk, Jungmädels, HJ und BDM tragen am 3. und 4. Juni auf den Plätzen des VfR, der Turngemeinde, des Turnbundes, des Turnvereins Sontheim und auf dem HJ-Sportplatz in Böckingen den diesjährigen »Reichssportwettkampf der HJ« aus.

Dieses Bild von einer relativ »heilen Welt« wird jedoch immer wieder gestört durch Meldungen, die an den Kriegszustand erinnern. So ordnet am 3. Juni der Polizeidirektor als örtlicher Luftschutzleiter an, daß die Besitzer von Gebäu-

den alle fest ins Mauerwerk eingelassenen Gitter vor Kellerfenstern entfernen und schwer bewegliche Gitter leicht herausnehmbar machen müssen. Am 25. Juni läßt er ab 8 Uhr eine Luftschutzeinsatzübung im Bereich der nördlichen Altstadt durchführen.

Der Oberbürgermeister trifft auch im Juni Anordnungen zur Ungezieferbekämpfung. Er gibt bekannt, daß Besitzer von Kartoffelfeldern einen wöchentlichen Kartoffelkäfersuchdienst durchführen müssen. Außerdem haben sich die Tabakkleinpflanzer (26 bis 200 Tabakpflanzen) wegen Besteuerung beim Heilbronner Hauptzollamt zu melden.

Die Bevölkerung muß darüber hinaus alles geerntete Obst mit Ausnahme der für den eigenen Haushalt benötigten Menge bei den Sammelstellen abliefern. Schließlich haben am 29. Juni aufgrund einer Verfügung des Oberkommandos des Heeres alle Hundebesitzer mit ihren Tieren auf der Theresienwiese zu erscheinen. Etwa 1000 Vierbeiner werden für den Einsatz bei der Wehrmacht und der Polizei gemustert.

Juli

Im Monat Juli treten die kulturellen Aktivitäten etwas in den Hintergrund. Das Theater beendet seine Saison 1943/44; gezeigt wurden zehn Opern (83 Vorstellungen, 49 062 Besucher), sechs Operetten (147 Vorstellungen, 86 529 Besucher) und 16 Schauspiele (109 Vorstellungen, 59 742 Besucher). Dazu kamen elf Kinder- und einige weitere Aufführungen. Auch die Konzertgemeinde beschließt ihre Saison, in deren Verlauf 18 Abende gestaltet wurden, ebenso die KdF-Volksbildungsstätte. Dagegen setzt Hans Arnold Metzger seine Aufführungsserie von Orgelwerken Johann Sebastian Bachs in der Kilianskirche fort. Außerdem finden Jungtierschauen und Sportfeste statt; das Freibad Neckarhalde ist in unbeschränktem Umfang geöffnet.

Unabhängig davon muß weiterhin dem Rohstoffmangel abgeholfen werden. So ruft der Kreisbeauftragte für das Sammlungswesen alle Schulen auf, die Ablieferung echter Kamilleblüten für Lazarette und Krankenhäuser zu verstärken. Zusätzlich werden im Stadtgebiet fünf Knochensammelstellen eingerichtet. Bei der Brockelerbsenernte auf den städtischen Hofgütern arbeiten Schulklassen mit.

Der Beginn der vierwöchigen Sommerferien wird für den Stadtkreis Heilbronn mit Genehmigung des Kultusministeriums auf den 28. Juli festgesetzt, um die Einbringung der Pflückerbsen-Ernte sicherzustellen. Während der Ferien besteht aber auch das Angebot der Kindererholung im Schlageterheim (das im Mai 1933 von den Nationalsozialisten beschlagnahmte Waldheim der Arbeiterwohlfahrt beim Jägerhaus). Der Beitrag pro Kind beträgt täglich 50 Pfennige, außerdem müssen die Lebensmittelkarten für den entsprechenden Zeitraum abgegeben werden.

Die politische und militärische Großwetterlage schlägt immer wieder auf das Alltagsleben durch. So treten im Zugverkehr Reisebeschränkungen ein. Alle Fahrten von mehr als 100 km Länge und in Schnellzügen bedürfen nun einer

Genehmigung. Außerdem werden die Ladenöffnungszeiten am Mittwoch verlängert. Falls am Vormittag ein Fliegeralarm von mehr als einer Stunde Dauer stattfindet, schließen die Geschäfte nicht mehr – wie bislang üblich – zur Mittagszeit, sondern erst um 14 Uhr.

Das gescheiterte Hitler-Attentat am 20. Juli 1944 wird natürlich auch in Heilbronn zur Kenntnis genommen. Die örtliche Parteispitze ergreift die Gelegenheit, ihre »unerschütterliche Treue« zum »Führer« in Form eines Marsches durch die flaggengeschmückte Stadt mit anschließender Großkundgebung auf dem Marktplatz zu beweisen.

August

In diesem Monat spielt das Stichwort »Totaler Krieg« eine große Rolle. Der Kreisleiter bestellt die Betriebsobmänner und -leiter seines Einflußgebietes zu einer Informationsveranstaltung zu diesem Thema und klärt über die Maßnahmen auf, die der Mobilisierung aller noch verfügbaren Kräfte dienen. Insbesondere werden UK-Stellungen weitestgehend aufgehoben. Außerdem müssen sich alle Männer zwischen dem 16. und 65. Lebensjahr zum Arbeitseinsatz melden. Wegen des »Totalen Krieges« finden keine Wehrkampftage mehr statt, und das Städtische Orchester muß seine Konzerttätigkeit am 31. August aus dem gleichen Grunde einstellen. Das Theater wird zum Abbruch seiner Proben gezwungen und darf den Spielbetrieb zum 1. September nicht aufnehmen. Kulturell noch aktiv ist in diesem Monat in Heilbronn insbesondere Christian Leichtle, der Stadtführungen anbietet und – nach der Sommerpause – seine Vortragsreihe »Dichtkunst und Philosophie« wieder aufnimmt. In dieser Zeit dreht in Heilbronn der Regisseur und Kunsthistoriker Dr. Hans Curlis Farbaufnahmen für einen Propagandafilm, der uns noch heute – nach einem halben Jahrhundert – die Stadt unmittelbar vor ihrer Zerstörung zeigt.

Im August sind die Auswirkungen des Krieges zwar deutlich, doch eher indirekt zu spüren. Städtische Angestellte und Schwesternschülerinnen des Krankenhauses werden zur Gemüseernte auf dem Mönchseegelande herangezogen; alle Gemüseanbauer müssen in einem Fragebogen ihre Nutzflächen angeben; der Oberbürgermeister bittet die Bevölkerung um Einschränkung des Wasserverbrauchs; der Polizeidirektor ordnet die Entfernung von Auslagen und Dekorationen aus leicht brennbarem Material aus den Schaufenstern an. Bei einem Besuch in der Stadt am 5. August spricht Gauleiter Reichsstatthalter Wilhelm Murr der örtlichen NSDAP seine volle Anerkennung für die getroffenen Luftschutzmaßnahmen aus.

September

Der September beginnt mit Alltagsangelegenheiten. Am 4. wird das Freibad geschlossen, der Unterricht an der Karls-Oberschule nach den Ferien aufgenommen und das Stadtbad am folgenden Tag wieder geöffnet. Der Oberbürgermeister kündigt eine Schweinezählung an, und ein freiwilliger Arbeits-

einsatz für Frauen in der Rüstungsindustrie von täglich acht Stunden wird eingerichtet.

Und dann – am 10. September – erfolgt ein tiefer Einschnitt. Zwar gab es schon im Dezember 1940 Luftkriegstote in Heilbronn. Beim ersten großen Fliegerangriff auf die Stadt sind nun aber ca. 280 Opfer zu beklagen. Zahlreiche Häuser werden beschädigt oder zerstört. Betroffen sind insbesondere die Altstadt, das Südviertel und Böckingen in der Nähe des Rangierbahnhofs. In zwei Trauerfeiern nehmen die Heilbronner von den Opfern Abschied, wobei die Namen der Toten einzeln verlesen werden. Der Kreisleiter formuliert: »Sie starben als Helden für Führer, Volk und Vaterland und gehen ein in die Geschichte des deutschen Volkes.« Das Kriegsschädenamt im Wilhelmsbau nimmt die Meldungen der Betroffenen entgegen. Aus den Häuserruinen werden übriggebliebene Möbel geborgen, das Hochbauamt organisiert die Behebung der Schäden. Wegen der Baustoffknappheit dürfen aber pro Wohnung zunächst nur ein Zimmer und die Küche wiederhergestellt werden. An den Aufräumungsarbeiten beteiligen sich auch Belegschaften von Heilbronner Betrieben. Um die dadurch ausgefallenen Arbeitsstunden wieder hereinzuholen, wird am Wochenende 23./24. September zusätzlich gearbeitet und von den öffentlichen Angestellten ein weiterer Räumungseinsatz absolviert. Darüber hinaus führt der Oberbürgermeister in der Stadverwaltung im Rahmen des »totalen Kriegseinsatzes« die 60-Stunden-Woche ein.

Außerdem organisieren am Tag nach dem Angriff NSDAP-Beauftragte einen Streifendienst, der gegen »störende und strafbare Handlungen« etwa von »Verdunklungssündern« oder Obstdieben einschreitet. Zusätzlich werden die Luftschutz-Maßnahmen intensiviert, 13jährige Pimpfe zum »leichten Arbeitsdienst« herangezogen und Schüler sowie Lehrer zur Sammlung von Tee- und Heilpflanzen an zwei ganzen Tagen pro Woche aufgefordert. Das öffentliche Kulturleben bricht weitgehend zusammen.

Oktober

Der Luftangriff vom 10. September ist auch im Oktober das beherrschende Thema. Die Aufräumarbeiten werden fortgesetzt, wobei die Jugend ihren Soforteinsatz beendet und ab 4. wieder die Schule besucht. Die Bombengeschädigten erhalten Brennholz oder Kaffee. Außerdem bekommen wegen des Angriffs alle in Heilbronn wohnhaften Verbraucher als Sonderzuteilung 125 bzw. 250 Gramm Süßwaren, eine Dose Kondensmilch und die Inhaber von Raucherkarten zusätzlich 8 bzw. 12 Zigaretten. Auf der anderen Seite müssen nun auch Klein- bzw. Privatpflanzler ihren selbstangebauten Tabak bei den Obst- und Gemüsesammelstellen abliefern. Sie erhalten dort 2 Mark pro Kilo und eine Bescheinigung. Mit dieser dürfen sie eine Menge von 30 Prozent ihrer Ernte als Rauchtobak kaufen. Die Knappheit ist in allen Bereichen zu spüren. So wird 80% der Weinproduktion des Jahrgangs 1944 »sichergestellt«, der Gasverbrauch weiter reduziert und für Altpapier eine Prämie ausgesetzt. Wer 5 kg abliefern, darf je fünf Bogen Briefpapier und Umschläge kaufen. Ab

Mitte Oktober erfolgt eine Kürzung der Zuteilung von Lebensmitteln. So können »Normalverbraucher« pro Woche maximal noch 2225 Gramm Brot erwerben.

Einschränkungen greifen aber auch in anderen Bereichen um sich: Die letzten Wagen der Heilbronner Straßenbahn verkehren ab dem Kiliansplatz in alle Richtungen um 20.05 Uhr, der abendliche Dienst des Mädelsbundes und des BDM-Werkes entfällt an Werktagen, und die Fortbildungskurse der KdF-Volksbildungsstätte für Italienisch, Englisch, Französisch und Russisch werden »bis auf weiteres« verschoben.

Vor diesem Hintergrund richtet der Kreisleiter einen dramatischen Durchhalteappell an die ihm untergeordneten Parteifunktionäre: Jede Ortsgruppe müsse »zu einer Zelle des Kampfes, des Einsatzes und einer Entschlossenheit ohnegleichen« werden.

November

Der November verläuft ereignisarm. Allerdings wird – wie in den Vorjahren – der 9. als Jahrestag des Hitlerputsches begangen. In Heilbronn und in Neckargartach versammeln sich verschiedene Parteiorganisationen zu Gedenkfeiern. Die Mitglieder des Volkssturms geloben, daß sie »dem Führer des Großdeutschen Reiches, Adolf Hitler, bedingungslos treu und gehorsam sein« werden. Außerdem besuchen örtliche NSDAP-Funktionsträger verwundete Soldaten in den hiesigen Lazaretten und überreichen Bücher, Blumen, Süßigkeiten und Zigaretten.

Bezüglich der Nahrungsmittelversorgung bringt der November einen kleinen Lichtblick. Wegen der »Räumungsmaßnahmen« in einigen Grenzgebieten dürfen die Verbraucher statt Käse eine Zusatzration von 250 Gramm Fleisch oder Wurst kaufen und wenig später auf die Lebensmittelmarken bestimmter Nährmittel die halbe Menge Fleisch oder Wurst erwerben. Ansonsten wird aber auf allen Ebenen eingespart und reduziert, bis hin zu den Straßenbahnen, die nun nur noch bis um 19.30 Uhr am Kiliansplatz abfahren. Auf der anderen Seite erhalten wegen der Kriegsverhältnisse 36 junge Heilbronner Frauen eine praktische und theoretische Ausbildung zum »Einheitsfeuerwehrmann«. Die kriegsorientierte Schulung bzw. Unterrichtung der Bevölkerung nimmt überhaupt einen hohen Stellenwert ein. Unterweisungen in Kampfstoffabwehr, Brandbekämpfung und »Luftschutzdisziplin« finden statt, und die Heilbronner werden zur Überprüfung der Funktionstüchtigkeit ihrer Gasmasken sowie zur vollständigen und rechtzeitigen Verdunkelung aller Wohn-, Geschäfts- und Wirtschaftsräume aufgefordert. Auch die in den Vorjahren noch übliche Beleuchtung der Ladengeschäfte bis 19 Uhr fällt einem Verbot zum Opfer.

Dagegen nimmt der Ufa-Palast seine Filmvorführungen wieder auf. Zu sehen sind ab dem 11. u. a. Hannelore Schroth und Carl Raddatz in dem Streifen »Eine Frau für drei Tage«. Und – als ob eine Rose im Winter blüht – kann Hans Arnold Metzger seine Johann Sebastian Bach gewidmete Orgelkonzert-

reihe im Oktober in der Friedenskirche fortsetzen und im November abschließen, nachdem die Kilianskirche am 10. September schwere Schäden erlitten hatte.

Dezember

Der Dezember beginnt so, wie der November aufgehört hat. Das Altpapier-Sammeln wird nochmals intensiviert, und es erfolgt die Ankündigung einer allgemeinen Viehzählung zur Erfassung von Pferden, Maultieren, Eseln, Rindern, Schafen, Schweinen, Ziegen, Federvieh, Bienenstöcken und Kaninchen. Außerdem reduziert die Stadtbücherei ihre Ausleihzeiten und schließt den Lesesaal »bis auf weiteres«.

Dann erfolgt am Abend des 4. Dezember der große Angriff, dem über 6500 Menschen, davon etwa 1000 Kinder unter zehn Jahren, zum Opfer fallen. Gauleiter Wilhelm Murr informiert sich am 7. vor Ort über die Schäden und die eingeleiteten Hilfsmaßnahmen.

Das Heilbronner Tagblatt, dessen Untergang – schon aus Papiermangel – ebenfalls besiegelt ist, faßt sich bezüglich der Zerstörung Heilbronn sehr kurz. Am 6. Dezember ist unter der Überschrift »Der Terrorangriff auf Heilbronn« zu lesen: »In den Abendstunden des Montag führten britische Bomber einen Terrorangriff gegen die friedliche Bevölkerung der Stadt Heilbronn. Dabei wurden die Wohnviertel schwer getroffen und unersetzliche Werte vernichtet. Die Bevölkerung der schwergeprüften Stadt zeigte während des Angriffs und nach der Schreckensnacht eine vorbildlich tapfere Haltung und eine beispielhafte Kameradschaft. Wir verneigen uns vor dem stillen Heldentum der so schwer Getroffenen und vor den Opfern, die für den ewigen Bestand unseres Volkes gefallen sind. Sie sind uns heilige Verpflichtung, und unser Gelöbnis angesichts der schweren Wunden sei unser trotziges Dennoch!«

Alexander Renz, der von 1945 bis 1954 das Heilbronner Stadtarchiv leitete, hinterließ einen besonders eindringlichen Bericht über sein Erleben an diesem Montag. Sein Text steht als Gegenpol zur Zeitungsberichterstattung und stellvertretend für die vielen anderen Zeitzeugenschilderungen über die Zerstörung von Heilbronn. Er ist erstmals in der Publikation von Wilhelm Steinhilber »Heilbronn – Die schwersten Stunden der Stadt« (S. 89–99) gedruckt worden. Diese Arbeit ist 1961 als Heft 7 der Reihe »Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn« erschienen. Renz schreibt:

»An jenem Abend bat mich ein Arbeitskamerad, für ihn in der Luftnachtwache des Ernährungsamtes in der Hohe Straße einzuspringen, weil er zu einer Geburtstagsfeier wollte. Ich sagte zu (was sich letzten Endes als meine Rettung erwies) und ging deshalb vorzeitig nach Hause. Beim Alarm brachte ich meine 79jährige Mutter in den Keller – wir wohnten Schulgasse 9 – und rannte dann im Laufschrift zur Hohe Straße mit dem Gefühl, um mein Leben zu laufen, denn am nächtlichen Himmel standen bereits die gefürchteten »Christbäume«. Die Straßen waren menschenleer. Von ferne hörte man das Donnern der anfliegenden Maschinen. Im Luftschutzkeller des Ernährungs-

amtes waren wir nach meinem Eintreffen zu zwölf: zwei Männer, vier Frauen und sechs Kinder, darunter das Ehepaar Oberrechnungsrat Gabler und die dienstverpflichtete städtische Angestellte Frl. Irma Brenner, Die anderen für diesen Abend Dienstverpflichteten konnten, unterwegs von Alarm und Angriff überrascht, unseren Luftschutzraum nicht mehr erreichen. Kaum hatte sich die Türe des Luftschutzraumes hinter mir geschlossen, waren bereits die ersten Einschläge zu hören. Der Kurzwellen-Funk meldete sich: »Bombenabwürfe im Osten der Stadt und auf die Stadtmitte.« 19.20 Uhr. Wir legten uns alle auf den Boden, erfüllt von der Furcht, das Kellergewölbe könnte jeden Augenblick auf uns herabkommen. Wieder ein Bombenschlag, der Funk verstummte, das Licht erlosch, die Kinder begannen zu weinen. Die Frauen, sehr tapfer, beruhigten ihre Kinder.

Im weiteren Verlauf des Angriffes spürten wir von ihm nicht viel, doch vernahmen wir deutlich das Aufprallen der Brandbomben. Mit einem Male trat eine unheimliche Stille ein. Der Angriff war vorüber. 19.47 Uhr. Wir erhoben uns, waren aber alle noch so benommen, daß wir nicht daran dachten, den Keller zu verlassen. Plötzlich hörten wir im Keller nebenan Hacken, Klopfen, Rufen. Wir begriffen: da waren Menschen in Not und wollten zu uns herüber. Wir beiden Männer in unserem Raum nahmen die Hacken und schlugen die Trennwand ein. Und nun drängten sich 25 Menschen zu uns, Frauen und Kinder, Jugendliche und vier Männer, denen allen die Todesangst im Gesicht geschrieben stand. Mit ihnen strömten Qualm und Stickluft aus den verlassenen Kellern mit ihren brennenden Holztreppen zu uns herein. Deshalb flüchteten wir alle in den zweiten äußeren Luftschutzraum an der Hohe Straße und schlossen den ersten (inneren) luftdicht hinter uns ab. Die Männer versuchten einen ungefährdeten Ausstieg zu finden, aber draußen loderte alles in Flammen. Nun standen wir 37 Personen eng beieinander in dem dunklen, durch eine Kerze nur spärlich beleuchteten Keller und überlegten, ob wir nicht über eine Treppe in den Souterrain einen Fluchtweg finden könnten. Aber dort war auch schon Qualm eingedrungen, und drei Franzosen flüchteten aus dem Arbeitsamtskeller zu uns herüber. Wir schlossen jetzt alle Eisentüren hinter uns ab. Nach einiger Zeit stiegen drei Männer, drei Jungen und ein Mädchen, die noch zwei Kinder mitnahmen, auf die Hohe Straße aus; sie rannten durch den Feuersturm und retteten sich, erlitten aber zum Teil so schwere Brandwunden, daß einige monatelang im Krankenhaus lagen. Wir anderen blieben im Keller. Ich war noch der einzige aktionsfähige Mann: denn die drei Franzosen waren ebenfalls ausgestiegen. Der Gefahr, in der wir uns befanden, waren wir uns zu dieser Zeit nicht bewußt.

Gegen 21 Uhr bat mich Frau Maria Franke, die auch aus dem Keller der Hohe Straße 8 zu uns geflüchtet war, über die fast fünf Meter in die Höhe führende Steigleiter auszustiegen und zu versuchen, Hilfe zu holen. Frl. Brenner wollte mitgehen. Wir tauchten unsere Wolldecken in eine Wassertonne. Als ich den Keller verließ, hatte der Feuersturm etwas nachgelassen, aber der Funkensturm hielt noch unvermindert an. Weil ich gleich nach dem Ausstieg in die Hohe Straße über einen Steinbrocken fiel, bekam es Frl. Brenner mit der

Angst zu tun, ging wieder zurück und schloß die Ausstiegstüre. Auf dem Weg durch die Allee, durch die Moltke-, Ost- zur Dittmarstraße, wo ich Hilfe zu finden hoffte, kam ich trotz aller Eile nur langsam vorwärts. Die Straßen waren fast unbegehrbar und versperrt von Steintrümmern, brennendem Gebälk, wirren Telefon- und Straßenbahnleitungsdrähten. Rechts und links brannten die Häuser. Das Prasseln der Feuerbrünste erfüllte die Luft, Häusermauern stürzten ein, Dachrinnen, Steine und Ziegel wurden von unsichtbaren Gewalten in der Luft umhergewirbelt. In der Allee brannten die Bäume. Manchmal glaubte ich ersticken zu müssen, aber dann kam immer wieder ein kalter Frischluftzug von oben. Einmal ging wenige Schritte von mir eine Zeitzünderbombe hoch. Es war grauenhaft.

Für eine Strecke, die ich normalerweise in zwanzig Minuten hätte zurücklegen können, brauchte ich fast eine Stunde. In der Dittmarstraße traf ich niemanden an, weshalb ich in die nahe gelegene Wohnung des Kreisleiters ging, der sich mit mir sofort auf den Weg machte, um Hilfe zu requirieren. Als er unterwegs durch einen Feuerwehrzug aufgehalten wurde, ging ich allein auf die Suche und traf dann auch Ecke Wilhelm- und Südstraße einen Offizier und zehn Mann, die bereit waren, mir zu helfen. Durch die brennende, und verschüttete Wilhelmstraße gelangten wir unter Schwierigkeiten in die Hohe Straße. Als wir dort ankamen, waren zwei Stunden seit meinem Ausstieg verflossen. Alle Zurückgebliebenen waren bewußtlos, sechs von ihnen bereits gestorben. Die Bewußtlosen wurden zur Rettungsstelle in der Wilhelmstraße gebracht, wo weitere von ihnen starben. Auch im Krankenhaus konnten nicht alle gerettet werden. Nur sieben blieben am Leben. Auch meine Mutter hatte in der Schulgasse mit allen zur Zeit der Katastrophe anwesenden Hausbewohnern den Tod gefunden.«

Die Bilanz

Natürlich werden nüchterne Zahlen und Fakten dem mit der Zerstörung einer Stadt verbundenem Leid nicht gerecht. Trotzdem ist es sachdienlich, die Details zusammenzutragen.

Heilbronn hat im Zweiten Weltkrieg über 7000 Luftkriegstote zu beklagen, davon ist der weitaus größte Teil am 4. Dezember gestorben. Ihnen schuf die Stadt ab dem Spätsommer 1945 mit dem »Ehrenfriedhof« eine würdige Gedenkstätte, dem später noch andere Mahnmale folgten. Viele Opfer ließen aber auch bei weiteren Luftangriffen, insbesondere im Januar und März 1945, und beim sogenannten »Kampf um Heilbronn« ihr Leben. Im Vergleich mit allen anderen süddeutschen Städten steht damit Heilbronn hinter Pforzheim auf einem traurigen zweiten Platz. Nicht vergessen werden dürfen aber auch die weit über 3 000 Gefallenen und alle anderen Todesopfer, wie z. B. die 225 ermordeten jüdischen Mitbürger. Aber auch von den Überlebenden haben viele Schaden an Leib und Seele genommen, zumindest aber einige Jahre ihres Lebens verloren.

Im April 1945, als für Heilbronn der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, hielten sich im Stadtgebiet nur noch ca. 7000 Einwohner auf, für Böckingen, Neckargartach und Sontheim liegen keine Angaben vor. Im Mai 1945 lebten in Heilbronn 13 697, in Böckingen 10 933, in Neckargartach 5336 und in Sontheim 3826 Menschen, zusammen also 33 792. Diese Zahlen stiegen bis zum März 1946 auf 27 348 (Heilbronn), 14 000 (Böckingen), 7087 (Neckargartach) und 4699 (Sontheim) an, in der Summe ergaben sich 53 134 Personen. Die anderen waren ums Leben gekommen, hatten die Stadt verlassen oder saßen in Kriegsgefangenenlagern. Im Vergleich dazu hatte die Stadt – inclusive 3355 Mann Garnison – im Jahre 1939 immerhin 77 569 Einwohner beherbergt.

Im Altstadtbereich waren 100% der Gebäude zerstört, fast alle öffentlichen Einrichtungen, Schulen usw. lagen in Trümmern. Außerdem haben in den letzten Kriegstagen zurückweichende deutsche Truppen auf Befehl der nationalsozialistischen Machthaber alle wichtigen Brücken gesprengt. Schwere Schäden wiesen auch die Netze für Wasser, Gas, Strom und Telefon auf. Die Bewohner hatten Hausrat und sonstige bewegliche Besitztümer eingebüßt, die Händler viele ihrer Waren, die Handwerker und Industriebetriebe wesentliche Teile ihrer Produktionsmittel, das Archiv einen Großteil seiner historischen Quellen und vieles andere mehr.

So hatte am 4. Dezember 1944 die Todesstunde des alten Heilbronn geschlagen. Daß die Stadt sehr schnell wieder neu erstanden ist, wird üblicherweise mit dem Überlebenswillen der Bevölkerung und deren imponierender Aufbauleistung erklärt. Das ist natürlich richtig – und trotzdem kommt diese Wiedergeburt einem Wunder gleich.

Schlußbemerkung

Wer die im Kriegsjahr 1944 erschienene Tageszeitung »Heilbronner Tagblatt« zur Hand nimmt, kann daraus – jenseits von aller Propaganda und mit der gebotenen Vorsicht – viele Informationen über das Alltagsleben herausfiltern. Selbstverständlich ist das dadurch gewonnene Bild weder vollständig noch objektiv, aber es werden doch verschiedene Dimensionen des Alltagslebens sichtbar: Die Sparappelle und -maßnahmen gewinnen im Laufe des Jahres an Intensität. Nahrungsmittel, Rohstoffe usw. werden ständig knapper, die Einschränkungen sind immer deutlicher zu spüren. Trotz Krieg wird aber versucht, das Leben so normal wie möglich zu gestalten – kulturelle, sportliche und sonstige Angebote genießen bei der Berichterstattung einen hohen Stellenwert. Mit dem ersten großen Luftangriff am 10. September 1944 bricht das geistige Leben in Heilbronn größtenteils zusammen. Nun sind fast nur noch Durchhalteparolen und Sparappelle zu hören, bevor am 4. Dezember die Stadt nahezu ausgelöscht wird. Die Todesstunde des alten Heilbronn ist gekommen – aber darüber kann auch das außerhalb gedruckte »Heilbronner Tagblatt« kaum mehr berichten. Es steht selbst vor dem Ende, das formal aber erst im März 1945 besiegelt ist.

Abkürzungen

BDM	=	Bund deutscher Mädel
d. M.	=	des Monats
HJ	=	Hitlerjugend
KdF	=	»Kraft durch Freude«
NSDAP	=	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
NSV	=	Nationalsozialistische Volkswohlfahrt
OB	=	Oberbürgermeister
RAD	=	Reichsarbeitsdienst
UK	=	unabkömmlich
VfR	=	Verein für Rasenspiele
WHW	=	Winterhilfswerk

Angriffsziel Heilbronn

Alliierte Quellen dokumentieren die Zerstörung der Stadt 1944/45

Einleitung

Diese Untersuchung unternimmt an Hand von zum Teil erstmals verfügbaren Dokumenten aus britischen und amerikanischen Archiven und Berichten von Beteiligten auf britischer Seite eine Darstellung des Luftkrieges gegen Heilbronn, insbesondere eine Schilderung der Hintergründe und des Ablaufs des vernichtenden Angriffs auf die Stadt Heilbronn am 4. Dezember 1944 aus der Sicht des damaligen Kriegsgegners. Dies wird auch in vielen Details der Formulierung deutlich. Die Art dieser Dokumentation bringt es mit sich, daß die vielfältigen Leiden der Bewohner Heilbronn, das Sterben im Flammenmeer, der Schmerz und die Trauer über den Verlust von Eltern, Kindern und Verwandten, die Wehmut über das Versinken einer in Jahrhunderten gewachsenen Heimatstadt unerwähnt bleiben. Sie sind indessen nicht vergessen. Und es sei deshalb auf die äußerst verdienstvollen Arbeiten von Wilhelm Steinhilber¹, Karl-Heinz Mistele^{2,3} und Uwe Jacobi⁴ verwiesen, die, aus der Sicht der Betroffenen geschrieben, ihren festen und unverzichtbaren Platz in der Heilbronner Stadtgeschichtsschreibung gefunden haben.

Es hat in der Vergangenheit Versuche gegeben, und es gibt sie auch heute, die Verantwortung für die Zerstörung deutscher Städte allein den alliierten militärischen Führern zuzuweisen. Dazu schreibt Hans Brunswig in seinem Buch über die Zerstörung Hamburgs⁵:

Seit Luftfahrzeuge die technische Möglichkeit geben, Kampfmittel aller Art auch von oben anzuwenden, ist davon ohne die geringsten Hemmungen Gebrauch gemacht worden. Es blieb dann den Juristen überlassen, in gewundenen Erklärungen und spitzfindigen Auslegungen Rechtsgrundlagen hierfür zu finden. ... Im »Totalen Krieg« kämpfte Nation gegen Nation mit allen ihren menschlichen und technischen Fähigkeiten, in ihm waren Männer, Frauen und Kinder an ihren Arbeitsstätten und in ihren Wohnungen verstrickt. Es gab im Zweiten Weltkrieg keine »Zivilbevölkerung« mehr, die mit dem Gegner – im Gegensatz zur »kämpfenden Truppe« – eigentlich nichts zu tun hatte.

¹ Wilhelm STEINHILBER, Heilbronn – Die schwersten Stunden der Stadt, Heilbronn 1961.

² Karl-Heinz MISTELE, Die Geschichte eines Luftangriffs auf Heilbronn (4. Dezember 1944), Heilbronn 1973.

³ Karl-Heinz MISTELE, Der Luftangriff am 10. September 1944 auf Heilbronn, Heilbronn 1976.

⁴ Uwe JACOBI, 4. Dezember 1944 – Protokoll einer Katastrophe, Heilbronn 1994.

⁵ Hans BRUNSWIG, Feuersturm über Hamburg, Stuttgart 1981, S. 409ff.

Das Gesagte gilt für alle kriegführenden Staaten des Zweiten Weltkriegs. Sicher war keinem beteiligten Staat zu Beginn des Krieges das ganze Ausmaß der Schrecken bewußt, die der konsequente Einsatz der Luftstreitkräfte für die Zivilbevölkerung mit sich bringen würde, wenn es auch in jedem Land Vorstellungen und Vorbereitungen für einen Luftkrieg gab, der die Zivilbevölkerung des Gegners zwangsläufig mit einbezog. Daß die alliierte Luftoffensive sich etwa ab 1943 dank der materiellen Überlegenheit zu einem Instrument entwickelte, das schließlich ohne Beachtung der Verhältnismäßigkeit eingesetzt wurde, gehört zu den beklagenswerten Entwicklungen des Zweiten Weltkriegs. Von ihnen konnte aber nur der überrascht werden, der an die Illusion glaubte, es gäbe einen humanen Krieg. Für uns Deutsche fällt bei der Abwägung von Schuld und Verantwortung allerdings die Tatsache schwer ins Gewicht, daß der Zweite Weltkrieg von unserem Land seinen Ausgang nahm. Der 4. Dezember 1944 kann deshalb nicht isoliert betrachtet werden. Er ist zusammen mit dem 30. Januar 1933 und mit allem, was damals begann, zu sehen. Daß dieser 30. Januar 1933 nicht losgelöst von der geschichtlichen Entwicklung in Europa nach dem Ersten Weltkrieg, insbesondere nicht ohne Hinweis auf den unglücklichen Friedensvertrag von Versailles und die daraus folgende Belastung der jungen deutschen Demokratie, gewürdigt werden darf, gebietet die historische Redlichkeit.

Zwei Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges schrieb der vormalige Befehlshaber des britischen *Bomber Command*⁶, Sir Arthur Harris, in seinem Buch⁷ *Bomber Offensive* über die bei Angriffen auf deutsche Städte angewandten Verfahren u. a.:

Schließlich konnte man jedem Flugzeug im Verband einen eigenen Kurs geben, auf welchem das Ziel vom Markierungspunkt aus anzufliegen war, und einen unterschiedlichen Zeitintervall, nach dem die Bomben abzuwerfen waren, nachdem der Markierungspunkt im Zielgerät sichtbar geworden war. Das bedeutete in der Praxis, daß die Bomben jedes einzelnen Flugzeugs im gesamten Verband auf einen eigenen Zielpunkt abgeworfen wurden, was sicherstellte, daß die Bomben noch gleichmäßiger über das gesamte Zielgebiet verteilt fielen. Auf diese Weise wurde Braunschweig in der Nacht vom 4./5. Oktober 1944⁸ und Heilbronn in der Nacht vom 4./5. Dezember 1944 äußerst erfolgreich angegriffen.

Auch das Standardwerk über die Operationen der *Pathfinder Force* des *Bomber Command* erwähnt den Angriff auf Heilbronn:

... und in Süd- und Südwestdeutschland wurden dreizehn Angriffe auf elf Städte geflogen. Die No. 5 Group zeichnete für mehr als 50% dieser Angriffe

⁶ Bomber Command = Die Bomberstreitmacht der Königlich britischen Luftwaffe (Royal Air Force/R.A.F.).

⁷ Sir Arthur HARRIS, *Bomber Offensive*, London 1947.

⁸ Hier irrt Harris. Der Angriff der No. 5 Group R.A.F., von dem die Rede ist, fand in der Nacht 14./15. Oktober 1944 statt. Vergleiche hierzu Martin MIDDLEBROOK, Chris EVERITT, *The Bomber Command War Diaries*, Earl Shilton, Leicester 1996, S. 602.

verantwortlich. Die Ergebnisse reichten von »schlecht« in Wilhemshaven am 5. Oktober [1944; d. Bearb.] bis »brillant« in Braunschweig am 14./15. Oktober und in Heilbronn am 4./5. Dezember⁹.

Das von Harris als *äußerst erfolgreich* beschriebene Angriffsverfahren war von einem Großverband der *Royal Air Force (R.A.F.)*, der *No. 5 Group*¹⁰, ausschließlich entwickelt und in der Folge auch angewandt worden. So wurden z. B. die Angriffe auf Darmstadt (11./12. September 1944), Braunschweig (14./15. Oktober 1944), Heilbronn (4./5. Dezember 1944), Karlsruhe (2./3. Februar 1945) und der erste Angriff auf Dresden in der Nacht vom 13./14. Februar 1945 von der *No. 5 Group* ausgeführt.

⁹ Gordon MUSGROVE, *Pathfinder Force. A History of No. 8 Group*, London 1976, S. 160.

¹⁰ No. 5 Group = Großverband der R.A.F. mit einer Sollstärke von ca. 350 Flugzeugen.

Heilbronn als Angriffsziel in der alliierten Planung

Nach Beginn des deutschen Angriffs auf Frankreich begann die *Royal Air Force* mit strategischen Luftangriffen gegen das Gebiet des Deutschen Reiches. Die Angriffe wurden jeweils von wenigen Flugzeugen durchgeführt. Für jede Nacht wählte man eine Anzahl kleinerer, wenig verteidigter Ziele aus. Die damals gebräuchlichen Navigationsverfahren ließen jedoch nur eine geringe Treffsicherheit zu, so daß die Angriffe dieses Zeitraums wenig Wirkung zeigten. Die britischen Luftangriffe der Jahre 1940 und 1941 auf Heilbronn (16./17. Dezember 1940, 25./26. August, 17./18. September, 12./13. Oktober und 7./8. November 1941) gehören zu dieser Phase des Luftkriegs. Aufgrund der schlechten Ergebnisse wurden einzelne Flugzeuge der *R.A.F.* mit automatischen Kameras ausgerüstet, die im Augenblick des Bombenabwurfs eine Blitzlichtaufnahme des Ziels machten. Bei der Auswertung dieser *strike photos* stellte die Führung des *Bomber Command* mit Schrecken fest, daß z. B. von zehn über dem dunstigen Ruhrgebiet eingesetzten Flugzeugen beim Abwurf der Bombenlast nur eines innerhalb von 5 Meilen vom eigentlichen Ziel war. Eine Besatzung, die guten Glaubens einen Angriff auf Berlin meldete, befand sich beim Auslösen der Bomben tatsächlich über Fürstenberg an der Oder, etwa 100 km südostwärts von Berlin; ein anderer Flugzeug, das Mannheim angegriffen haben wollte, warf seine Bomben in Wirklichkeit auf einen Ort 110 km südwestlich von Mannheim¹¹.

Eine neue Phase des Luftkriegs begann mit dem schweren Angriff von 234 viermotorigen Flugzeugen am 28./29. März 1942 auf die Stadt Lübeck. Mit Hilfe neu entwickelter Navigationsgeräte war es nun möglich, Städteziele auch bei Nacht mit einiger Sicherheit zu finden und anzugreifen. Erstmals wurde hier das Flächenbombardement (*Area Bombing*) mit dem Massenabwurf von Brandbomben durchgeführt, nachdem sich auf britischer Seite die Erkenntnis durchgesetzt hatte, daß ein solcher Angriff eine weit vernichtendere Wirkung hat, als der herkömmliche Sprengbombenangriff. Im Februar 1942 hatte zudem ein Mann die Führung des *Bomber Command* übernommen, der davon überzeugt war, er könne das Kriegsende allein durch gezielte Schläge auf deutsche Städte herbeiführen. Luftmarschall Arthur T. Harris hatte dabei eine politische Führung Großbritanniens im Rücken, die der Intensivierung der Bombenangriffe auf deutsche Städte das Wort redete. In einer Studie, die der wissenschaftliche Berater Churchills, Professor Lindemann (später Lord Cherwell), ausgearbeitet hatte, kam dieser zu dem Schluß, daß *es sich verheerend auf die Moral auswirkt, wenn einem sein Haus zerstört wird*. Lindemann hatte bei Untersuchungen bombardierter britischer Städte wie Birmingham und Hull festgestellt, daß eine auf bebaute Gebiete abgeworfene Tonne Bomben 20–40 Häuser zerstört und 100–200 Menschen obdachlos macht¹². Seine

¹¹ E. LAWRENCE, No. 5 Bomber Group R.A.F. (1939–1945), London 1951, S. 47ff.

¹² Zitiert nach Max HASTINGS, Bomber Command, London 1993, S. 127f.

weiteren Folgerungen: 1938 lebten 22 Millionen Deutsche in 58 Städten mit über 100 000 Einwohnern. Wenn jeder bis zur Jahresmitte 1942 zur Verfügung stehende Bomber während seiner Einsatzzeit (durchschnittlich 14 Einsätze pro Bomber) seine Bombenlast auf eine der 58 Großstädte in Deutschland abwürfe, würde etwa ein Drittel der Deutschen obdachlos werden.

Es gibt kaum einen Zweifel, daß dies den Kampfgeist der Menschen brechen würde. ... Dabei sind die unvermeidlichen Schäden an Fabriken, Verkehrseinrichtungen usw. in diesen Städten und die Brandschäden, die wahrscheinlich durch einen Zusammenbruch der öffentlichen Dienstleistungen verschärft würden, noch nicht berücksichtigt.

Der uneingeschränkte Bombenkrieg, der somit auch ein Krieg gegen die Zivilbevölkerung geworden war, hatte so seine wissenschaftlich begründete Rechtfertigung gefunden. Sie blieb bis zum Kriegsende für die Führung des *R.A.F.-Bomber Command* maßgebliche Richtschnur des Handelns.

Am 23. April 1942 sagte Churchill in einer Sitzung des Unterhauses:

In diesem Sommer und Herbst – ja auch im nächsten Winter – wird Deutschland ein wissenschaftlich präzises Luftbombardement von einer Wucht, in einem Umfang und in einer Dauer erleben, wie es keines der von ihm mißhandelten Völker zu erdulden hatte. Wir dürfen uns nicht durch falsche Freunde von diesen schwersten und furchtbarsten Kriegsmaßnahmen abhalten lassen. Ein halbes Dutzend deutscher Städte hat bereits das volle Ausmaß von dem zu spüren bekommen, was die Deutschen auf Coventry niedergehen ließen. Weitere 30 Städte und später noch mehr stehen auf unserer Liste.¹³

Die Liste, von der Churchill sprach, enthielt u. a. die Namen von Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe. Heilbronn war noch nicht erwähnt.

Bereits vor Beginn des Zweiten Weltkriegs war Heilbronn Gegenstand nachrichtendienstlicher Bemühungen des damaligen potentiellen Gegners Frankreich. In zwei Zielinformationen (*Dossier d'objectif*) werden der Flugplatz Heilbronn (*Terrain d'aviation de HEILBRONN*) und die Stadt selbst (*Ville de HEILBRONN*) beschrieben (s. Abb. S. 34ff.); die Stadt wurde übrigens in die Gruppe der *objectifs militaires et de represailles* (militärische Ziele und Ziele für Vergeltungsangriffe) eingereiht. Die *dossiers* waren von der Nachrichtenabteilung des Generalstabs der französischen Luftwaffe (*2e Bureau – Etat Major de l'Armée de l'Air*) im Juni 1938 bzw. im Februar 1939 ausgearbeitet worden¹⁴. Aufbauend auf diesen französischen Unterlagen, die vermutlich schon 1939/40 oder nach der Kapitulation Frankreichs nach Großbritannien oder Nordafrika gelangt waren, und anhand eigener Aufklärungsergebnisse erarbeitete die *Royal Air Force* Zielunterlagen. So wurden im Raum Heilbronn mögli-

¹³ Zitiert nach Hans RUMPF, *Der hochrote Hahn*, Darmstadt 1952, S. 80f.

¹⁴ Mediterranean Allied Air Force – Target Information. USAFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., MF Nr. 25202 (MAAF 215).



MINISTERE de l'AIR
 ETAT MAJOR de
 l'ARMEE de l'AIR
 2^e Bureau

SECRET

DOSSIER d'OBJECTIF

ΔT.54

**TERRAIN d'AVIATION de
 HEILBRONN**

Le présent dossier annule et remplace le dossier établi précédemment

Deckblatt der Zielmappe »Flugplatz Heilbronn« des französischen Luftfahrtministeriums aus dem Jahre 1938 (Quelle: Air Force Historical Research Agency, Maxwell, AL, U.S.A. – Mikrofilm Nr. 25202/MAAF 215)



MINISTERE de l'AIR
 ETAT MAJOR de
 l'ARMEE de l'AIR
 2^e Bureau

SECRET

DOSSIER d'OBJECTIF

Ann.32

**OBJECTIFS MILITAIRES
 ET DE REPRESAILLES.**

**VILLE DE
 HEILBRONN**

Deckblatt der Zielmappe »Stadt Heilbronn« des französischen Luftfahrtministeriums aus dem Jahre 1939 (Quelle: Air Force Historical Research Agency, Maxwell, AL, U.S.A. – Mikrofilm Nr. 25202/MAAF 215)

che Ziele bereits im Januar 1941 kartographisch erfaßt. Die *District Target Map No. 78* (s. Abb. S. 40), welche übrigens die Überschrift *Neckarsulm District Map* trägt, führt als mögliche Ziele von militärischer Bedeutung in Heilbronn folgende Objekte auf:

Binnenhafen Heilbronn	GH 865
Hauptbahnhof Heilbronn	
Landeplatz Böckingen	GU 3892
Schleuse Horkheim	GH 864

Die weiteren Objekte auf der genannten Karte sind die Firma Karl Schmidt GmbH, Neckarsulm (GL 2651), der Bahnhof von Bad Friedrichshall-Jagstfeld und der Flugplatz Oedheim (GU 3994). Das wichtigste Ziel auf der Karte war in dieser Phase des Krieges (Anfang 1941) zweifellos die Kolbenfertigung bei der Karl Schmidt GmbH in Neckarsulm. Interessanterweise werden die NSU-Werke (noch) nicht erwähnt. Die Tatsache, daß die Bahnhöfe in Heilbronn und Jagstfeld noch keine Zielnummern hatten, deutet darauf hin, daß sie als Einzelziele noch nicht wichtig genug waren. Das sollte sich im weiteren Verlauf des Krieges ändern.

Mit dem Eintritt Amerikas (Dezember 1941) in den Krieg ging eine Verschärfung des Luftkriegs einher. Die Vereinigten Staaten besaßen zwar erst wenige Langstreckenbomber; die Leistungsfähigkeit der amerikanischen Industrie ließ aber erwarten, daß dieser Mangel über kurz oder lang behoben sein würde. Und so vollzog sich im Lauf des Jahres 1942 allmählich der Aufbau der *8th U.S. Air Force* in Großbritannien. Die Amerikaner hatten für die Führung des Luftkrieges ein Konzept, das sich von dem der *R.A.F.* deutlich unterschied. Sie setzten auf die schwere Bewaffnung der Langstreckenbomber und favorisierten deshalb Tages-Präzisionsangriffe auf militärisch wichtige Ziele, wie Hydrierwerke, Flugplätze, Verkehrsknotenpunkte, Schlüsselindustrien und U-Boot-Bunker. Bei den ersten Einsätzen der *U.S.A.A.F.* (*United States Army Air Forces* = Heeresluftstreitkräfte der Vereinigten Staaten) über Europa stellte sich aber sehr bald heraus, daß die Abwehrbewaffnung der amerikanischen Bomber nicht ausreichte, um die deutschen Jagdflugzeuge auf Distanz zu halten. Die Verluste erreichten ein Ausmaß, das nicht mehr toleriert werden konnte. Die Tagesangriffe der Amerikaner konnten fortan nur noch unter dem Schutz von Begleitjägern geführt werden. Die zu dieser Zeit zur Verfügung stehenden amerikanischen Jagdflugzeuge (*P-38 Lightning* und *P-47 Thunderbolt*) hatten eine Reichweite, die Angriffe auf Ziele in Nordwestdeutschland mit Jagdschutz erlaubten. Tiefere Einflüge in das damalige Reichsgebiet wurden zu verlustreichen Unternehmungen¹⁵. Erst Ende 1943

¹⁵ Bekannt ist der amerikanische Angriff auf Schweinfurt und Regensburg am 17. August 1943, bei dem von 375 angreifenden Flugzeugen 50 abgeschossen und 100 beschädigt wurden; bei einem erneuten Angriff auf Schweinfurt am 14. Oktober 1943 wurden von 229 angreifenden Flugzeugen 60 abgeschossen, 17 gingen auf dem Rückflug über See verloren und 121 Maschinen kehrten mehr oder weniger stark beschädigt zurück.

Terrain de HEILBRONN
FICHE DE TERRAIN

etablie en Juin 1938

A.T.54

1. - **Nature :** *Aéroport de HEILBRONN* utilisable
comme terrain de *Jour*
2. - **Situation :** *3 km SO de HEILBRONN*
Coordonnées (Méridien de Greenwich) Latitude : *49°09'* longitude : *9°15'*
Distance approximative de *la Frontière Française (Lauterbourg) 85 km*
3. - **Caractéristiques du terrain :**
Altitude : *157 m*
Configuration : *oval*
Orientation et longueur des axes : *O.S.O. - E.N.E.* } ancien terrain : *800 x 500 m*
terrain agrandi : *1500 x 500 m*
- Qualite du sol : *prairie*
Obstacles : *N route plantée d'arbres*
S vallée du Neckar plantée d'arbres (peupliers) et le village de SONTHEIM
4. - **Principaux points de repère :**
la ville de HEILBRONN, la vallée du NECKAR en amont de Heilbronn
5. - **Installations :**
1 hangar métallique de petites dimensions
6. - **Voies d'accès :** } *route accessible aux camions de 15 T.*
 } *ligne de chemin de fer de HEILBRONN à Ludwigsburg - STUTTGART (gare de Bockingen à 500 m. N.E.)*
7. - **Points sensibles du terrain et environs :**
0 - 1 hangar du terrain
2 - 3 ponts de chemin de fer sur le NECKAR
4 - 5 usines
6 Casernes d'infanterie à l'E de Heilbronn
8. - **Formations identifiées sur le terrain :**
Centre d'entraînement de N.S.F.K.
9. - **Défense antiaérienne probable :**
ennemi renseignement
1 Groupe de Flak à Ludwigsburg (30 km au S.)
10. - **Observations :**
Autostrade en construction à S./E. de HEILBRONN

Übersetzung

Flugplatz Heilbronn

FLUGPLATZ-BLATT

erstellt im Juni 1938

A.T.54

1. Art: Flugplatz Heilbronn, nutzbar als Flugplatz bei Tag
2. Lage: 3 km südostwärts Heilbronn
Koordinaten (Greenwich) Breitengrad: 49° 09' Längengrad: 9° 15'
3. Einzelheiten des Flugplatzes:
Höhe: 157 m
Form: oval
alter Platz: 800 × 500 m
Ausrichtung und Länge der Achsen:
West-Südwest – Ost-Nordost
vergrößerter Platz: 1500 × 500 m
Beschaffenheit der Oberfläche: Wiese
Hindernisse: N Baumallee
S Neckartal mit Baumallee (Pappeln) und das Dorf Sontheim
4. Hauptorientierungspunkte: Die Stadt Heilbronn und das Neckartal oberhalb von Heilbronn
5. Einrichtungen: 1 Halle aus Metall mit kleinen Abmessungen
Zugangsstraße für LKW bis 15 t
6. Zugangswege: Eisenbahnlinie von Heilbronn nach
Ludwigsburg – Stuttgart (Bahnhof
Böckingen 500 m nach NO)
7. Empfindliche Punkte auf dem Platz und in der Umgebung:
0–1 Flugzeughalle auf dem Platz
2–3 Eisenbahnbrücken über den Neckar
4–5 Fabriken
6 Infanteriekaserne im Osten von Heilbronn
8. Einheiten, die auf dem Platz festgestellt wurden:
Übungszentrum des NSFK
9. Wahrscheinliche Luftabwehr:
Feindnachrichtendienst
1 Flakgruppe in Ludwigsburg (30 km südlich)
10. Beobachtungen:
Autobahn südostwärts von Heilbronn im Bau

FICHE de RENSEIGNEMENTS

etablie en FEVRIER 1939

A.mv.32

HEILBRONN (Ville)

1 **Nature et importance :** Ville de 47.000 habitants situee dans le WÜRTEMBERG.

2 **Situation :**

Coordonnées (Méridien de Greenwich) Latitude 49°09' N longitude 9°13' E

Altitude 158 m

Distance approximative de la Frontière Française 80 Kms.

3 **Description :** Vieille ville située sur la rive droite du NECKAR avec sa partie industrielle sur la rive gauche.
Trois îles habitées et de nombreux canaux caractérisent ce point particulier du cours du NECKAR.
Dimensions N-S=2 Kms E-O=2 Kms 300

4 **Principaux points de repère :** Le NECKAR et les 3 îles et canaux nombreux (Voir photographie verticale)
Les voies ferrées vers GERMERSHEIM-WÜRZBURG et STUTTGART.

5 **Points sensibles :** Terrain de la N.S.F.K.

Usine KARL SCHMITT

Usine d'Aluminium

Les 2 Gares

beaucoup d'emplacements

Les ponts de voies ferrées

2 usines de produits chimiques

de D.C.A. (voir calque

Caserne d'infanterie

Usine à gaz

au $\frac{I}{25.000}$)

6 **Genre de construction de points sensibles :**

Maçonnerie-Béton-Charpente métallique

7 **Defense anti-aérienne probable :**

1 Groupe lourd à LUDWIGSBURG.

8 **Objectifs éventuels :**

SPIRE - STUTTGART

9 **Observations :**

ERKUNDUNGSBLATT

erstellt im Februar 1939

A.mv.32

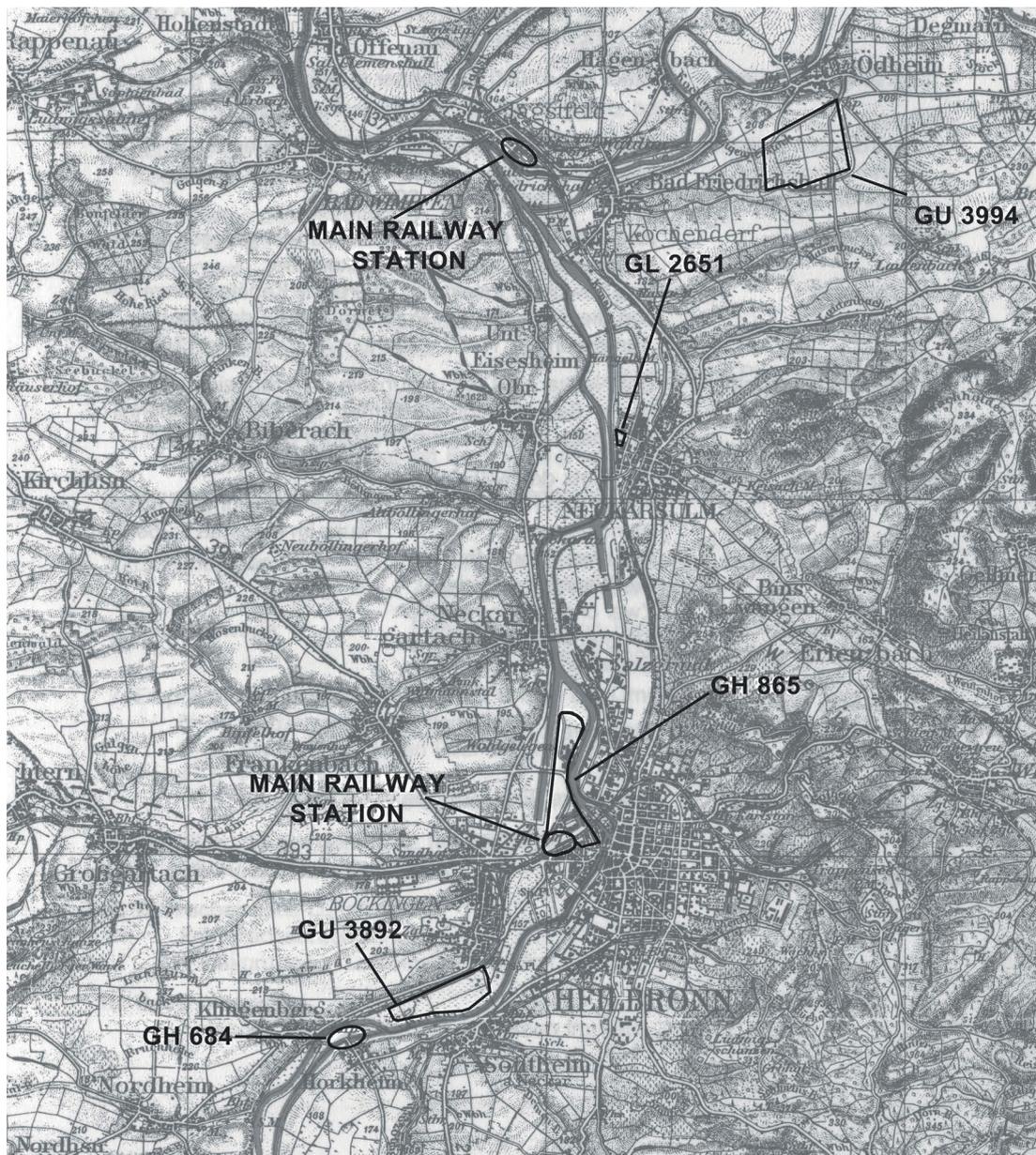
HEILBRONN (Stadt)

1. Art und Bedeutung: Stadt mit 47 000 Einwohner in Württemberg gelegen
2. Lage:
Koordinaten (Greenwich) Breitengrad: 49° 09' N Längengrad: 9° 13' O
Höhe 158 m
Ungefähre Entfernung zur französischen Grenze 80 km
3. Beschreibung: Alte Stadt auf dem rechten Neckarufer gelegen, ihr Industriegebiet liegt auf dem linken Ufer.
Drei bewohnte Inseln und zahlreiche Kanäle kennzeichnen diesen speziellen Punkt im Verlauf des Neckars.
Abmessungen: N – S = 2 km O – W = 2 km 300 (m)
4. Hauptanhaltspunkte: Der Neckar und die drei Inseln und zahlreiche Kanäle (siehe Senkrechtluftaufnahme). Die drei Eisenbahnlinien nach Germersheim-Würzburg und Stuttgart.
5. Empfindliche Punkte: Flugplatz des NSFK

Fabrik von Karl Schmidt Viele Flakstellungen (siehe Aluminiumwerk Pause im Maßstab 1:25000)
Die zwei Bahnhöfe
Die Eisenbahnbrücken
Zwei chemische Fabriken
Infanteriekaserne
Gaswerk
6. Bauweise der empfindlichen Punkte: Mauerwerk-Beton-Metallbauweise
7. Wahrscheinliche Luftabwehr: 1 schwere [Flak-]Gruppe in Ludwigsburg
8. Eventuelle Ziele: Speyer – Stuttgart
9. Beobachtungen:

SECRET NECKARSULM DISTRICT MAP No. 78

NOT TO BE TAKEN
INTO THE AIR



DISTRICT map no. 78.

LIST OF TARGETS – NECKARSULM

Name	Target No.	Products	Capacity	Location & Remarks	Priority
<u>TRANSPORTATION</u>					
Weir, Lock Sluice an Turbo Generating Station.	GH-684			HEILBRONN	
Inland Port.	GH-865			HEILBRONN.	
<p>Harbour has been developed and modern loading equipment installed at JAGSTFELD. Five large crane installations and warehouse. Large quantities of hardware and finished products are received at HEILBRONN for the STUTTGART area, as well as scrap for shipment in the other direction. When the NECKAR is navigable for 1200 ton vessels, traffic will increase. Handles coal and grain traffic and will be likely to handle flour and cereals, fertilizers, iron and steel goods, wood, cellulose, mineral oil, sulphuric acid and sugar which are at present sent from the Rhine harbours to WURTTENBERG.</p>					
<u>AIRCRAFT COMPONENTS</u>					
Karl Schmidt G.m.b.H.	GL-2651	Piston and Aluminium alloys.		NECKARSULM	1
<u>AERODROMES</u>					
Aerodrome (Landing Ground)	GU-3892			HEILBRONN S.W.	
AERODROME	GU-3944			ODHEIM	

ZIELLISTE – NECKARSULM					
Bezirkkarte Nr. 78.					
Name	Ziel Nr.	Produkte	Leistungsfähigkeit	Ort u. Bemerkungen	Priorität
Wehr, Schleuse und Kraftwerk Binnenhafen	GH-684		<u>VERKEHR</u>	HEILBRONN	
	GH-865			HEILBRONN.	
<p>In JAGSTFELD wurde ein Hafen eingerichtet und moderne Ladeeinrichtungen installiert. Fünf große Kraneinrichtungen und ein Lagerhaus. Große Mengen an Eisenwaren und Fertigprodukten für den Raum STUTTGART wie auch Schrott zur Verschiffung in die andere Richtung werden in HEILBRONN in Empfang genommen. Sobald der NECKAR für 1200-t-Schiffe befahrbar ist, wird der Verkehr anwachsen. Kohle- und Getreideverkehr wird abgewickelt und wahrscheinlich werden [in Zukunft; d. Übers.] auch Mehl, Getreideerzeugnisse, Düngemittel, Eisen- und Stahlwaren, Holz, Zellulose, Mineralöl, Schwefelsäure und Zucker hier ankommen, die gegenwärtig von den Rheinhäfen aus nach WÜRTEMBERG gesandt werden.</p>					
Karl Schmidt G.m.b.H.	GL-2651	<u>FLUGZEUGEILE</u>			1
		Kolben und Aluminiumlegierungen	NECKARSULM		
Flugplatz (Landeplatz) FLUGPLATZ	GU-3892	<u>FLUGPLÄTZE</u>			HEILBRONN S.W. ODHEIM
	GU-3944				
Quelle: PRO, London, AIR 40/1522.					

¹⁶ District Target Map No. 78 PRO, London, AIR 40/1522.

erschien das US-Jagdflugzeug *P-51 Mustang* am europäischen Himmel; es hatte eine Reichweite, die nun Angriffe der *U.S.A.A.F.* von Basen in Großbritannien und Italien aus praktisch gegen Ziele im gesamten Reichsgebiet möglich machten.

Im Januar 1943 traf sich der britische Premier Churchill mit dem amerikanischen Präsidenten Roosevelt in Casablanca. Das Ergebnis dieses Treffens, das als Konferenz von Casablanca in die Geschichte einging, war neben der verhängnisvollen Forderung nach bedingungsloser Kapitulation Deutschlands (*Unconditional Surrender*) der Beschluß, eine gemeinsam geführte Bomberoffensive (*Combined Bomber Offensive* = *C.B.O.*) gegen Deutschland einzuleiten. Die Vereinbarung sah vor, daß die Zielprioritäten in Zukunft vom *Chief of Air Staff, R.A.F.* (Chef des Luftstabes der *R.A.F.*) sowohl für die *R.A.F.* selbst wie auch für die amerikanische *8th U.S. Air Force* festgelegt werden sollten. Die *C.B.O.* hatte zum Ziel,

eine gemeinsame U.S.-britische Luftoffensive durchzuführen, um die fortschreitende Zerstörung und Beeinträchtigung des deutschen militärischen, industriellen und wirtschaftlichen Systems und die Untergrabung der Moral der Deutschen bis zu einem Punkt zu erreichen, an dem ihre Fähigkeit zum bewaffneten Widerstand entscheidend geschwächt ist. Der Begriff »entscheidend geschwächt« soll dabei eine so weitgehende Schwächung bedeuten, daß eine gemeinsame abschließende Operation auf dem Kontinent möglich wird.¹⁷

Die Aufgaben von *R.A.F.* und *U.S.A.A.F.* innerhalb der *Combined Bomber Offensive* wurden in dem erwähnten Dokument folgendermaßen umschrieben:

Aufgabe der R.A.F. ist die Zerstörung von Deutschlands großen Industriestädten, der Bevölkerungsschwerpunkte [mit den Wohnstätten] seiner Fach- und angelernten Arbeiter. Aufgabe der 8. [U.S.] Air Force ist die Zerstörung der Schlüsselindustrien, welche den deutschen Militärapparat aufrechterhalten. Keine der beiden Luftwaffen kann diesen Plan alleine ausführen und den Auftrag erfolgreich erledigen. Beide Luftwaffen sind einander unverzichtbare Ergänzung.

Im März 1943 legte der *Air Council* beim *Air Ministry* eine erste Zusammenstellung möglicher Ziele vor. Diese Liste umfaßte mehrere hundert Ziele, die jeweils mit einer Zielnummer¹⁸ versehen waren, darunter die folgenden Objekte in Heilbronn:

¹⁷ Target Priorities 8th Air Force. Zitat aus USAFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., MF A 5884.

¹⁸ Die Buchstabenkombination vor der Zahl gab einen Hinweis auf die Art des Ziels. Es bedeutete: GA – Optische Instrumente und Nachrichtenverbindungen; GB – Elektrotechnik; GC – Bekleidung; GD – Binnenwasserstraßen; GE – Marinerüstung; GF – Bergbau und Metallurgie; GH – Verkehr; GK – Nahrungsmittel; GL – Flugzeugteile; GN – Heeresrüstung; GO – Energie; GQ – Treibstoffe; GS – Chemikalien und Sprengstoff; GU – Flugplätze, Landeplätze; GW – Flugzeugparks und Ausrüstung; GY – Luftwaffenrüstung; GZ – Allgemeiner Maschinenbau (USAFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., MF A 5284).

Operational Numbers of Bomb Targets in Germany
*Promulgated by the Air Council, Air Ministry, March 1943*¹⁹

..		
GH 640	HEILBRONN	Railway Traffic Centre 6(d)(vi)90
...		
GH 684	Horkheim nr. Heilbronn Lock and Power Station on the Rhine-Neckar-Danube Canal	
...		
GH 865	HEILBRONN	Inland Port 6(c)(i)12
...		
GU 3892	HEILBRONN	Cancelled
...		

Gegenüber der ersten Aufstellung aus dem Jahr 1941 hatten sich Änderungen ergeben: Der Bahnknotenpunkt Heilbronn hatte nun eine eigene Zielnummer. Der Zusatz hier 6(d)(vi)90 und beim Binnenhafen 6(c)(i)12 deutet auf das Vorhandensein eines sogenannten *Target Folder*, einer Zielmappe, hin, in der alle relevanten Unterlagen wie Karten, Luftaufnahmen, Beschreibungen zusammengetragen waren und die bei jeder Einheit der R.A.F. und der U.S.A.A.F. vorlag. Inzwischen war man auf alliierter Seite, wohl aufgrund von Luftaufnahmen, zu der Überzeugung gelangt, daß der Landeplatz Heilbronn in Bökkingen ohne militärische Bedeutung war. Deshalb der Vermerk *Cancelled* (gestrichen).

Neben den Zielmappen und Ziellisten, wie sie von der Dienststelle des Chefs des Luftstabes erarbeitet wurden, gab es für die Zielplanung eine weitere Informationsquelle, die von zwei zivilen Behörden herausgegeben wurde, der *Enemy Branch* (Feind-Abteilung) des britischen Außenministeriums und dem Ministerium für Wirtschafts-Kriegsführung. Die Zusammenstellung trug den beziehungsreichen Titel *The Bomber's Baedeker* und wies sich im Untertitel als Führer zur wirtschaftlichen Bedeutung deutscher Mittel- und Großstädte aus. Im Teil I (AACHEN – KÜSTRIN) wird auf den Seiten 345-348 alles das beschrieben, was für die alliierte Luftkriegsführung in Heilbronn und Neckarsulm von Interesse sein konnte. Auf den folgenden Seiten sind die Heilbronn betreffenden Informationen im Original und in Übersetzung dargestellt²⁰.

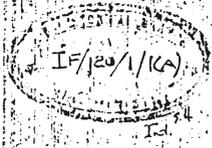
Nun muß allerdings unterschieden werden zwischen Zielen, die erkundet waren und die als mögliche Ziele in Frage kamen und solchen, die für einen bestimmten Angriff ausgewählt wurden. Je nach militärischer Lage wechselten die Zielkategorien. Zu Beginn der gemeinsamen Bomberoffensive (Juni 1943) galten z. B. die deutschen U-Boot-Werften und -Stützpunkte, die Flugzeugindustrie (außer Jagdflugzeugfertigung), die Kugellagerindustrie und die

¹⁹ Target Priorities 8th Air Force. USAFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., MF A 5884.

²⁰ The Bomber's Baedeker (Guide to the Economic Importance of German Towns and Cities), Part I (Aachen – Küstrin), S. 345-348. PRO, London, AIR 24/2662.

SECRET

AIR 14/2662



THE BOMBER'S BAEDEKER

(Guide to the Economic Importance of German Towns and Cities)
2nd (1944) Edition.

DOWNGRADED TO OPEN SERIES

PRESERVATION (P.R.O.)

~~CLOSED
UNTIL
1975~~

Part I.

AACHEN - KÜSTRIN

CLOSED
UNTIL
1972

The contents of this file No ... 1.F./1.20/1/1 ... (A-7-B) have been reviewed and authority to downgrade to "open series" is approved.

Signed *H. G. 15*

Date 21-4-69

Enemy Branch
(Foreign Office & Ministry of
Economic Warfare)

Deckblatt von »The Bomber' Baedeker« 2. Ausgabe von 1944, Teil I, Aachen - Küstrin. Ein vom britischen Außenministerium und dem Ministerium für Wirtschafts-Kriegsführung herausgegebener »Führer zur wirtschaftlichen Bedeutung deutscher Klein- und Großstädte« (Public Record Office, London, Air 14/2662)

HEIDENHEIM (Württemberg) (Contd.)

<u>TYPE AND DESCRIPTION OF OBJECTIVES</u>	<u>LOCATION</u>	<u>PRIORITY RATING</u>
---	-----------------	------------------------

Engineering and Armaments (Contd.)

<u>Pilts & Sohn</u>	Friedrichstr.	(3)
-------------------------	---------------	-----

F. Pilts & Sohn K. G. are makers of equipment for thread grinding and grinding attachments.

Textiles and Rubber

<u>Hartmann A. G.</u>	Heidenheim	(-)
-----------------------	------------	-----

The Paul Hartmann A. G. manufacture cotton wool, woven bandages, and surgical dressings. They employed some 800 workers in 1939.

<u>Gattunmanufaktur A. G.</u>	Heidenheim	(3)
-------------------------------	------------	-----

The Württembergische Gattunmanufaktur A. G. are bleachers, dyers, and fabricators of silk, rayon, wool and cotton products. They employed some 1,800 workers in 1938 and are now reported to be engaged entirely on Government contracts, including the manufacture of parachutes.

<u>Becker A. G.</u>	Heidenheim	(3)
---------------------	------------	-----

The Gummiwerke Becker A. G. are normally makers of rubber rollers and coverings for use in the paper and textile industry. They were reported in 1942 to be employing some 1,800 workers and to be concentrating on the production of gas masks.

- - - -000- - - -

HEILBRONN (Württemberg)

49° 10' N. 9° 15' E; 44.5 miles; (73,000)

Heilbronn, the third largest city of Württemberg, is on the right bank of the Neckar 30 miles North of Stuttgart. It is on the main railway line from Würzburg to Stuttgart and is a railway junction of some importance. The Neckar has been canalised for large barges as far as Heilbronn and the inland harbour is one of the main stations for this traffic. Heilbronn is the centre of a salt-mining area. In addition to several engineering works the industries include furniture and paper-making. The neighbouring town of Neckarsulm, 4 miles to the North, is included with Heilbronn in the list below.

Transportation/

HEILBRONN (Württemberg) (Contd.)

<u>TYPE AND DESCRIPTION OF OBJECTIVE</u>	<u>LOCATION</u>	<u>PRIORITY RATING</u>
--	-----------------	------------------------

Transportation

<u>Inland Harbour</u>	Heilbronn	(3)
-----------------------	-----------	-----

The docks on the Neckar are mainly in the West of the town, but two large new docks have been built at the northern end close to Neckarsulm. The project connecting the Neckar with the Danube at Ulm has not yet been fully carried out but between Mannheim and Heilbronn this canal system is in full operation and a large traffic is handled.

<u>Railway Junction</u>	Heilbronn	(3)
-------------------------	-----------	-----

The main line from North to South is joined inside the town area by an important branch line from Birmberga via Grailsheim. The main railway station is on the right bank of the river close to the inland harbour. The railway to Stuttgart crosses the river Neckar immediately W. of the main station, and a branch line diverging at this point leads to Eppingen and Karlsruhe.

<u>Marshalling Yards</u>	Heilbronn	(3)
--------------------------	-----------	-----

In 1939 the Heilbronn Marshalling Yards had a capacity to handle 2,000 wagons per 24 hours.

Public Utility Services

<u>Municipal Gasworks</u>	Heilbronn	(-)
---------------------------	-----------	-----

This works made 240 million cubic feet of gas in 1936, of which 27 million cu. ft. was sold to Neckarsulm.

Non-Ferrous Metal Manufacture and Fabrication

<u>Karl Schmidt G. m. b. H.</u>	Neckarsulm	(3)
---------------------------------	------------	-----

This firm is among the leading German makers of aluminium pistons. Other products are aluminium alloys and coatings and gas and oil burning furnaces.

Engineering and Armaments

<u>M. S. U. Werke A. G.</u>	Neckarsulm	(2)
-----------------------------	------------	-----

These large works increased their activity very rapidly in the years preceding the war. Their chief products are motorcycles and light military transport. In 1942 they were reported to employ some 4,000 workers.

F. G. Weispert/

HEILBRONN (Württemberg) (Contd)

<u>TYPE AND DESCRIPTION OF OBJECTIVE</u>	<u>LOCATION</u>	<u>PRIORITY RATING</u>
<u>Engineering & Armaments (Contd)</u>		
F.C.Weipert The firm of Ferdinand C. Weipert employed, in 1938, some 400 workers and made lathes, planing machines and machine tools.	Weipertstr.	(3)
Maschinenbaugesellschaft This firm makes agricultural machinery, steam ploughs, oil burning motors for agricultural tractors and steam rollers.	Badstr.	(-)
Krayl & Gross Both these firms are makers of agricultural machinery such as threshing machines, chaff and beet cutters, wine-presses, and ploughshares.	Salzstr.	} (-)
J.Weipert & Sbhne	Salzstr.	
Weisser & Co. The Eugen Weisser & Co. K.G. make lathes, planing and boring machines, cylinder borers, and other machine tools.	Salzstr.	(-)
Wolff & Co. The Jul.Wolff & Co.G.m.b.H. are makers of cranes, lifts, winding gear, and rollers. They employed some 200 workers in 1938.	Heilbronn	(-)
Klipper Asbestoc Co. The Klipper Asbestos Co., manufacturers of gaskets and sparking plug washers, are reported to have a factory in Heilbronn. They belong to the Robert Bosch concern.	Heilbronn	(-)

Chemicals and Explosives

Kali Chemie A.G. These are among the larger chemical works of the Kali Chemie concern. They produce soda ash and ammonium carbonate. They exploit the large salt and brine deposits in the neighbourhood of Heilbronn and have their own brine well in Btokingen on the left bank of the Neckar opposite Heilbronn. The works have a railway goods yard and quays on the Neckar. It is estimated that in 1941 this works produced 200 tons of soda ash per day (or 3% of the total production of Germany proper).	Heilbronn	(3)	Koepff/
--	-----------	-----	---------

HEILBRONN (Württemberg) (Contd)

<u>TYPE AND DESCRIPTION OF OBJECTIVE</u>	<u>LOCATION</u>	<u>PRIORITY RATING</u>
<u>Chemicals and Explosives (Contd)</u>		
Koepff Sbhne This firm is one of the leading German makers of gelatine for photographic films and plates.	Heilbronn	(-)
Salzwerk Heilbronn A.G. This is a company formed by the city of Heilbronn to work the salt mines belonging to the Municipality. Some 500 workers were employed in 1939.	Heilbronn	(-)
<u>Food Stuffs</u>		
C.H. Knorr A.G. This firm, whose chief works are at Heilbronn, is a well-known maker of patented foods and milk preparations for infant and invalid diet. Oatmeal, soup cubes, and macaroni are among their other products.	Heilbronn	(-)

- - - -000- - - -

HEINRICHBURG (Westphalia)

(See under Castrop-Rauxel)

- - - -000- - - -

HELMSTEDT (Brunswick)

52° 15' N. 11° E: 480 miles: (18,000)

Helmstedt is 20 miles E. of the town of Brunswick on the main line to Magdeburg. There are large brown-coal deposits in the neighbourhood. Helmstedt has various engineering works which make chiefly machinery for the soap industry, and other small factories of which none individual of note. Three miles S.E. of Helmstedt near the village of Harbke is one of the principal power stations in Western Germany.

Public/

Übersetzung

HEILBRONN (WÜRTTEMBERG)

49° 10' N 9° 15' O; 445 Meilen; (73 000)

Heilbronn, die drittgrößte Stadt Württembergs, liegt am rechten Neckarufer 30 Meilen nördlich von Stuttgart. Es befindet sich an der Haupteisenbahnlinie von Würzburg nach Stuttgart und ist ein Eisenbahnknotenpunkt von einiger Bedeutung. Der Neckar ist für große Binnenschiffe bis nach Heilbronn kanalisiert worden, und der Binnenhafen ist einer der Hauptumschlagplätze für diesen Verkehr. Heilbronn ist der Mittelpunkt eines Salzbergbau-Gebietes. Neben mehreren Maschinenbaufabriken umfaßt die Industrie Werke der Möbel- und Papierherstellung. Die Nachbarstadt Neckarsulm, 4 Meilen nach Norden, ist zusammen mit Heilbronn in der folgenden Liste erfaßt.

<u>ART UND BESCHREIBUNG DES ZEILS</u>	<u>ORT</u>	<u>PRIORITÄTS-STUFUNG</u>
---------------------------------------	------------	---------------------------

Verkehr

Binnenhafen

Heilbronn (3)

Die Hafenanlagen am Neckar liegen vor allem im Westen der Stadt, aber zwei große neue Hafenanlagen sind am Nordende in der Nähe von Neckarsulm gebaut worden. Das Projekt, den Neckar mit der Donau bei Ulm zu verbinden, ist noch nicht voll ausgeführt. Zwischen Mannheim und Heilbronn ist dieses Kanalsystem jedoch voll in Betrieb, und es wird ein starker Verkehr abgewickelt.

Eisenbahnknotenpunkt

Heilbronn (3)

Innerhalb der Stadt trifft eine bedeutende Nebenstrecke von Nürnberg über Crailsheim auf die Hauptstrecke von Norden nach Süden. Der Hauptbahnhof befindet sich auf dem rechten Flußufer in der Nähe des Binnenhafens. Die Bahnlinie nach Stuttgart überquert unmittelbar westlich des Hauptbahnhofs den Neckar und eine Nebenstrecke, die an dieser Stelle abzweigt, führt nach Eppingen und Karlsruhe.

Rangierbahnhof

Heilbronn (3)

1939 hatte der Rangierbahnhof von Heilbronn eine Kapazität, die ausreichte, um innerhalb von 24 Stunden 2000 Wagen abzufertigen.

Öffentliche Versorgungsbetriebe

Städtisches Gaswerk

Heilbronn (-)

Dieses Werk stellte 1936 240 Millionen Kubikfuß Gas her. 27 Millionen Kubikfuß hiervon wurden nach Neckarsulm verkauft.

ART UND BESCHREIBUNG DES ZIELSORTPRIORITÄTS-
STUFUNGHerstellung und Verarbeitung von NE-Metallen

Karl Schmidt GmbH

Neckarsulm (3)

Diese Firma gehört zu den führenden Herstellern von Aluminium-Kolben. Andere Produkte sind Aluminiumlegierungen und -beschichtungen sowie Öfen für Gas- und Ölverbrennung.

Maschinenbau und Rüstung

N.S.U. Werke AG

Neckarsulm (2)

Dieses große Werk verstärkte seine Aktivitäten in den Jahren vor dem Krieg sehr rasch. Seine Hauptprodukte sind Motorräder und leichte militärische Transportfahrzeuge. Es wird berichtet, daß es 1942 4000 Arbeiter beschäftigte.

F. C. Weipert

Weipertstr. (3)

Die Firma Ferdinand C. Weipert beschäftigte 1938 etwa 400 Arbeiter und stellte Drehbänke, Schleifmaschinen und Werkzeugmaschinen her.

Maschinenbaugesellschaft

Badstr. (-)

Diese Firma stellt Landmaschinen, Dampfpflüge, mit Öl betriebene Motoren für landwirtschaftliche Traktoren und Dampfwalzen her.

Krayl & Gross

Salzstr. (-)

J. Weipert & Söhne

Salzstr. (-)

Diese beiden Firmen sind Hersteller von Landmaschinen, wie z. B. Dreschmaschinen, Häckselmaschinen für Heu und Rüben, Weinkeltern und Pflugscharen.

Weisser & Co.

Salzstr. (-)

Die Eugen Weisser & Co. KG stellt Drehbänke, Schleif- und Bohrmaschinen, Zylinderbohrmaschinen und andere Werkzeugmaschinen her.

Wolff & Co.

Heilbronn (-)

Die Jul. Wolff & Co. GmbH ist Hersteller von Kranen, Aufzügen, Hebezeugen und Walzen. Sie beschäftigte 1938 etwa 200 Arbeiter.

<u>ART UND BESCHREIBUNG DES ZIELS</u>	<u>ORT</u>	<u>PRIORITÄTS-STUFUNG</u>
<p>Kupfer Asbest</p> <p>Die Kupfer Asbest Co., Hersteller von Dichtungen und Dichtungsringen für Zündkerzen, soll in Heilbronn ein Werk haben. Sie gehört zum Robert Bosch Konzern.</p>	Heilbronn	(-)
<u>Chemikalien und Sprengstoffe</u>		
<p>Kali-Chemie AG</p> <p>Diese Fabrik gehört zu den größeren chemischen Werken des Kali-Chemie Konzerns. Sie stellt Soda und Ammoniumcarbonat her. Sie bedient sich der großen Salz- und Solevorkommen in der Nähe von Heilbronn, und sie hat ihre eigene Soleförderung in Böckingen auf dem linken Neckarufer gegenüber von Heilbronn. Das Werk hat Gleisanlagen und Hafeneinrichtungen am Neckar. Es wird geschätzt, daß dieses Werk 1941 200 Tonnen Soda am Tag erzeugte (oder 5% der Gesamtproduktion Deutschlands).</p>	Heilbronn	(3)
<p>Koepff Söhne</p> <p>Diese Firma ist einer der führenden Hersteller Deutschlands von Gelatine für photographische Filme und Platten.</p>	Heilbronn	(-)
<p>Salzwerk Heilbronn AG</p> <p>Dies ist eine von der Stadt Heilbronn gebildete Gesellschaft, um die der Stadt gehörenden Salzbergwerke zu betreiben. 1939 wurden etwa 500 Arbeiter beschäftigt.</p>	Heilbronn	(-)
<u>Nahrungsmittel</u>		
<p>C. H. Knorr AG</p> <p>Diese Firma, deren Hauptwerk in Heilbronn liegt, ist ein bekannter Hersteller von Fertiggerichten und Milchzubereitungen für Kleinkinder und für Krankendiät. Haferflocken, Suppenwürfel und Makkaroni zählen zu ihren weiteren Erzeugnissen.</p>	Heilbronn	(-)

QUELLE: The Bomber's Baedeker (Guide to the Economic Importance of German Towns and Cities), Part I (Aachen – Küstrin) S. 345–348. PRO London, AIR 24/2662. – F.d.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1993.

Ölindustrie als Primärziele; in zweiter Linie waren die Herstellung von synthetischem Gummi und Fahrzeugreifen und die Fertigungsstätten von Militärfahrzeugen als Ziele auszuwählen. Vor allem aber mußte die deutsche Jagdwaffe bekämpft werden, sei es auf ihren Flugplätzen, sei es in der Fertigung²¹. Die Führung der *U.S.A.A.F.* war eigentlich immer der Meinung, daß die Zerstörung ausgewählter Ziele am ehesten durch Präzisionsangriffe zu erreichen war. Dagegen hielt das britische *Bomber Command*, und hier vor allem Harris, die Zermürbung der Kampfmoral der Deutschen durch Flächenangriffe (*Area Attacks*) für das geeignete Mittel, den Gegner in die Knie zu zwingen. Selbst wenn sich das *Bomber Command* bereitfand, an der Bekämpfung der ausgewählten Ziele teilzunehmen, geschah dies fast ausschließlich durch Flächenangriffe, bei denen dann neben der Zerstörung der Wohngebiete auch militärisch wichtige Ziele getroffen wurden. Es bleibt hier festzuhalten, daß aus den genannten Gründen (Brechung des Durchhaltewillens und Untergrabung der Kampfmoral der Deutschen) für die Führung des *Bomber Command* Wohngebiete militärische Ziele waren. Daß dies im Gegensatz zur Genfer Konvention stand, hat letztlich das *Bomber Command* nicht davon abgehalten, an der einmal gefaßten Meinung bezüglich des Flächenbombardements von Wohngebieten festzuhalten. Es muß aber daran erinnert werden, daß es während des ganzen Krieges, nicht erst nach der Katastrophe von Dresden, britische Politiker und Kirchenvertreter gegeben hat, die sich vehement gegen die *area attacks* gewandt haben. Hier sind vor allem der Labour-Abgeordnete Richard Stokes (Ipswich) und der anglikanische Bischof von Chichester, George Bell, zu nennen, wenn sie auch einsame »Rufer in der Wüste« blieben²².

Es soll hier ein britischer Autor, Stephen Brooks, zitiert werden, der im Auftrag des *Imperial War Museum* in London die Luftoffensive des *Bomber Command* beschrieben hat²³:

Viel von der Auseinandersetzung, die die Luftoffensive gegen Deutschland seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs, sowohl vom strategischen wie vom moralischen Standpunkt aus, begleitet hat, hat seinen Anfang in der Endphase des Konflikts. Daß die britische Regierung wegen der Flächenbombardements ein ungutes Gefühl hatte, ist den wenig ehrlichen Antworten gegenüber ihren Kritikern zu entnehmen. Am 27. Mai 1943 fragte der Labour-Abgeordnete für Ipswich, Richard Stokes, im Unterhaus den stellvertretenden Premierminister Clement Attlee: »Ist dem sehr ehrenwerten Mitglied [des Unterhauses] bewußt, daß eine wachsende Zahl von Menschen in diesem Land die willkürliche Bombardierung von zivilen Zentren sowohl als Unrecht wie auch als strategischen Wahnsinn betrachtet?« Attlee antwortete, es fände keine willkürliche Bombardierung statt – »es werden solche Ziele angegriffen, deren Bombardierung vom

²¹ Eighth Air Force Target Priorities. USAFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., MF A 5884.

²² Vgl. MAX HASTINGS, *Bomber Command*, London 1993, S. 171ff.

²³ STEPHEN BROOKS, *Bomber – Strategic Air Power in Twentieth Century Conflict*, London 1983, S. 47f.

militärischen Standpunkt aus am wirkungsvollsten ist«. Im weitestmöglichen Sinn konnte so jede deutsche Stadt als »militärisches« Ziel betrachtet werden; aber das konnte schwerlich als offenes Sprechen über die Natur der Flächenbombardierungen angesehen werden.

Eine Minderheit in Großbritannien lehnte Flächenbombardierungen von Anfang an aus moralischen Gründen scharf ab. Ohne Rücksicht auf die politische oder militärische Rechtfertigung betrachtete sie [die Minderheit] Flächenbombardements als eine Art der Kriegsführung, auf die eine Allianz, die im Namen von Gerechtigkeit und Humanität kämpfte, hätte verzichten sollen. Einer der Führer dieser Minderheit, George Bell, der Bischof von Chichester, sagte am 9. Februar 1944 im Oberhaus: »Es muß ein vertretbares Gleichgewicht zwischen den eingesetzten Mitteln und dem erreichten Zweck geben. Eine ganze Stadt zu zerstören, weil bestimmte Teile derselben militärische und industrielle Einrichtungen enthalten, heißt, dieses Gleichgewicht außer Acht zu lassen.« Die Zerstörung Dresdens durch Bomber Command und die 8th Air Force zwischen dem 13. und 15. Februar 1945 war die deutlichste Illustration dafür, daß das Gleichgewicht außer Acht gelassen wurde. Churchill, der während des ganzen Krieges engen Kontakt zu Harris gehalten hatte, ging nun auf Distanz, wenn auch mehr aus praktischen als aus moralischen Gründen. Am 28. März 1945 schrieb er: »Es scheint mir, daß der Augenblick gekommen ist, in dem die Frage überdacht werden sollte, ob deutsche Städte, wenn auch unter anderen Vorwänden, angegriffen werden sollen, nur um den Schrecken zu vergrößern. Wir müssen sonst ein völlig zerstörtes Land übernehmen.« Harris antwortete in seiner typischen Direktheit: »Ich würde die Gesamtheit der verbliebenen deutschen Städte so betrachten, daß sie nicht die Knochen eines einzigen britischen Grenadiers wert sind.«

Als es zur deutschen Kapitulation kam, hatte die strategische Luftoffensive einen entscheidenden Beitrag zum Sieg geleistet, jedoch nicht den entscheidenden Beitrag, wie die Befürworter eines unabhängigen Bombenkrieges gehofft und erwartet hatten.

Die Auswahl von Zielen geschah im Auftrag des *Chief of Air Staff, R.A.F.* durch das *Combined Strategic Target Committee (C.S.T.C.)*, den Vereinigten Strategischen Zielausschuß. Innerhalb der jeweils aktuellen Zielkategorien (sie wurden vom *C.A.S.* festgelegt) wählte der Zielausschuß geeignet erscheinende Städte aus. Gelegentlich wurden Arbeitsausschüsse gebildet, z. B. der Arbeitsausschuß Verkehr (*Working Committee Transportation*). In einer Weisung vom 7. November 1944 schlägt der Arbeitsausschuß Verkehr vor, in der Zielkategorie »Transportziele« 26 Städte mit Flächenangriffen anzugreifen. In der Begründung für die Auswahl dieser Städte heißt es in der Weisung²⁴:

²⁴ Auszug aus der Zielliste vom 7. November 1944 (PRO, London, AIR 20/4819) – zitiert und übersetzt nach Gerd R. UEBERSCHÄR, Freiburg im Luftkrieg 1939–1945, Würzburg 1990, S. 197.

... bestimmte ausgewählte Eisenbahnverkehrsziele liegen in oder nahe bei bebauten Flächen, die im wesentlichen noch intakt sind. Sie sind deshalb im Verlauf schwerer R.A.F.-Nachtangriffe gegen diese Flächen durch Schäden verwundbar.

Zusätzlich gibt es bestimmte unzerstörte Städte oder Stadtgebiete im westlichen Gürtel, die für Flächenangriffe geeignet sind, obwohl sie keine ausgewählten Transportziele enthalten. Sie sind aber als Verkehrszentren ausreichend wichtig, um Flächenangriffe lohnend zu machen, besonders, wenn die betreffenden Städte aus anderen Gründen von Bedeutung sind.

Von den Städten, die in diese Kategorie fallen, wurden die folgenden als bestgeeignete Ziele für Flächenangriffe ausgewählt (in der Reihenfolge ihrer Priorität in bezug auf ihre Bedeutung als Verkehrszentren) für die Gelegenheiten, wenn Angriffe gegen das Ruhr[-gebiet] in Ausführung des Plans HURRICANE nicht möglich sind; die Zielpunkte und die vorrangigen wirtschaftlichen Aktivitäten sind in Anhang IV vermerkt. Dabei dürfte auffallen, daß die Zentren, die unmittelbar hinter der Westfront liegen, denen vorgezogen werden, die tiefere Einflüge notwendig machen.

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. HAMM | 14. MANNHEIM |
| 2. HANNOVER | 15. PFORZHEIM |
| 3. MÜNSTER | 16. WORMS |
| 4. LUDWIGSHAFEN | 17. MAINZ |
| 5. HANAU | 18. HARBURG |
| 6. KOBLENZ | 19. BIELEFELD |
| 7. GIESSEN | 20. MÜNCHEN |
| 8. KARLSRUHE | 21. NÜRNBERG |
| 9. STUTTGART | 22. MAGDEBURG |
| 10. FREIBURG | 23. ERFURT |
| 11. ULM | 24. CHEMNITZ |
| 12. HEILBRONN | 25. LEIPZIG |
| 13. FRANKFURT/MAIN | 26. BRESLAU |

Die Anlage IV, von der hier die Rede ist und die mit *Target Priorities Area Attack* (Zielprioritäten Flächenangriff) überschrieben ist, nahm dann noch einmal eine geringfügige Umstellung vor: Auf Platz 9 rückte Freiburg (statt Stuttgart), Frankfurt kam an die 10. Stelle, Stuttgart wurde Nr. 11, Ulm Nr. 12 und Heilbronn stand an 13. Stelle. Für Heilbronn wird als Zielpunkt das Eisenbahnverkehrszentrum (*Railway Transportation Center*) angegeben; eine vorrangige wirtschaftliche Aktivität wird nicht erwähnt²⁵. Heilbronn war damit mögliches Ziel für einen Flächenangriff mit einem Eisenbahnverkehrsziel. Wann eine auf der Zielliste angeführte Stadt tatsächlich als Tagesziel ausgewählt wurde, hing von vielerlei Überlegungen ab. Historiker haben im Fall Dresden versucht, den Beweis dafür zu führen, daß eine ausgedehnte rationale Diskussion schließlich zu einem bewußten, folgenschweren Entschluß führte.

²⁵ Zitiert nach Ursula MOESSNER-HECKER, Pforzheim – Code Yellowfin, Sigmaringen 1991, S. 70.

SECRET
U.S. SECRET

NOT TO BE TAKEN INTO THE AIR

Date 27th JUNE 1944

TARGET INFORMATION SHEET

G E R M A N Y

Op. No.	GH 640	Place	HEILBRONN	Lat. :	49° 09' N
A. M. No.	6 (d) (vi) 90	Category	TRANSPORTATION	Long. :	09° 12' E
D. T. M. No.	78	Sub-catgy	Railway Marshalling Yards	Alt. :	525 feet

ALL PREVIOUS INFORMATION SHEETS AND AMENDMENTS THERETO ARE CANCELLED

TARGET MAP

STANDARD 1941 (MAGNETIC) TYPE MAP DATED 9 FEBRUARY 1944

DESCRIPTION

(i) The target is the RAILWAY TRAFFIC CENTRE at HEILBRONN, which lies on the western outskirts of the town. The best landmark for the target is the river NECKAR which flows in a northerly direction past the eastern boundary of the target with an arm forming the western boundary of the port area, 5 1/2 miles to the north of the target the river NECKAR is joined by the rivers JAGST and KOCHER which flow into it from the east. To the SE of the town of HEILBRONN is a large wood, the western edge of which encircles the town at a distance of about one mile.

The eastern side of the target adjoins the closely built-up town of HEILBRONN and the western end of the target is surrounded by a more sparsely built-up suburban area.

(ii) The Railway Traffic Centre contains a Marshalling yard with a throughput capacity of 2000 wagons in 24 hours, which, before the war, was normally working to 62½ of capacity. It is therefore a moderately busy yard of medium size. The target area also contains the river port which is of importance as a transshipment centre since it lies at the navigable limit of the river NECKAR. The most important aspect of the target is that it lies at the junction of two important double track main lines, one from STUTTART to BERLIN and another from NUREMBERG to KARLSRUHE, and NUREMBERG to MANNHEIM.

The main routes on which the target lies are as follows:-

Direction	Nearest large centre	Destination of Route
S	STUTTART	MUNICH
E	CRALLSHEIM	NUREMBERG
N	(i) WURZBURG	BERLIN
	(ii) MOSBACH	MANNHEIM
W	KARLSRUHE	The RHINE VALLEY

For list of associated target see paragraph "FURTHER INFORMATION".

(iii) The target (see illustration (6(d)(vi)90/6) is shaped like a bow-tie with its main axis N-S and 3,250 yards in length. The outstanding features in the target area are the marshalling yard (1) which lies in the southern half of the target area and two rail over road bridges (8 & 9) in the centre of the target area which are situated at a point where all the main lines unite. There are extensive sidings (12) and a large goods depot (5) in the port area which forms the northern half of the target. A round house (2) and a wagon repair shop (4) lie in the most westerly portion of the target area.

There are the following obstructions to low flying:-

Within the target area

Chimney on the locomotive depot (3) 170' high.

Chimney adjoining the target area immediately south of (8) 150' high

General

Chimneys immediately north of the target on both sides of the river, the highest being 250'

A power line crosses the river 2 1/2 miles north of the centre of the target the pylons at the crossing being 100' high.

/VITAL PARTS

VITAL PARTS

Instructions with regard to aiming points on particular targets are usually given in Operational Orders, but the following notes are given for guidance purposes.

Attacks on Marshalling Yards may be made with the object of destroying concentrations of Locomotives, Rolling Stock and Goods temporarily therein and, as such, they are in the nature of Activity Targets. The location of such concentrations will be based upon last minute intelligence or photo recce and this will automatically fix the aiming point, but it is probable that this will be found to be in the Sorting Sidings (1 on illus.6(d) (vi)90/6).

Alternatively, as a Strategic Target, the object may be to immobilise the Yard itself by destroying the various handling facilities and, if this be so, attention is drawn to the following Vital Parts, the identity numbers referring to illustration 6(d) (vi)90/6.

- (i) The sorting sidings (1) and in particular the diverging lines at the entrance (1.a) and the converging lines at the exit (1.b) thereof.
- (ii) The two rail over road bridges (8 & 9) in the centre of the target area.
- (iii) The locomotive sheds (2 & 3).

DECOYS

For all particulars of Decoys refer to "Gazetteer of Decoys" and subsequent amendments thereto, as issued by H.Q. R.A.F. Bomber Command.

CAMOUFLAGE

There is evidence of extensive camouflage within the target area. In all instances this takes the form of disrupted painting, the pattern of which is the arrangement of irregular painted masses.

FURTHER INFORMATION

Targets near to and on the same general rail system as this target are as follows:-

O.P.NO.	NAME	ROUTE ON WHICH THE TARGET LIES
<u>GH 646</u>	WÜRZBURG	On route to BERLIN
<u>GH 601</u>	MANNHEIM	On route to France
<u>GH 602</u>	KARLSRUHE	On route to S. France
<u>GH 605</u>	KORNWESTHEIM	On route to MUNICH
<u>GH 574</u>	NUREMBERG	On route to PRAGUE and PASSAU

ILLUSTRATIONS

- 6(d) (vi) 90/1 - Cancelled
- 6(d) (vi) 90/2 - 1:32000 scale vertical photograph, to be cancelled on receipt of /5
- 6(d) (vi) 90/3 - 1:18000 scale vertical photograph
- 6(d) (vi) 90/4 - 1:18000 scale annotated vertical photograph to be cancelled on receipt of /6
- 6(d) (vi) 90/5 - 1:32000 scale vertical photograph, to show relation of target to surrounding country. Replacing /2.
- 6(d) (vi) 90/6 - 1:12000 scale annotated vertical photograph. Replacing /1.

A.I.3.c.(1)

Datum 27. Juni 1944

ZIELINFORMATIONSBLETT

Deutschland

Einsatz-Nr.	GH 640	Ort	Heilbronn	Breite 49° 09' N
Nr. von Air Ministry	6(d)(vi)90	Kategorie	Verkehr	Länge 09° 12' O
Bezirkszielkarte Nr.	78	Unterkategorie	Eisenbahn- Verschiebebahnhof	Höhe 525 Fuß

Alle früheren Informationsblätter und Ergänzungen hierzu verlieren ihre Gültigkeit

Zielkarte Karte (magnetisch) des Standards von 1941 vom 9. Februar 1944

Beschreibung (i) Das Ziel ist das Eisenbahnverkehrszentrum in Heilbronn, welches an den westlichen Ausläufern der Stadt liegt. Das beste Erkennungszeichen für das Ziel ist der Fluß Neckar, welcher in nördlicher Richtung an der ostwärtigen Grenze des Ziels vorbeifließt, wobei ein Arm die westliche Grenze des Hafengebiets bildet. 5 1/2 Meilen nördlich des Ziels treffen die Flüsse Jagst und Kocher auf den Neckar. Sie münden von Osten her in ihn. Südostwärts der Stadt Heilbronn ist ein großer Wald, dessen westlicher Rand die Stadt in einem Abstand von etwa einer Meile umgibt.

Die Ostseite des Ziels grenzt an die engbebaute Stadt Heilbronn. Das westliche Ende des Ziels ist von einem weniger stark bebauten Vorstadt-Gebiet umgeben.

(ii) Das Eisenbahnverkehrszentrum enthält einen Rangierbahnhof mit einer Durchsatzkapazität von 2000 Wagen in 24 Stunden, der vor dem Krieg normalerweise mit einer Kapazität von 62% arbeitete. Deshalb ist er ein mäßig belegter Rangierbahnhof mittlerer Größe. Das Zielgebiet enthält auch den Flußhafen, der als Umschlagzentrum von Bedeutung ist, weil er an der Schiffbarkeitsgrenze des Neckars liegt. Der wichtigste Gesichtspunkt ist, daß es am Treffpunkt von zwei wichtigen zweigleisigen Haupteisenbahnstrecken liegt, die eine von Stuttgart nach Berlin und eine andere von Nürnberg nach Karlsruhe und von Nürnberg nach Mannheim.

Die Hauptstrecken, an denen das Ziel liegt, sind folgende:

Richtung	Nächstes großes Zentrum	Endpunkt der Strecke
S	Stuttgart	München
O	Crailsheim	Nürnberg
N	(i) Würzburg	Berlin
	(ii) Mosbach	Mannheim
W	Karlsruhe	Das Rheintal

Wegen der Liste verbundener Ziele siehe Abschnitt „Weitere Informationen“.

(iii) Das Ziel (siehe Illustration 6(d)(vi)90/6, hat die Form einer Frackschleife, wobei die Hauptachse sich von Norden nach Süden erstreckt und 3250 yards lang ist. Die hervorstechendsten Merkmale im Zielgebiet sind der Rangierbahnhof (1), welcher in der südlichen Hälfte des Zielgebiets liegt, und zwei Eisenbahnüberführungen (8 & 9) in der Mitte des Zielgebiets. Sie liegen an einem Punkt, wo alle Hauptstrecken zusammenkommen. Es gibt ausgedehnte Rangiergleise (12) und einen großen Güterbahnhof (5) im Hafengebiet, welcher die nördliche Hälfte des Zielgebiets bildet. Ein Ringlokschuppen (2) und eine Wagenreparaturwerkstatt (4) liegen im westlichsten Teil des Zielgebiets.

Für Tiefflüge gibt es die folgenden Hindernisse:

Innerhalb des Zielgebiets

Sornstein beim Lokschuppen (3) 170 Fuß hoch.

Sornstein anschließend an das Zielgebiet unmittelbar südlich von (8) 150 Fuß hoch.

Allgemein

Sornsteine unmittelbar nördlich des Ziels auf beiden Seiten des Flusses, wobei der höchste 250 Fuß hoch ist.

Eine Hochspannungsleitung überquert 2 1/2 Meilen nördlich des Zielmittelpunkts den Fluß. Die Masten bei der Überquerung sind 100 Fuß hoch.

Lebenswichtige Teile Anweisungen bezüglich der Zielpunkte für besondere Ziele werden gewöhnlich in den Einsatzbefehlen gegeben, aber die folgenden Anmerkungen werden zum Zweck der Orientierung gemacht.

Angriffe auf Rangierbahnhöfe können geführt werden mit dem Ziel, Ansammlungen von Lokomotiven, rollendem Material und Gütern, die sich zweitweise dort befinden, zu zerstören. Als solche handelt es sich dabei um Ziele, die sich in Betrieb befinden. Das Feststellen solcher Ansammlungen wird sich auf neueste Geheimdienstberichte oder Photoaufklärung stützen. Dies wird automatisch den Zielpunkt ergeben, aber es ist wahrscheinlich, daß dieser sich im Bereich der Rangiergleise finden wird (1 auf Illustration 6(d)(vi)90/6).

Alternativ und als strategisches Ziel könnte Zweck [eines Angriffs] sein, den Rangierbahnhof selbst zu lähmen, indem die verschiedenen Einrichtungen zerstört werden und, falls dies so ist, wird auf die folgenden lebenswichtigen Teile hingewiesen, wobei die Kennziffern sich auf die Illustration 6(d)(vi)90/6 beziehen.

- (i) Die Rangiergleise (1) und besonders die auseinanderlaufenden Gleise am Eingang (1.a) und die zusammenlaufenden Gleise am Ausgang (1.b) desselben.
- (ii) Die beiden Eisenbahnüberführungen (8 & 9) in der Mitte des Zielgebiets.
- (iii) Die Lokomotivschuppen (2 & 3).

Scheinanlagen Wegen aller Einzelheiten von Scheinanlagen ist das »Alphabetische Ortsverzeichnis der Scheinanlagen« und die folgenden Ergänzungen hierzu heranzuziehen, wie sie vom Stab des *Bomber Command R.A.F.* herausgegeben wurden.

Tarnung Es gibt Beweise für umfangreiche Tarnmaßnahmen im Zielgebiet. In allen Fällen haben sie die Form von unterbrochenen Bemalungen, deren Muster die Anordnung unregelmäßig bemalter Flächen ist.

Weitere Informationen Ziele in der Nähe und am ungefähr gleichen Streckensystem wie dieses Ziel sind die folgenden.

Einsatz-Nr.	Name	Strecke, an der das Ziel liegt
GH 646	Würzburg	an der Strecke nach Berlin
GH 601	Mannheim	an der Strecke nach Frankreich
GH 602	Karlsruhe	an der Strecke nach Südfrankreich
GH 605	Kornwestheim	an der Strecke nach München
GH 574	Nürnberg	an der Strecke nach Prag und Passau

Illustrationen

- 6(d)(vi)90/1 – ungültig
- 6(d)(vi)90/2 – Senkrechtluftbild im Maßstab 1:32 000, verliert nach Eingang von /5 seine Gültigkeit
- 6(d)(vi)90/3 – Senkrechtluftbild im Maßstab 1:18 000
- 6(d)(vi)90/4 – Kommentiertes Senkrechtluftbild im Maßstab 1:18 000, verliert nach Eingang von /6 seine Gültigkeit
- 6(d)(vi)90/5 – Senkrechtluftbild im Maßstab 1:32 000, um das Verhältnis des Ziels zur umgebenden Landschaft zu zeigen. Ersetzt /2.
- 6(d)(vi)90/6 – Kommentiertes Senkrechtluftbild im Maßstab 1:12 000. Ersetzt/1.

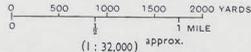
A.I.3.c.(1)

Target No.
6 (d) (vi) 90

RAILWAY TRAFFIC CENTRE — HEILBRONN (GERMANY)

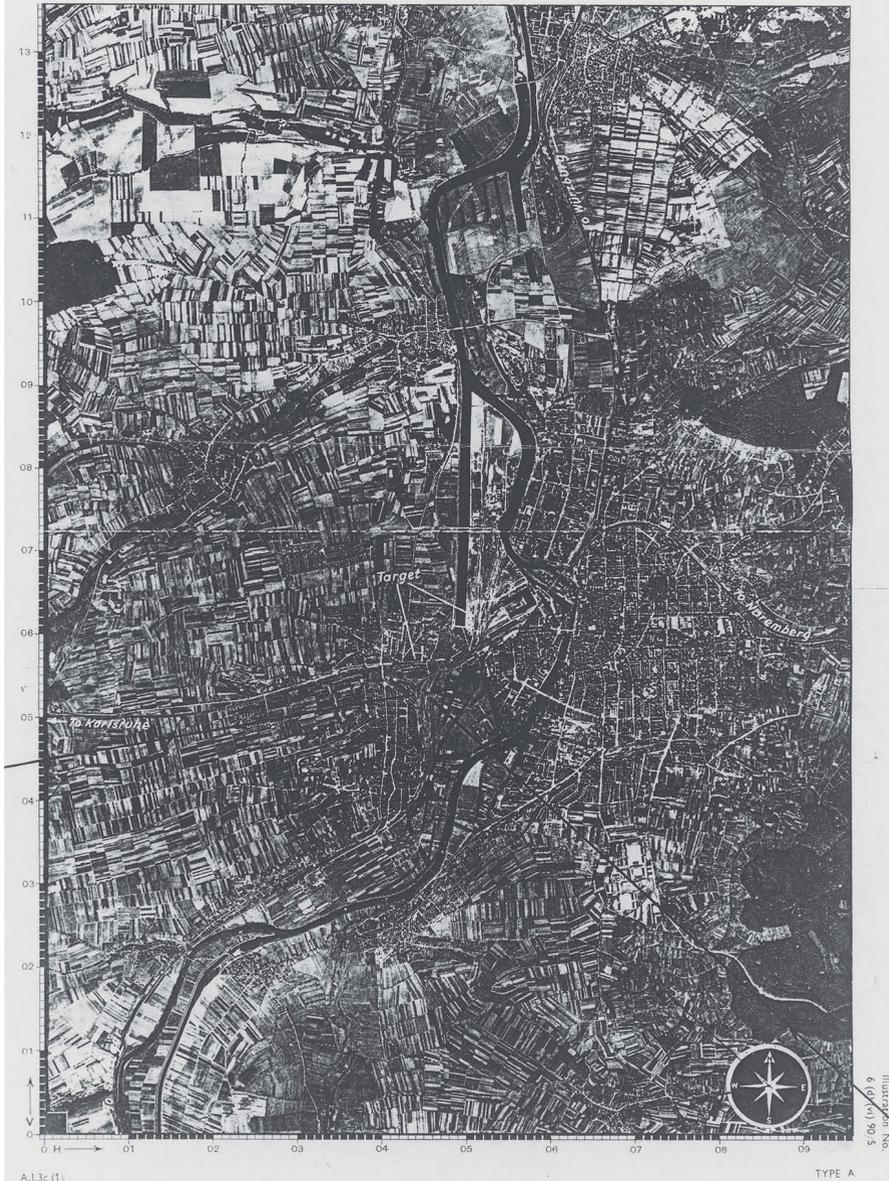
Illustration No.
6 (d) (vi) 90.5

Primary & Sec



Photographed 1943-1944

Issued May 1944



Die im Zielinformationsblatt vom 27. Juni 1944 erwähnte Illustration 6 (d) (vi) 90/5 mit der Aufschrift Railway Traffic Centre Heilbronn (Germany). Ziele sind der Güterbahnhof und der Rangierbahnhof (Quelle: National Archives, Washington, Akten des United States Strategic Bombing Survey, Record Group 243)

In Wirklichkeit wurde die Auswahl eines Ziels in der Hitze des Krieges und inmitten eines Feldzugs, der nun seit Jahren Nacht für Nacht geführt wurde, mit, wie es heute scheinen mag, bemerkenswerter Gedankenlosigkeit getroffen. Eine Reihe von Komitees des Luftfahrtministeriums, des Ministeriums für Wirtschaftskriegsführung und des Stabes von Bomber Command hatten eine Stadt vielleicht Jahre zuvor auf die Zielliste gesetzt. Eine Mischung aus der Wettervorhersage, der Stärke der verfügbaren Kräfte und dem Stand der deutschen Abwehr bestimmten in einer gegebenen Nacht, welche Stadt für einen Angriff ausgewählt wurde.²⁶

Nun war, wie bekannt, Heilbronn nicht erst seit dem 7. November 1944 als mögliches Ziel eines größeren Luftangriffs gefährdet. Im Frühjahr und Sommer 1944 hatten sich die zuständigen Dienststellen der Alliierten intensiv mit Heilbronn als Ziel eines möglichen Angriffs befaßt. Das *Target Information Sheet* (Zielinformationsblatt) trägt das Datum vom 27. Juni 1944, die zugehörigen, mit Kommentaren versehenen Luftaufnahmen wurden im Mai 1944 herausgegeben²⁷ (s. Abb. S. 54ff.). Bereits am 10. September 1944 fand ein geplanter Angriff eines Verbandes der *8th U.S. Air Force* gegen Heilbronn statt²⁸. Allerdings war dies kein Flächenangriff. Die *U.S.A.A.F.* hielten, wie schon früher erwähnt, sogenannte Präzisionsangriffe auf militärisch wichtige Ziele für die effektivere Methode, Deutschland zur Aufgabe zu zwingen. Militärisch wichtig in Heilbronn waren nach der vom *Chief of Air Staff R.A.F.* erarbeiteten Zielliste die Bahnanlagen und der Binnenhafen. Diese Zielliste aus dem Jahr 1943 und ihre Fortschreibungen dienten den Einsatzplanern bei der *8th Air Force* wie auch beim *Bomber Command R.A.F.* als Grundlage. Am 10. September 1944 war der Rangierbahnhof Heilbronn als zweites Ausweichziel mit Instrumentenanflug für den Fall ausgewählt worden, daß die Sicht über dem Erstziel (Flugzeugwerk bei Günzburg) und dem ersten Ausweichziel (Rangierbahnhof Ulm) für einen optisch geführten Zielanflug nicht ausreichen sollte. Über Günzburg und Ulm lag am Vormittag des 10. September 1944 eine geschlossene Wolkendecke, so daß schließlich das zweite Ausweichziel (*PFF Secondary*), der Rangierbahnhof Heilbronn, angegriffen wurde. Die Einzelheiten dieses Angriffs wurden von Karl-Heinz Mistele eingehend dargestellt, weshalb hier nur noch auf die Auswertung der während des Angriffs gemachten Luftaufnahmen durch den Stab der *8th U.S. Air Force* eingegangen werden soll. Zwei besonders brauchbare Luftbilder (s. Abb. S. 64 und 65) wurden für den Auswertungsbericht S. A. 2689²⁹ herangezogen. Das erste Bild wurde um 11.32 Uhr von einem Flugzeug der *489th Bombardment Group* aufgenommen, das zweite um 11.58 Uhr von einem Flugzeug der

²⁶ Max HASTINGS, *Bomber Command*, London 1993, S. 306.

²⁷ *Mediterranean Allied Air Force – Target Information*. USAFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., MF Nr. 25175 (MAAF 187).

²⁸ Karl-Heinz MISTELE, *Der Luftangriff am 10. September 1944 auf Heilbronn*.

²⁹ *Interpretation Report S.A. 2689 – Attack on Heilbronn Railway Traffic Center on 10 September 1944*. National Archives, Washington, DC, U.S.A., Record Group 341, MIPI # 33,272.

93rd Bombardment Group. Nach einer Übersicht über die Zahl der angreifenden Flugzeuge, die Uhrzeit, die Zahl und Art der Bomben stellte der Bericht zum Ziel Heilbronn folgendes fest:

Das Eisenbahnverkehrszentrum in Heilbronn besteht aus einem mäßig belebten Rangierbahnhof mittlerer Größe und einem Binnenhafen, der als Umschlagplatz von Bedeutung ist, da er an der Schiffbarkeitsgrenze des Flusses Neckar liegt.

Über den Angriff selbst führt der Bericht aus:

(a)

Teile von zwei Konzentrationen von mindestens 300 Sprengbombeneinschlägen sind in der Nordhälfte des Rangierbahnhofs und im Bereich des Binnenhafens zu sehen. Eine große Anzahl von Sprengbombeneinschlägen ist in den angrenzenden bebauten Gebieten zu sehen. Brandbombeneinschläge liegen in dem bebauten Gebiet südlich des U-förmigen Beckens [Winterhafen; d. Bearb.] und ziehen sich bis zur Westseite des Kanals hin. Treffer auf einem Lokomotivschuppen, auf Gebäuden im Hafengebiet und auf Gleisanlagen sind zu sehen.

(b)

*Folgende Einschläge sind im Eisenbahnverkehrszentrum zu sehen:
(Die Nummern beziehen sich auf die Zahlen auf den Zielillustrationen)*

1. LOKOMOTIVEN- UND REPARATUREINRICHTUNGEN

<i>Lokomotivschuppen (2):</i>	<i>1 Treffer, 1 wahrscheinlicher Treffer, 3 Nahtreffer</i>
<i>Wagenreparatur-Werkstatt (4):</i>	<i>2 Nahtreffer. Kleine Explosion 100 yards nordostwärts davon</i>
<i>Großes Gebäude mit Doppelerker am Nordende des Rangierbahnhofs:</i>	<i>2 Treffer, 2 Nahtreffer und Treffer oder Nahtreffer auf 3 kleinen an- grenzenden Gebäuden</i>

2. RANGIERBAHNHOF

<i>Sortiergleise (1):</i>	<i>Etwa 40 Einschläge mit möglichen Treffern auf 2 kleinen Gebäuden auf der westlichen Seite</i>
<i>Eisenbahnüberführung (10):</i>	<i>1 Treffer</i>
<i>Zusammenlaufende Gleise am Ende der Sortiergleise (16):</i>	<i>3 Treffer</i>
<i>Schienenkreuzung am Nordende (13):</i>	<i>1 Treffer</i>

3. GEBIET DES FLUSSHAFENS

<i>Gebäude um das U-förmige Becken:</i>	<i>Treffer auf 5</i>
<i>Gleise im Hafengebiet:</i>	<i>5 Treffer</i>

Güterbahnhof (5):

2 Treffer

(c)

Weitere Einschläge sind wie folgt zu sehen:

1. Gleise, die nach STUTTGART führen: 2 Treffer unmittelbar südlich des Zielgebiets
2. Viele Sprengbombeneinschläge in dem stark bebauten Gebiet an der Westseite des Rangierbahnhofs und Sprengbomben- und Brandbombeneinschläge in Heilbronn selbst.
3. 2 Hauptstraßen, die am Nordende des Rangierbahnhofs zusammen-treffen – wahrscheinliche Treffer auf beiden Straßen.
4. Kähne auf dem Kanal – wahrscheinliche Treffer auf 3 Kähnen.
5. Brandbombeneinschläge in Feldern längs der Westseite des Kanals.

Über die Aktivitäten im Bahnhofsgelände und im Binnenhafen schrieb der Bericht schließlich:

Die Gleise des Rangierbahnhofs sind mäßig, die im Hafengebiet und im Bahnhof sind leicht belegt. An der Einfahrt zu den Hafengleisen ist eine Lokomotive unter Dampf zu sehen. Achtzig Wasserfahrzeuge, zumeist Kähne, sind auf dem Neckar und im Hafen zu sehen.

An dieser Stelle bietet es sich an, etwas über die »Präzision« der amerikanischen sogenannten Präzisionsangriffe zu sagen. Fest steht, daß die Amerikaner ihre Angriffe fast ausschließlich gegen militärisch wichtige Ziele führten. Fest steht aber auch, daß die Präzision dieser Angriffe oft sehr relativ war. Das hatte verschiedene Gründe. U.S.-Bombenverbände flogen ihre Ziele in Gruppen- oder Staffelformation an, um die Abwehrfeuerkraft der einzelnen Bomber gegen angreifende deutsche Jagdflugzeuge optimal auszunützen. Wenn in Gruppenformation (36–40 Flugzeuge) geflogen wurde, hatte der Verband eine Breite von 350 m bei der B-17, 750 m bei der B-24³⁰, beim Flug in Staffelformation (10–12 Flugzeuge) waren es 120 m (B-17) bzw. 240 m (B-24)³¹. Entsprechend breit fiel der Bombenteppich aus. Im allgemeinen hatten nur die Flugzeuge des *Lead Bombardier* (Führungsbombenschütze) und des *Deputy Lead Bombardier* (Stellvertreter des Führungsbombenschützen) Ziel- und Radargeräte an Bord. Das Auslösen der Bomben geschah auf den Abwurf einer Rauchbombe durch den Führer des Verbandes, oder die Staffel bzw. Gruppe warf die Bomben, sobald das Führungsflugzeug seine Bomben auslöste. So ist es zu erklären, daß bei den amerikanischen Präzisionsangriffen zwar meist die militärischen Ziele getroffen wurden, daneben aber stets auch schwere Schä-

³⁰ B-17 »Flying Fortress« = Viermotoriger amerikanischer Langstreckenbomber mit zehn Mann Besatzung; Bombenzuladung 4880 kg; Höchstgeschwindigkeit 438 km/h; Reichweite 2980 km. B-24 »Liberator« = Viermotoriger amerikanischer Langstreckenbomber mit zehn Mann Besatzung; Bombenzuladung 2260 kg; Höchstgeschwindigkeit 483 km/h; Reichweite 2730 km (nach Karlheinz KENS, Die Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs 1939–1945, München 1969).

³¹ Roger FREEMAN, The Mighty Eighth War Manual, London 1986, S. 43.

den in Wohngebieten entstanden. Hinzu kommt, daß bei Luftangriffen meist eine Mischung aus Spreng- und Brandbomben abgeworfen wurde. Die am häufigsten verwendete Brandbombe war die 4-lb-Stabbrandbombe. Sie wurde in Brandbombenbehältern mitgeführt, die mit einer barometrischen Einstellung versehen waren, welche die 110 Stabbrandbomben im Behälter in einer bestimmten Höhe freigab. Die Stabbrandbomben hatten eine schlechte Ballistik, waren wegen ihres geringen Gewichts seitenwindempfindlich und fielen fast immer neben das eigentliche Ziel.

Schließlich waren die Ziel- und Navigationsgeräte (z. B. das H2X-Radargerät und seine Weiterentwicklung)³² längst nicht so zuverlässig, wie das zunächst angenommen wurde. Die Darstellung des überflogenen Terrains auf dem Bildschirm ließ häufig zu wünschen übrig.

Küstenlinien und Gewässer traten in der Regel zwar deutlich hervor. Alle anderen Merkmale des unter dem Flugzeug liegenden Geländes waren aber nur undeutlich auszumachen, und die Bedienung des Geräts erforderte viel Geschick und Erfahrung. Bei Verwendung des an sich hervorragend beurteilten *Norden Bomb Sight* (Bombenzielgerät) beim optisch geführten Zielflug genügten geringe Einstellungsfehler, um gravierende Fehlwürfe zur Folge zu haben. Das Gesagte erklärt einen nicht unerheblichen Teil der Bombardierung von Wohnvierteln durch die Amerikaner. Dies wurde von der Führung der *U.S.A.A.F.* nicht nur bei Angriffen gegen in Deutschland liegende Ziele in Kauf genommen; auch bei Angriffen gegen Ziele in Frankreich, dessen Bewohner keinesfalls als Feinde betrachtet wurden, gab es zum Teil große Verluste unter der Zivilbevölkerung.

³² H2X = amerikanische Version des britischen H2S-Bodensichtradargerätes. Sender und Empfänger befanden sich im Flugzeug. Vom Flugzeug ausgesandte Strahlen wurden von der Erdoberfläche reflektiert und im Flugzeug empfangen und auf einem Bildschirm dargestellt.



10 SEP 1944
SAV 489/352-7

Neg. No. PI 301652

S.A. 2689
HEILBRONN

ANNOTATED PRINT NO. 1



S.A. 2689
HEILBRONN
10 SEP 1944
ANNOTATED PRINT NO. 2
SAV 93/922-4
Neg. No. T3016 54

Die *Mosquito*-Angriffe im Herbst 1944

Mit dem Vorrücken der alliierten Truppen durch Belgien und Nordfrankreich im Sommer und Herbst 1944 gelangte Südwestdeutschland in die Reichweite der dort stehenden Sender des Navigationssystems OBOE³³, die zuvor in Südostengland stationiert gewesen waren. Das System OBOE galt als das genaueste Navigationsverfahren, hatte aber den Nachteil, daß jeweils nur ein Flugzeug damit geführt werden konnte. Es dauerte etwa zehn Minuten, bis das nächste Flugzeug von den Sendern übernommen werden konnte. Das Verfahren wurde deshalb meist zur Führung der Markierungsflugzeuge bei Flächenangriffen der *R.A.F.* oder der Führungsflugzeuge bei Tagesangriffen der *U.S.A.A.F.* eingesetzt.

Mit dem System OBOE hatten die Alliierten bis zum Herbst 1944 über Südwestdeutschland keine Erfahrungen sammeln können. Die Funkstrahlen, die von den Peilsendern ausgesandt wurden, breiteten sich geradlinig aus, sie folgten also nicht der Krümmung der Erdoberfläche. Das bedeutete, daß das geführte Flugzeug um so höher steigen mußte, je weiter es sich vom Standort der Sender entfernte. Heilbronn und andere Städte im Südwesten Deutschlands befanden sich 500–600 km von den Senderstandorten in Nordfrankreich und Belgien entfernt. Nur hochfliegende Flugzeuge (10 000 m und mehr) konnten über Südwestdeutschland mit OBOE geführt werden. Es wurden deshalb im Herbst 1944 vom Stab des *Bomber Command* Test- und Meßflüge angeordnet. Für diese Flüge wurde das Flugzeugmuster De Havilland *Mosquito* ausgewählt, das dafür besonders geeignet war. *Wooden Wonder* (Hölzernes Wunder) nannten es die Engländer, weil es fast ausschließlich aus Holz gebaut war, deshalb eine enorme Steigfähigkeit mit hoher Geschwindigkeit verband und wegen der Holzbauweise von den deutschen Funkmeßgeräten schwer zu erfassen war³⁴. Um die Genauigkeit des Führungsverfahrens zu überprüfen, sollten die eingesetzten Flugzeuge Bomben auf geeignete Ziele abwerfen. Jede *Mosquito* trug eine 4000-lb-Bombe (eine sogenannte Luftmine) mit sich.

Heilbronn wurde in folgenden Nächten von solchen hochfliegenden Flugzeugen angegriffen:

27./28. September 1944

Zwischen 21.29 und 21.54 Uhr griffen fünf *Mosquitos* Heilbronn an. Drei Flugzeuge machten erfolgreich durch OBOE geführte Angriffe gegen das Eisenbahnverkehrszentrum Heilbronn, zwei Flugzeuge, die sich der Koppelnavi-

³³ OBOE = Hyperbelnavigationsverfahren, bei dem das geführte Flugzeug im gleichen Abstand von einem Bodensender auf einem Kreisbogen flog. Am Schnittpunkt mit dem Kreisbogen eines von einem zweiten Sender ausgehenden Impulses befand sich der Ziel- oder Auslösepunkt für die Bomben bzw. pyrotechnischen Markierungsmittel.

³⁴ *Mosquito* = Britisches zweimotoriges schnelles Kampfflugzeug mit zwei Mann Besatzung; maximale Bombenzuladung 1800 kg; Höchstgeschwindigkeit 612 km/h; Reichweite 3010 km (nach Karlheinz KENS, *Die Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs 1939–1945*, München 1969, S. 183).

gation bedienten, warfen ihre Bomben auf die Stadt ab. Ein sechstes Flugzeug, das ebenfalls auf Heilbronn angesetzt war, mußte seine Bombe im Notwurf über feindbesetztem Gebiet abwerfen, weil dem Piloten übel geworden war³⁵. Die angreifenden Flugzeuge flogen in Höhen zwischen 28 000 und 30 000 Fuß (8500–9100 m).

28./29. September 1944

Fünf *Mosquitos* waren in dieser Nacht nach Heilbronn unterwegs. Zwischen 21.02 und 21.36 Uhr warfen drei Flugzeuge, die von OBOE geführt wurden, ihre Bomben auf das Ziel, das Eisenbahnverkehrszentrum Heilbronn, ab. Ein viertes Flugzeug flog das Ziel mit Hilfe der Koppelnavigation an; die fünfte Maschine, die ebenfalls Koppelnavigation zu Hilfe nahm, wurde ihre Bombe *im ungefähren Zielgebiet* los. Flughöhen: 29 000–30 000 Fuß (8800–9100 m).³⁶

30. September / 1. Oktober 1944

Von sechs Flugzeugen, die als Ziel den Rangierbahnhof Heilbronn hatten, meldete eines bei geschlossener Wolkendecke einen erfolgreichen Bombenabwurf auf das Ziel. Die übrigen fünf Maschinen warfen ihre Bomben auf das Stadtgebiet, nachdem die Sonderausrüstung (gemeint sind die OBOE-Empfänger in den Flugzeugen) ausgefallen war und sie auf Koppelnavigation angewiesen waren. Angriffszeit: 20.40–20.57 Uhr. Flughöhe: 30 000 Fuß (9100 m). In einem anderen Bericht (*Bomber Command Summary of Operations*) ist die Rede von nur zwei Bombenabwürfen auf Heilbronn; zwei Flugzeuge dieses Einsatzes warfen danach ihre Bomben auf Mannheim, eines auf Bischweiler (Elsaß) und eines auf Elberfeld.³⁷

1./2. Oktober 1944

An diesem Abend griffen zwischen 20.29 und 20.48 Uhr zwei *Mosquitos* Heilbronn an. Von den übrigen vier Flugzeugen, die Heilbronn anfliegen sollten, wird in dem Bericht nur erwähnt, daß sie ihre Bomben im Raum Heilbronn abgeworfen haben. Eine Maschine mußte den Flug vorzeitig abbrechen. Die Flugzeuge flogen in 27 000 Fuß (8200 m) Höhe.³⁸

4./5. Oktober 1944

Von fünf gegen Heilbronn angesetzten *Mosquitos* griffen drei in 27 000 Fuß (8200 m) Höhe um 21.58 Uhr die Stadt an, eine Maschine warf ihre Bombe im Raum Heilbronn ab. Ein Flugzeug ging bei diesem Einsatz verloren.³⁹

³⁵ Bomber Command Report on Night Operations 27/28 September 1944. PRO, London, AIR 24/294.

³⁶ Bomber Command Report on Night Operations 28/29 September 1944. PRO, London, AIR 24/294.

³⁷ Bomber Command Report on Night Operations 30 September / 1 October 1944. PRO, London, AIR 24/292.

³⁸ Bomber Command Report on Night Operations 1/2 October 1944. PRO, London, AIR 24/295.

³⁹ Bomber Command Report on Night Operations 4/5 October 1944. PRO, London, AIR 24/295.

11./12. Oktober 1944

Vier *Mosquitos* flogen in den frühen Morgenstunden zwischen 5.07 und 5.37 Uhr die Stadt an und warfen ihre Bomben ab. Flughöhe: 25 000–28 000 Fuß (7600–8200 m). Es handelte sich auch hier um Übungs- und Versuchsflüge.⁴⁰

30./31. Oktober 1944

Am Abend zwischen 20.18 und 20.37 wurden drei *Mosquitos* an Heilbronn herangeführt. Ziel war der Rangierbahnhof. Sie flogen in 31 000–32 000 Fuß (9400–9700 m) Höhe. Alle drei Piloten meldeten einen erfolgreichen Angriff.⁴¹

Mit diesem letzten *Mosquito*-Angriff fand für die Bewohner Heilbronn eine fünfwöchige Zeit der Unruhe und Angst ihr Ende. Es hat damals und auch nach dem Krieg Spekulationen über diese Angriffe gegeben. Die Heilbronner gaben den Piloten der geheimnisumwitterten Flugzeuge den Namen »Bombenkarle«, und es wurde gemunkelt, am Steuer dieser Flugzeuge hätten emigrierte Heilbronner Juden gesessen. Heute weiß man, daß die sehr hoch fliegenden Maschinen kaum zu hören waren und wegen der großen Höhe die Bomben schon weit vor dem Ziel auslösen mußten. Für die Menschen kamen deshalb die Bombenabwürfe oft völlig überraschend, zumal in der damaligen Phase des Krieges wegen einzeln fliegender Flugzeuge kein Fliegeralarm gegeben wurde. Übrigens erlebten auch andere Städte in Südwestdeutschland, wie Aschaffenburg, Darmstadt, Pforzheim und Karlsruhe, damals die *Mosquito*-Test- und Übungsangriffe⁴².

⁴⁰ Bomber Command Report on Night Operations 11/12 October 1944. PRO, London, AIR 24/295.

⁴¹ Bomber Command Report on Night Operations 30/31 October 1944. PRO, London, AIR 24/295.

⁴² Operations Record Book, Headquarters Pathfinder Force, October 1944. PRO, London, AIR 25/153.

Der Angriff der *Royal Air Force* auf Heilbronn am 4. Dezember 1944

Am 4. Dezember 1944 um 9.50 Uhr sandte der Stab des *Bomber Command* vom Hauptquartier in High Wycombe an die unterstellten *Groups* einen fernschriftlichen Vorbefehl über die Angriffsziele der kommenden Nacht. Danach sollten die *No. 1. Group* und die *No. 6 Group* Karlsruhe (Code: *Pike*)⁴³ angreifen, für die *No. 3 Group* war Oberhausen (Code: *Gillaroo*) vorgesehen, Ziel der *No. 5 Group* sollte entweder Ulm (Code: *Garfish*) oder Heilbronn (Code: *Sawfish*) sein. Der Pfadfinderverband, die *No. 8 Group*, sollte einige Scheinangriffe durchführen und die Markierung des Ziels Karlsruhe übernehmen (s. Abb. S. 134). Um 11.17 Uhr, am späten Vormittag, ging ein weiteres Fernschreiben an die Stäbe der *Groups*; inzwischen war, vermutlich wegen des über Heilbronn erwarteten günstigeren Wetters, die Entscheidung über das Angriffsziel der *No. 5 Group* gefallen. Für das Ziel *Sawfish* (Heilbronn) war in dem mit *Ziele und Zielpunkte für die Nacht 4./5. Dezember* überschriebenen Befehl festgelegt, was angegriffen werden sollte. Der Auftrag lautete,

1. die Fläche zu zerstören, die durch folgende Punkte, welche als Richtung und Abstand von [Punkt] *Sawfish* >A< gemessen sind, begrenzt wird⁴⁴:
900 yds. 10° – 1100 yds. 39° – 1450 yds. 153° – 1350 yds. 175° – 1150 yds. 250°.

Anmerkung: Die brandanfällige Fläche im obigen Gebiet wird von folgenden [Punkten] umschlossen:

1150 yds. 250° – 450 yds. 297° – 400 yds. 45° – 600 yds. 162° – 750 yds. 235° – 1000 yds. 229°.

2. Eisenbahnanlagen und bebautes Gebiet zu zerstören, die durch folgende Punkte begrenzt werden:

2350 yds. 263° – 1650 yds. 257° – 2700 yds. 228° – 2900 yds. 231°.

Anmerkung:

1. Die obigen Flächen stehen in der Reihenfolge ihrer Zielpriorität.

2. Alle oben erwähnten Punkte sind als Richtung und Abstand von Punkt *Sawfish* >A< gemessen (s. Abb. S. 135).

⁴³ Der Stellvertreter von Harris, Air Vice Marshal Saundby, war passionierter Sportangler. Er hatte für alle in Deutschland anzugreifenden Städte Fischnamen als Codebezeichnungen festgelegt. *Pike* (Hecht) war Karlsruhe, *Garfish* (Hornhecht) Ulm, *Sawfish* (Sägefisch) Heilbronn, *Gillaroo* (eine Lachsart) Oberhausen (vollständige Liste der Codebezeichnungen bei Olaf GRÖNER, *Bombenkrieg gegen Deutschland*, Berlin 1987, S. 35).

⁴⁴ Als Bezugspunkte wurden Punkte gewählt, die auf Luftaufnahmen oder Stadtplänen deutlich hervortraten. Im Fall Heilbronn war dieser Bezugspunkt vermutlich der Marktplatz. Er ist auf sämtlichen Luftaufnahmen aus dem Zweiten Weltkrieg als helles Viereck bzw. als heller Punkt zu sehen. Von ihm aus wurden Richtung und Entfernung abgetragen, um so das Zielgebiet darzustellen.

Schließlich, um 12.19 Uhr, legte der Stab des *Bomber Command* in einem weiteren Fernschreiben die Zahl der angreifenden Flugzeuge und die Art der mitzuführenden Bomben fest. Danach waren für Heilbronn zunächst 250 *L (Lancaster)*⁴⁵ und 7 *M (Mosquito)* vorgesehen. 150 *Lancaster* sollten mit je 1 × 4000-lb-Luftmine und 12 Brandbombenbehältern beladen werden, während 100 *Lancaster* je 1 × 4000-lb-Luftmine, 6 × 1000-lb-Sprengbomben und 6 × 500-lb-Sprengbomben mitführen sollten⁴⁶. Als H-Hour (Angriffszeitpunkt) wurde für Karlsruhe und Heilbronn 19.00 Uhr festgelegt. Die Zielmarkierung sollte für Karlsruhe mit dem Verfahren der *No. 8 Group (PFF)*, in Heilbronn mit dem Verfahren der *No. 5 Group* erfolgen. Das Angriffsverfahren der *No. 5 Group* war, wie schon eingangs erwähnt, das sogenannte *Offset-Marking-Verfahren*, das auch unter den Begriffen *PFF false wind technique*⁴⁷ oder *Newhaven-Verfahren* bekannt wurde (s. Abb. S. 138)^{48, 49, 50}. In allen bisher erwähnten Befehlen war die Angriffszeit (H-Hour) mit 19.00 Uhr angegeben worden. Ein *Action Sheet Night 4/5 December 1944*, dessen Durchgabezeit nicht mehr feststellbar ist, gibt als Angriffszeit 19.30 Uhr an, die Zeit also, zu der der Angriff auf Heilbronn nach Beleuchtung des Ziels durch die »Beleuchter« (*Flare Force*) und Kennzeichnung des Zielpunktes durch die Markierer (*Marker Force*) tatsächlich begann (s. Abb. S. 147f.).

⁴⁵ Lancaster = viermotoriger britischer Langstreckenbomber mit sieben Mann Besatzung; maximale Bombenzuladung 6340 kg; Höchstgeschwindigkeit 435 km/h; Reichweite 3600 km (nach Karlheinz KENS, *Die Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs 1939–1945*, München 1969).

⁴⁶ Die Bedeutung der Codenamen »Sear Usual« und »Plumduff« wurden von der Bomber Command Association, London, mit Brief vom 30. März 1993 mitgeteilt. Vermittlung durch Mr. Stan Parker, Benfleet, Essex.

⁴⁷ PFF = Pathfinder Force; zunächst die Bezeichnung für die *No. 8 Group*, den Pfadfinderverband, selbst; daneben aber auch Bezeichnung für alle Verfahren, die von oder in Zusammenarbeit mit diesem Verband entwickelt wurden, z. B. die »false wind technique« (Falsche-Wind-Technik): Um zu verhindern, daß die Bodenmarkierung durch Explosionswolken der Sprengbomben oder Rauch von Bränden verdeckt wurde, plazierte man die Zielmarkierungen absichtlich etwa 400 yds. entgegen der Anflugrichtung und etwas abseits. Für diese Abseitslage errechnete der Leitoffizier (Master Bomber) einen falschen Windwert, der über UKW-Sprechfunk an den anfliegenden Hauptverband durchgegeben wurde. Die Bombenschützen im Hauptverband stellten diesen falschen Wert an ihren Bombenzielgeräten ein (nach Karl HECKS, *Bombing 1939–1945*, London 1990, S. 250).

⁴⁸ Bedeutung der Codenamen: SEAR USUAL = 1 × 4000-lb-Luftmine und 12 Behälter mit je 150 Stabbrandbomben; PLUMDUFF = 1 × 4000-lb-Luftmine und 6 × 1000-lb-Sprengbomben hoher oder mittlerer Sprengkraft und 6 × 500-lb-Sprengbomben (Mehrzweckbomben oder Bomben mittlerer Sprengkraft); ABNORMAL = Höchstmögliche Anzahl von 1000-lb-Sprengbomben mit 500-lb-Sprengbomben aufgefüllt; alle Bomben mit 0,025 Sekunden Zeitverzögerungszünder versehen (HQ, Bomber Command, Bomb Loads, Brief vom 7. November 1944 an die unterstellten Verbände. PRO, London, AIR 24/300).

⁴⁹ Bei dem gemischten Nachtfilm handelt es sich um Filmstreifen für zwölf Aufnahmen, von denen die ersten beiden Farbaufnahmen, die restlichen Schwarz-weiß-Aufnahmen ergaben (nach Karl HECKS, *Bombing 1939–1945*, London 1990, S. 199).

⁵⁰ Window = Codenamen für metallisierte Papierstreifen bestimmter Länge, die, in großen Mengen abgeworfen, die deutschen Funkmeßgeräte nachhaltig stören konnten (amerikanische Bezeichnung Chaff, deutsche Bezeichnung Düppel).

Nachdem das letzte Fernschreiben beim Stab der *No. 5 Group* auf dem Flugplatz Swinderby in Lincolnshire eingetroffen war, machten sich die Einsatzplaner dort daran, aus den eingegangenen Fernschreiben einen Befehl an die unterstellten *Bases* und *Stations*⁵¹ (s. auch Abb. S. 140) zu formulieren. Dieser Befehl, der ebenfalls als Fernschreiben an die *Bases* weitergegeben wurde, enthielt sehr präzise Angaben über die Bombenzuladung, die Treibstoffmenge, die Flugrouten, die Markierungspunkte und -verfahren und den eigentlichen Angriffsplan (s. Abb. S. 141ff.).

Dieser Befehl muß zwischen 13.00 und 13.30 Uhr auf den einzelnen *Stations* eingegangen sein; danach fanden auf den Flugplätzen der *No. 5 Group* die Einsatzbesprechungen statt. *Flying Officer* (Oberleutnant) Doug Cleary⁵² aus Auckland, Neuseeland, gehörte zur 227 *Squadron*, die damals auf dem Flugplatz Balderton, Nottinghamshire, stationiert war. Cleary nahm an dem Angriff auf Heilbronn als Bombenschütze teil. 1946, nach seiner Rückkehr nach Neuseeland, schrieb er seine Erlebnisse nieder. Hier ist ein erster Teil seines Berichts:

Die Einsatzbesprechung fand um 14.00 Uhr statt. Das Ziel war Heilbronn. Unsere Squadron sollte den Rangierbahnhof angreifen, während die anderen Staffeln die Stadt selbst auslöschen (wipe out) sollten. Diese Stadt liegt 30 bis 40 Meilen nordostwärts Stuttgart; der Zweck des Angriffs war einfach ein weiterer Teil des Prozesses des Sturmreif-Machens von Städten in unmittelbarer Frontnähe und die Beeinträchtigung der deutschen Eisenbahnverkehrscentren. Wir starteten um 17.00 Uhr⁵³, und um 16.55 Uhr rollten wir in unserer alten, treuen ›U‹ wie Uncle die Rollfeldringstraße entlang. Wir starteten als vierte, begleitet von den üblichen Abschiedsrufen und aufmunternden Gesten des Bodenpersonals und der Frauen der WAAF⁵⁴. Eine Landstraße verlief nahe des Endes der Startbahn, und gewöhnlich hielten die Verkehrsteilnehmer an, um den Start zu beobachten. Zweifellos fragte sich jedermann, wo das Ziel lag, da dies sicherlich geheimgehalten wurde. Das Bodenpersonal versuchte stets, von den Besatzungen zu erfahren, was das Ziel war. Auf die Art des Ziels konnten sie wahrscheinlich aufgrund der Art der mitgeführten Bomben schließen; aus der Treibstoffmenge, die mitgeführt wurde, wußten sie, ob es ein langer Flug werden

⁵¹ Der *No. 5 Group* unterstanden vier *Bases*, 53, 54, 55 und 56. *Bases* waren zentrale Flugplätze mit besonderen verwaltungsmäßigen Befugnissen und zentralen Reparatureinrichtungen. Jeder »*Base*« unterstanden in der Regel zwei Satellitenflugplätze, »*Stations*« genannt. Auf jedem Platz (»*Base*« oder »*Station*«) waren normalerweise zwei »*Squadrons*« zu je 20 Flugzeugen stationiert (freundlicherweise von Mr. Roger A. Freeman, Dedham, Essex, mit Schreiben vom 2. August 1993 dem Verfasser mitgeteilt).

⁵² Doug Cleary ist im Dezember 1991 in Auckland verstorben. Mit freundlicher Erlaubnis von Mrs. Moria Cleary, Mt. Wellington, Auckland, wird aus dem Bericht von Doug Cleary zitiert. Vermittelt wurde diese Möglichkeit durch Mr. Arthur W. Arculus, Auckland, und Herrn Adolf Leibbrand, Ingersheim.

⁵³ Nach Eintrag im Operations Record Book (Einsatztagebuch) der 227 *Squadron* startete die Lancaster I LM259 ›U‹, Pilot F/O Herbert, um 16.31 vom Platz Balderton.

⁵⁴ WAAF = Women's Auxiliary Air Force – Luftwaffenhelferinnen der R.A.F.

würde. Übrigens bedingten die längeren Einsätze Flüge von 7 bis 9 Stunden Dauer; deshalb waren wir bei manchen Einsätzen bei der Rückkehr wirklich müde.

So wie Doug Cleary machten sich am Nachmittag des 4. Dezember 1944 fast 2000 Mann fliegendes Personal auf den Flugplätzen der *No. 5 Group R.A.F.* in den Grafschaften Lincolnshire und Nottinghamshire für den Einsatzflug nach Heilbronn fertig. Offenbar hatten die *Group*-Befehlshaber, meist Offiziere im Generalsrang, und die *Base*-Kommandeure, meist Offiziere im Rang eines *Group Captain* (Oberst), einen gewissen Spielraum beim Ausführen der Befehle. Dies bezog sich sowohl auf die Zahl der einzusetzenden Flugzeuge, was vom Klarstand der jeweiligen Einheit abhing, wie auch auf die Art der mitzuführenden Bomben; letzteres richtete sich nach der Vorratslage am jeweiligen Flugplatz. Die Abweichungen, die sich gegenüber den ursprünglichen Befehlen des *Bomber Command* ergeben, dürften so zu erklären sein. Man geht wohl nicht fehl, wenn man unterstellt, daß solche Abweichungen zwischen den einzelnen Kommandoebenen telefonisch oder fernschriftlich abgesprochen wurden.

Zwischen etwa 16.15 und 17.00 Uhr starteten 282 *Lancaster* und zehn *Mosquito* mit Ziel Heilbronn von den Flugplätzen Waddington (463 und 467 *Squadron*), Skellingthorpe (50 und 61 *Squadron*), Coningsby (83 und 97 *Squadron*), Metherringham (106 *Squadron*), Woodhall Spa (617 und 627 *Squadron*), East Kirkby (57 und 630 *Squadron*), Spilsby (44 und 207 *Squadron*), Strubby (619 *Squadron*), Fulbeck (49 und 189 *Squadron*) und Balderton (227 *Squadron*). Von den Flugplätzen in Nordostengland flogen die Maschinen der *No. 5 Group* entsprechend dem Flugplan⁵⁵ (Abb. S. 74) die 40 km westlich von London gelegene Stadt Reading an, um sich in den Bomberstrom einzureihen. Ab hier nahm der Verband Südostkurs und überflog das auf einem markanten Küstenvorsprung stehende Funkfeuer Beachy Head zwischen Brighton und Hastings, um etwa um 18.00 Uhr 15 km nordostwärts Dieppe mit den Spitzen die französische Küste zu erreichen. Ab diesem Punkt ›B‹ des Flugplans verlief der Anflug auf Heilbronn auf ungefähr dem gleichen, direkten Kurs. Die Masse der Bomber flog zum nächsten Kontrollpunkt ›C‹, der sich über Landstuhl in der Pfalz befand und nahm ab hier direkten Kurs auf Heilbronn. Ein kleinerer Verband von 55 Flugzeugen, vermutlich die *Lancaster* und die Beleuchterflugzeuge, die den Rangierbahnhof angreifen sollten, flog vom Kontrollpunkt ›B‹ zum Kontrollpunkt ›C‹, der für diesen Verband über Hayange (südwestlich Thionville) lag. Diese 55 *Lancaster* waren bis zum Punkt ›C‹ auf dem Kurs geflogen, den die Karlsruhe angreifenden Flugzeuge

⁵⁵ Der Flugplan findet sich außer in dem oben erwähnten und abgebildeten fernschriftlichen Befehl der *No. 5 Group* auch im Bericht »INTERCEPTIONS, TACTICS NO. 301/44 DAY 4TH DEC. AND NIGHT 4TH/5TH DEC. 1944« des *Bomber Command* (PRO, London, AIR 24/301) und auf der Flugwegkarte »NIGHT OPERATIONS 4/5 DEC. 1944« (PRO, London, AIR 27/303).

gewählt hatten. So ist es zu erklären, daß eine *Lancaster*, die Karlsruhe angreifen sollte, sich versehentlich über Heilbronn einfand und dort Bomben warf, während ein für Heilbronn bestimmter Bomber Karlsruhe angriff⁵⁶. Nach der Anweisung des Befehlshabers der *No. 5 Group* sollte der Kommandeur der *54 Base* (Flugplatz Coningsby, Lincolnshire) den *Master Bomber* (Leitoffizier, auch *Controller* genannt) bestimmen. Seine Wahl fiel auf *Wing Commander* (Oberstleutnant) Maurice A. Smith⁵⁷, Stellvertreter und *Marker No. 1* (roter Zielpunkt) wurde *Wing Commander* G. C. Curry von der *627 Squadron*⁵⁸, die auf dem Platz Woodhall Spa in Lincolnshire lag.

Etwa zur gleichen Zeit wie die Bomber starteten mehr als 80 Flugzeuge mit Spezialaufträgen. Neun Maschinen des Typs *Stirling*⁵⁹ und vier *Halifax*⁶⁰ sollten auf der Linie Leuven (Belgien) – Verdun (Frankreich) in der Zeit von 18.35–19.55 Uhr mit Hilfe der mitgeführten Störsender einen sogenannten *Mandrel-Schirm*⁶¹ errichten, so daß sich der Anflug der Bomberverbände unbemerkt von der deutschen Abwehr vollziehen konnte. Drei *Halifax*, sechs *Liberator* und sechs *Fortress*⁶² hatten den Auftrag, auf der ungefähren Linie Waterloo (Belgien) – Eschweiler durch den Abwurf von *Window*⁶³ zwischen 18.59 und 19.36 Uhr den Anflug eines Großverbandes vorzutäuschen. Diese

⁵⁶ BOMBER COMMAND SUMMARY OF OPERATIONS NIGHT 4/5 DEC. 1944 (PRO, London, AIR 24/301).

⁵⁷ David IRVING schreibt in seinem Buch »Der Untergang Dresdens« (Gütersloh 1964): »Wie bei allen Großangriffen, die kurz zuvor von der 5. Bomberflotte [No. 5 Group; d. Bearb.] durchgeführt wurden, mußte ein Masterbomber die Entwicklung des Angriffs leiten. Für den Angriff auf Dresden fiel die Wahl in der 5. Bomberflotte naturgemäß auf den erfahrensten Leitoffizier, wie die Masterbomber der Bomberflotte bezeichnet wurden; tatsächlich hatte der ausgewählte Oberstleutnant selbst Luftangriffe auf mehrere größere deutsche Städte wie Karlsruhe und Heilbronn geleitet und war ein Experte im Anweisen der Markierung und in der Entwicklung des Flächenangriffs. Der Hauptmarkierer [Marker No. 1; d. Bearb.] hatte sich ebenfalls in Heilbronn und bei anderen Flächenangriffen bewährt« (S. 138f.). S. 164 schreibt der Autor: »Der Masterbomber des ersten Angriffs [auf Dresden; d. Bearb.], Oberstleutnant M. A. Smith, bestätigt ...« Es ist nicht möglich gewesen, einen Bericht des »Controllers« des Angriffs vom 4. Dezember 1944 auf Heilbronn im Public Record Office in London ausfindig zu machen. Der mit der Suche beauftragte Agent schreibt dazu: »Unfortunately, there is no Master Bomber report in the PRO, and if there was one, I doubt that it now exists, certainly not in Bomber Command, 5 Group, or Base records.« Möglicherweise sind solche Berichte von Amts wegen entfernt worden, als in der Nachkriegszeit die Flächenangriffe der R.A.F. immer stärker in die öffentliche Kritik gerieten.

⁵⁸ Operations Record Book No. 627 Squadron, December 1944. PRO, London, AIR 27/2148.

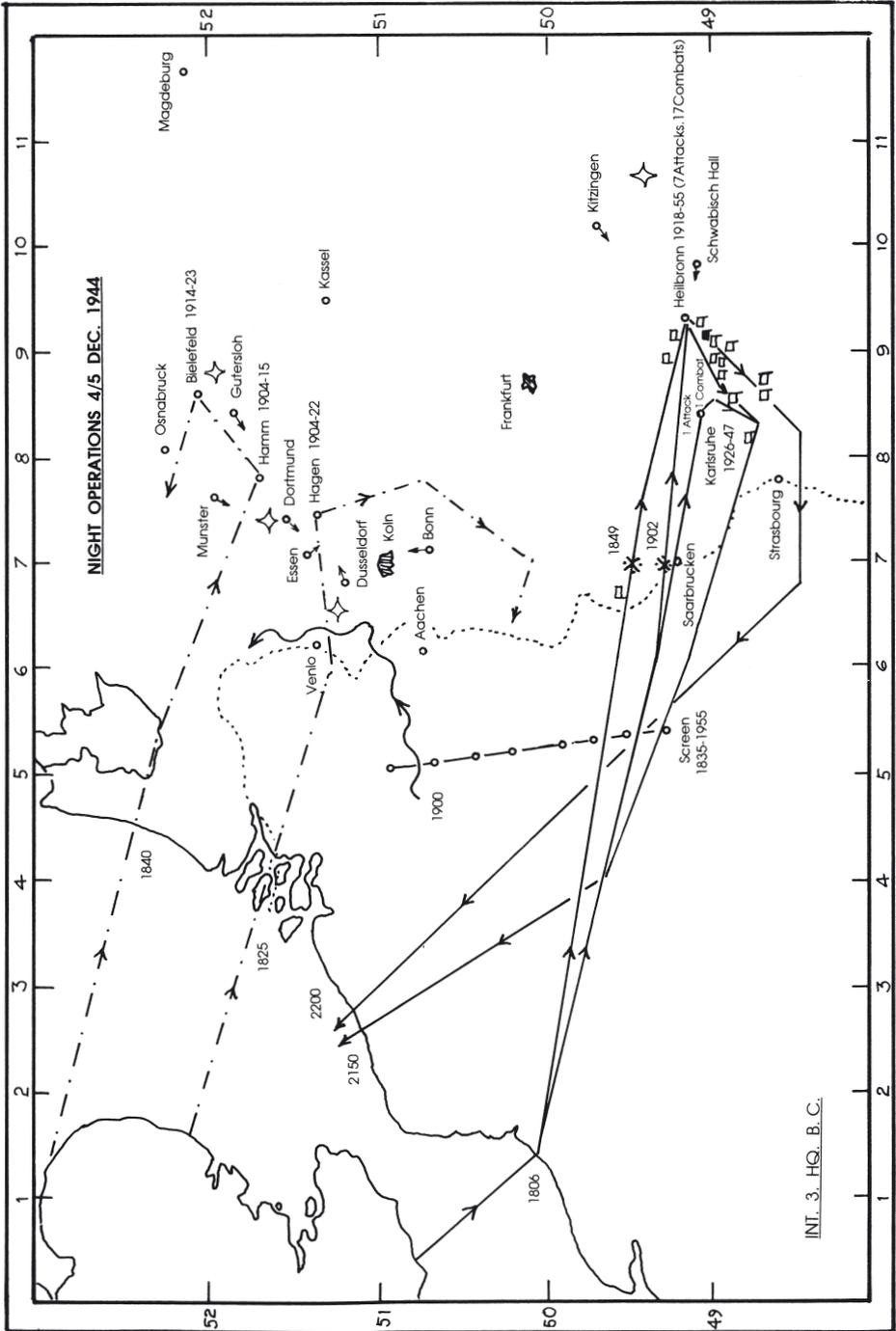
⁵⁹ *Stirling* = Viermotoriger britischer Bomber mit sieben Mann Besatzung; maximale Bombenzuladung 6340 kg; Höchstgeschwindigkeit 435 km/h; Reichweite 3100 km (Karl-Heinz KENS, Die Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs 1939–1945, München 1969, S. 131).

⁶⁰ *Halifax* = Viermotoriger britischer Bomber mit sieben Mann Besatzung; maximale Bombenzuladung 6550 kg; Höchstgeschwindigkeit 470 km/h; Reichweite 3200 km (Karl-Heinz KENS, Die Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs 1939–1945, München 1969, S. 137).

⁶¹ *Mandrel* = Britischer Störsender, der in Flugzeugen mitgeführt wurde, um die deutschen Frühwarnfunkmeßgeräte zu blenden.

⁶² *Liberator* und *Fortress* = Die amerikanischen viermotorigen Bomber B-24 und B-17, die auch von der R.A.F. geflogen wurden.

⁶³ *Window* = siehe Anm. 8.



Flugzeuge waren außerdem mit den Störsendern *Dinah* und *Carpet*⁶⁴ ausgerüstet. Eine *Fortress* und eine *Liberator* trugen *Jostle*-Sender, mit denen sie den Funksprechverkehr der deutschen Nachtjägerführung nachhaltig stören konnten. Schließlich waren an diesem Abend 35 *Mosquito* als hochfliegende Fernnachtjäger und 20 *Mosquito* als tieffliegende Fernnachtjäger im Einsatz. Letztere sollten vor allem über den Flugplätzen der deutschen Nachtjäger Start- und Landemanöver verhindern⁶⁵ (s. auch Abb. S. 74).

Der geplante Ablauf des Angriffs

Am Abend des 4. Dezember 1944 waren zwei Angriffe gegen Heilbronn geplant: 236 *Lancaster* und acht *Mosquito* sollten die Stadt selbst angreifen, 46 *Lancaster* und zwei *Mosquito* waren für einen Angriff gegen den Rangierbahnhof Heilbronn vorgesehen. Zunächst sollten je zwei *Lancaster* der 83 und 97 *Squadron*, die als Erstblindmarkierer (*Primary Blind Marker*) fungierten, das Ziel Heilbronn um H-11 (19.19 Uhr) mit grünen Zielmarkierungen⁶⁶ kennzeichnen, nachdem sie die Stadt mit Hilfe von H2S identifiziert hatten. Ab 19.21 (H-9) sollten die Beleuchtergruppen (*Flare Forces*) in Aktion treten. Die 83 und 97 *Squadron* stellten jeweils drei Beleuchtergruppen zu vier *Lancaster*-Bombern. Auch sie sollten das Ziel mit Hilfe von H2S und der bereits vorhandenen grünen Zielmarkierungen identifizieren. Im Licht der Leuchtbomben (*Flares*)⁶⁷ sollten dann die *Mosquito* des Markiererverbandes, die wegen ihrer größeren Geschwindigkeit erst etwa eine Stunde nach den *Lancaster*-Bombern starten mußten, bis 19.28 Uhr den roten (Stadt) bzw. gelben Markierungspunkt (Rangierbahnhof) im Tiefflug markieren. Der *Controller*, auch *Master Bomber* genannt, mußte sodann die markierten Zielpunkte bewerten und, falls er mit der Markierung zufrieden war, sollte er den Hauptverband heranzurufen, um mit dem Bombardement zu beginnen. Der rote Markierungspunkt (Stadt) lag unmittelbar nördlich des Winterhafens und damit außerhalb des eigentlichen Zielgebiets, während der gelbe Markierungspunkt (Rangierbahnhof) im

⁶⁴ *Dinah* und *Carpet* = Britische Bordsender zur Störung der deutschen Funkmeßgeräte »Würzburg«.

⁶⁵ INTERCEPTION/TACTICS NO. 301/44 DAY 4th DECEMBER and NIGHT 4th/5th DECEMBER, 1944 (PRO, London, AIR 24/301).

⁶⁶ Zielmarkierungsbomben (Target Indicators = T.I.) gab es in verschiedenen Ausführungen und Farben, z. B. T.I. Green B. 22, T.I. Green B. 16 (rot, gelb, weiß). »Die Zielmarkierungsbomben stießen in rund 1000 m Höhe etwa 60 »Leuchtkerzen« aus. Diese brannten auf dem Boden in einem Flammenkreis von ungefähr 300 m Durchmesser 3 bis 7 Minuten lang. Dann mußte die Zielmarkierung »erneuert« werden. Schon bei geringen Bodenwindstärken konnten die »Leuchtrauben« erheblich »versetzt« werden« (nach Hans BRUNSWIG, Feuersturm über Hamburg, Stuttgart 1981, S. 196).

⁶⁷ Leuchtbomben (*Flares*), im Volksmund »Christbäume« genannt, an Fallschirmen herabschwebende Leuchtstäbe, die in vorher festgelegter Höhe aus einer Bombenhülle ausgestoßen wurden und ein magnesiumweißes Licht verbreiteten.

zugehörigen Zielgebiet an der Einfahrt zum Rangierbahnhof lag. Wie bereits erwähnt, war für den Angriff auf das Stadtgebiet das sogenannte *Offset*-Markierungs- und Angriffsverfahren vorgesehen. Die Heilbronn (Stadt) angreifenden Bomber sollten den entgegen der Wind- und Anflugrichtung liegenden Markierungspunkt mit einem falschen Windwert in der Zieloptik überfliegen (daher *overshoot*-Methode) und nach einer vorgegebenen Verzögerungszeit ihre Bomben abwerfen. Am Abend des 4. Dezember herrschte in der Anflughöhe Westnordwestwind mit einer Geschwindigkeit von 80–90 km/h. Im einzelnen sah die Planung vor, daß der Bombenabwurf nach folgenden Vorgaben erfolgen sollte:

SEKTOR	VERZÖGERUNGSZEIT	SQUADRON	FLUGHÖHE
72°–89°	9 Sek.	619	6000–6400
	12 Sek.	106	
89°–106°	8 Sek.	57	6600–7000
	11 Sek.	630	
106°–123°	8 Sek.	44	7200–7600
	11 Sek.	207	
123°–140°	8 Sek.	463	7800–8200
	11 Sek.	467	
140°–157°	8 Sek.	50	8400–8800
	11 Sek.	61	

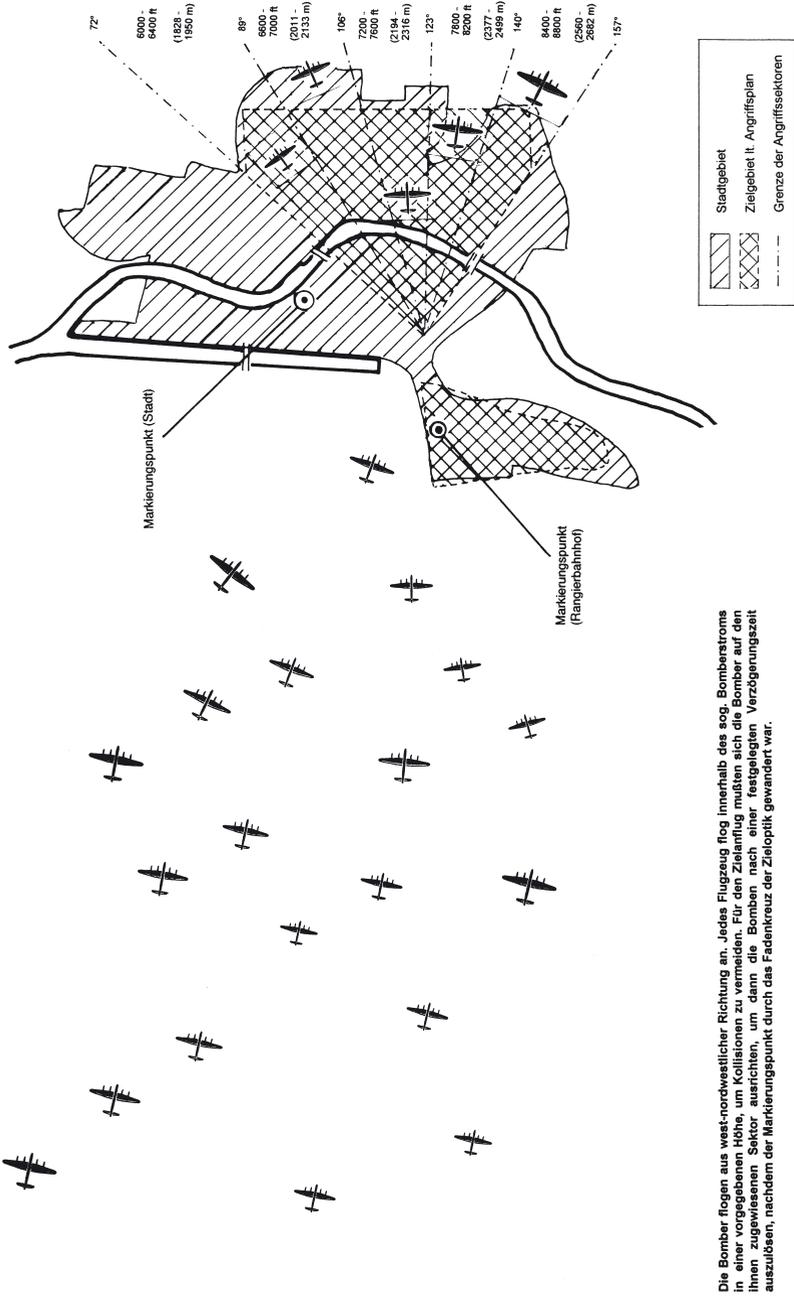
Diese Liste wird im entsprechenden Befehl noch durch folgende Bemerkung ergänzt: *Die obenerwähnten Squadrons sollen die mittlere Bombe des Reihenwurfs auf die Zielmarkierung zielen (falls der Controller nichts anderes befiehlt) und dabei den Abwurf um die oben angegebene Anzahl von Sekunden verzögern.* Es waren also je zwei *Squadrons* ein eigener Angriffssektor und eine eigene Anflughöhe zugewiesen, jeder einzelnen *Squadron* eine eigene Verzögerungszeit.

Für den Fall, daß eine Markierung durch die *Mosquito* des Markiererverbands nicht möglich oder nicht rechtzeitig möglich sein sollte – spätestens 19.28 Uhr (H–2), war vorgesehen, daß der *Master Bomber* die *Mosquito* anweisen sollte, die grünen Zielmarkierungen (in der Stadt; d. Bearb.) zu verstärken. Nach dem Plan waren für den Hauptverband für Ziel Stadt drei Befehle des *Master Bomber* denkbar:

1. Zielen Sie wie geplant auf die roten Zielmarkierungen.
2. Zielen Sie auf die durch rote Markierungen verstärkten grünen Zielmarkierungen.
3. Zielen Sie direkt auf die roten Zielmarkierungen (falls die grünen Markierungen falsch liegen).

Wegen der Kennzeichnung des Markierungspunktes für den Angriff auf den Rangierbahnhof Heilbronn war im Befehl festgelegt worden, daß der Markiererverband von *54 Base* auch diesen Punkt markieren sollte, und zwar rechtzeitig, d. h. nicht später als die Angriffszeit, die für den Rangierbahnhof ge-

Angriffsplan der No. 5 Group am 4. Dezember 1944



Die Bomber flogen aus west-nordwestlicher Richtung an. Jedes Flugzeug flog innerhalb des sog. Bomberstroms in einer vorgegebenen Höhe, um Kollisionen zu vermeiden. Für den Zielflug mußten sich die Bomber auf den ihnen zugewiesenen Sektor ausrichten, um dann die Bomben nach einer festgelegten Verzögerungszeit auszulösen, nachdem der Markierungspunkt durch das Fadenkreuz der Zielloptik gewandert war.

plant war, nämlich H + 5 (19.35 Uhr). Der Markierungspunkt selbst lag an der nördlichen Einfahrt zum Rangierbahnhof etwa 100 m südlich der Großgartacher Straße. Für den Angriff auf den Rangierbahnhof war ein eigener *Controller* und ein Stellvertreter bestimmt worden. Nach erfolgter Markierung mit gelben Zielmarkierungen war es dann Aufgabe des *Master Bomber* (WCdr Smith), auch diese Markierung zu bewerten und eventuelle Fehler an den *Controller* des zweiten Angriffs über Sprechfunk weiterzugeben. Bis 19.25 Uhr (H-5) sollte dem *Controller* von Angriff 2 auch der tatsächliche Windwert übermittelt werden, so daß er in die Lage versetzt war, bei falscher Markierung für die Flugzeuge »seines« Hauptverbandes einen falschen Windwert zu errechnen und durchzugeben. Dann könnte mit einem falschen Markierungspunkt trotzdem das richtige Zielgebiet getroffen werden. Bei einwandfreier Markierung sollte der *Controller* des Angriffs auf den Rangierbahnhof die Besatzungen seines Hauptverbandes anweisen, die mittlere Bombe des Reihenschwurfs auf die gelbe Zielmarkierung zu zielen und den Abwurf um 4 Sekunden zu verzögern. Falls die Zielmarkierung nach Osten oder Westen fehlplaziert werden sollte, mußte der *Controller* einen falschen Windwert errechnen, um die Einschläge der Bomben auf die gesamte Länge des Rangierbahnhofs zu legen. Bei Fehllage nach Norden oder Süden war die Verzögerungszeit entsprechend zu ändern.

In einem Nachtrag zu dem erwähnten Einsatzbefehl der *No. 5 Group*, der um 13.30 Uhr fernschriftlich weitergegeben wurde, wird das Verfahren der Windermittlung (*Windfinding*) geregelt. Danach sollten die *Mosquito* der *54 Base* und sechs Reserve-*Lancaster* so nahe wie möglich beim Ziel einen genauen Windwert ermitteln; die *Mosquito* sollten die gemessenen Werte bis H-17 (19.13 Uhr) an den Führer der Windermittler (*Breeze Leader*) über UKW-Sprechfunk weitergeben. Dessen Aufgabe war sodann die Errechnung eines Durchschnittswertes, der bis H-15 (19.15 Uhr) an das Funkverbindungsflugzeug 1 über Tastfunk zu melden war. Die mit Windermittlung beauftragten *Lancaster* sollten die von ihnen gemessenen Werte nur zwischen H-20 und H-16 (19.10–19.14 Uhr) an das Funkverbindungsflugzeug weiterleiten. Die Besatzung des Funkverbindungsflugzeugs 1 hatte dann die Aufgabe, aus allen eingegangenen Werten einen Durchschnittswert zu errechnen und um H-5 (19.25 Uhr) an alle Maschinen des Hauptverbands für die Flughöhe 12 500 Fuß durchzugeben. Das Funkverbindungsflugzeug 1 für den Verband, der den Rangierbahnhof als Ziel hatte, sollte je nach Lage einen tatsächlichen oder falschen Windwert weitergeben. Je nach Bombenzuladung sollten schließlich die Flugzeuge des Hauptverbands den empfangenen Windwert mit einem bei der Einsatzbesprechung ausgegebenen Faktor umrechnen und auf den Bombenzielgeräten einstellen.

Der tatsächliche Ablauf des Angriffs⁶⁸

Die aus westlicher Richtung herannahenden Flugzeuge der *No. 5 Group*, die mit Ausnahme der *Mosquito*-Flugzeuge im sogenannten Bomberstrom⁶⁹ flogen, wurden nach Erkenntnissen des britischen Funkhorchdienstes zwischen 18.49 und 18.57 Uhr erstmals nördlich von Saarbrücken von den deutschen Funkmeßgeräten erfaßt. Auch die deutsche Meldung *Schneller Bomber nordostwärts von Heilbronn*, die um 19.10 Uhr durchgegeben wurde, findet sich in den Unterlagen des britischen Funkhorchdienstes⁷⁰. Bei diesen Maschinen dürfte es sich um Fernnachtjäger gehandelt haben, die den Auftrag hatten, Starts und Landungen auf deutschen Nachtjagdflugplätzen (z. B. Schwäbisch Hall, Kitzingen, Nürnberg-Roth) zu vereiteln.

Die erste Maschine des Erstmarkierer-Verbands der *83 Squadron*, die *Lancaster* des *Pilot Officer* (Leutnant) Pereira mit der Nummer PB694, war um 19.18 Uhr über Heilbronn. Sie flog in 15 000 Fuß Höhe (4570 m). In seinem Bericht schrieb P.: *Ziel auf H2S um 19.18 identifiziert. Als wir eintrafen, war nichts zu sehen. Unser Zielflug war zufriedenstellend und unsere Zielmarkierung schien in der Stadt zu liegen, war aber geringfügig über den H2S-Zielpunkt hinausgefallen. Keine anderen grünen [Markierungen] gesehen.* Unmittelbar nach Leutnant Pereira traf um 19.18½ Uhr die *Lancaster* des Oberleutnant Phillip von der *83 Squadron* über dem Ziel ein. Sie war mit 10 × 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung mit ½-stündigen Langzeitzündern beladen. Diese Bomben mit Zeitzündern wurden abgeworfen, um die nach dem Angriff einsetzenden Löscharbeiten zu verhindern. Der Angriff auf Heilbronn (Stadt) sollte nur 5 Minuten dauern. Während Phillip sich nach Erfüllung seines Auftrags auf den Heimflug machte, konnte er beobachten, wie die ersten Leuchtbomben geworfen wurden. *Eine Serie lag 4 oder 5 Meilen zu kurz*, wußte er nach der Rückkehr zur Basis zu berichten. Und schließlich konnte er im Abflug um 19.20 Uhr sehen, wie die erste rote Zielmarkierung niederging. Inzwischen waren nämlich die *Mosquito* der *627 Squadron* vom Flugplatz Woodhall Spa über dem Ziel eingetroffen. Drei Maschinen, darunter die *Mosquito* des stellvertretenden *Controller*, *Wing Commander* Curry, sollten als Hauptmarkierer Nr. 1, 2 und 3 den roten Zielpunkt für den Angriff auf das Stadtgebiet kennzeichnen, drei *Mosquito* hatten die Aufgabe, den gelben Zielpunkt (Angriff auf den Rangierbahnhof) zu markieren und zwei *Mosquito* hatten den Auftrag, so nahe wie möglich beim Ziel den herrschenden Wind zu messen.

⁶⁸ Alle Zitate im folgenden Abschnitt stammen aus den »Operations Record Books« der beteiligten Squadrons. Sie liegen unter folgenden Signaturen im Public Records Office, London: AIR 27/451, 27/539, 27/688, 27/700, 27/834, 27/1152, 27/1236, 27/1410, 27/1922, 27/1931, 27/2131, 27/2148.

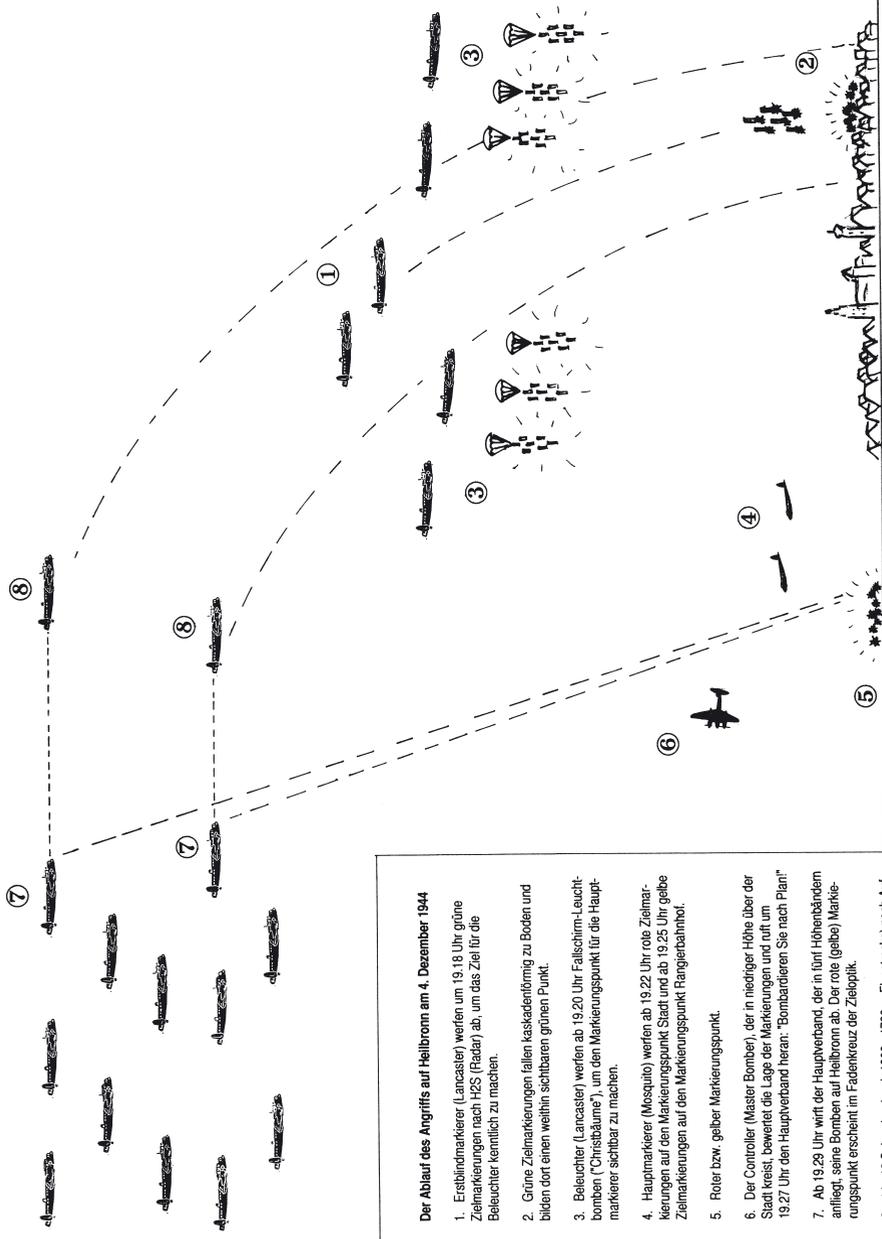
⁶⁹ Bomberstrom = Flugordnung der R.A.F. bei Nachtangriffen, kein Verbandsflug, bei der jedes Flugzeug seinen eigenen Kurs und seine eigene Höhe flog. Da die Flugzeuge im Minutenabstand starteten, ergab sich eine lose Formation, die bei 250–300 Flugzeugen eine Länge von ca. 100 km und eine Breite von mehreren Kilometern ergab.

⁷⁰ Interceptions/Tactics No. 301/44, Part II, Night 4/5 December (PRO, London, AIR 24/301).



Zielfoto aus der Lancaster »H« der 97 Squadron, Heimatflugplatz Coningsby (CON), aufgenommen am 4. Dezember 1944, 19.23 Uhr, aus 15 000 Fuß Höhe. Anflugkurs 220°. Pilot F/O Hines. Dauer des Zielflugs 21 Sekunden. Diese Lancaster gehörte zum Beleuchterverband (»Flare Force«) und hatte 14 C.P.-Leuchtbomben No. 1 an Bord. Beleuchterflugzeuge hatten das gesamte Zielgebiet auszuleuchten und kreisten deshalb über der Stadt. Auf dem Bild sind der Kanalhafen und der Alte Neckar deutlich zu erkennen. Links von der Nordspitze der großen Bleichinsel sind im Dunst zwei rote Zielmarkierungen als helle Punkte zu sehen. Sie waren der Markierungspunkt für den Angriff auf die Stadt (British Crown Copyright – PRO, London, AIR 14/3701)

Oberstleutnant Curry berichtete: *Um 19.18 Uhr fiel grüne Annäherungsmarkierung und lag in der Stadtmitte. Leuchtbomben sehr gut, gaben eine Menge Licht. Hauptmarkierer Nr. 3 flog als erster den Markierungspunkt an; seine Zielmarkierung fiel 200 yards südwestlich des Markierungspunktes. Hauptmarkierer Nr. 2 kam als nächster; seine Zielmarkierung lag 200 yards nordnordwestlich. Wir kamen als dritte und unsere Zielmarkierung lag auf dem Markierungspunkt. Ich sagte dem Controller, daß die mittlere Zielmarkierung korrekt sei. Beim Ziel der 56 Base [Rangierbahnhof; d. Bearb.] bewertete ich die einzelne gelbe Markierung als 100 yards zu weit südlich, und ich sagte dem Controller, er solle die ostwärts liegende gelbe Markierung angreifen lassen.* Gerade als die erste rote Zielmarkierung gelegt war, war eine weitere *Lancaster* des Erstblindmarkierer-Verbandes herangekommen. Oberleutnant Duncan warf um 19.20 Uhr zwei weitere grüne Zielmarkierungen über der Stadt ab, ebenso eine Photoblitzlichtbombe, die in 2000 Fuß Höhe explodierte und so eine Blitzlichtaufnahme des unter dem Flugzeug liegenden Geländes ermöglichte. In den nun folgenden zehn Minuten warfen die *Beleuchter-Lancaster* der 83 und 97 *Squadron* eine unverhältnismäßig große Zahl von Leuchtbomben, so daß das Zielgebiet taghell erleuchtet war. Das wurde auch in mehreren Berichten hervorgehoben. Oberleutnant Cartwright (19.23 Uhr): *Beleuchtung durch Leuchtbomben ausgezeichnet.* Oberleutnant Shand (19.23 Uhr): *Ziel strahlend hell erleuchtet.* Major Osborn von der 83 *Squadron* fand um 19.25 Uhr die *Beleuchtung toll.* Oberleutnant Inniss (19.30 Uhr): *Beleuchtung hervorragend.* Schließlich Oberleutnant Kennedy (19.33 Uhr): *Ziel außerordentlich hell erleuchtet.* Bereits um 19.24 Uhr, also 6 Minuten vor dem vorgesehenen Angriffsbeginn, gab der *Controller* über UKW-Sprechfunk die Weisung, keine weiteren Leuchtbomben abzuwerfen. Bereits um 19.27 Uhr (H-3) konnte er, nachdem die Markierung des Markierungspunktes für den Angriff auf die Stadt abgeschlossen war, den Hauptverband auffordern, das Ziel wie befohlen anzugreifen. Zwar waren bereits vor diesem Zeitpunkt Bomben gefallen; es handelte sich dabei um die sogenannten *Supporter* (Unterstützer) der 83 und 97 *Squadron*, die insgesamt 40 × 1000-lb-Zeitzünderbomben (½ Stunde Verzögerung) abwarfen. Das erste Flugzeug des Hauptverbands, die *Lancaster* PB251 des Oberleutnants Fugger von der 44 *Squadron*, lud um 19.29 Uhr seine Bombenlast ab, 1 × 4000-lb-Sprengbombe M.C. (*Medium Capacity* = Mittlere Sprengwirkung) und 1800 × 4-lb-Stabbrandbomben. Die Maschine flog auf einem Kurs von 115° und lag damit in dem Sektor, der für die 44 *Squadron* vorgesehen war (106°–123°). Die Abwurfhöhe gibt der Pilot in seinem Bericht mit 12500 Fuß (3800 m) an. Geplant war eine Höhe von 7200–7600 Fuß (2200–2300 m). Es konnten keine Unterlagen gefunden werden, die Auskunft über diese Änderung des ursprünglichen Angriffsplans gaben. Es ist zu vermuten, daß wegen der Höhe der Bewölkung kurzfristig eine andere Flughöhe befohlen worden war. Von dieser Bewölkung sprechen eine Reihe von Berichten. So schrieb Oberleutnant Fugger (44 *Squadron*): *Nur kurzer Blick auf die Stadt möglich, weil wir Ziel durch Bewölkung anflogen.* Ein Pilot der 207 *Squadron*, Oberleutnant Rowell, der um 19.34 Uhr zum Abwurf kam, schrieb in seinem Bericht: *Am Rand des Ziels und bis auf 14 500 Fuß [4400 m]*



Der Ablauf des Angriffs auf Heilbronn am 4. Dezember 1944

1. Erstblindmarkierer (Lancaster) werfen um 19.18 Uhr grüne Zielmarkierungen nach H2S (Radar) ab, um das Ziel für die Beleuchter kenntlich zu machen.
2. Grüne Zielmarkierungen fallen kaskadenförmig zu Boden und bilden dort einen weithin sichtbaren grünen Punkt.
3. Beleuchter (Lancaster) werfen ab 19.20 Uhr Fallschirm-Leuchtbomben ("Christbäume"), um den Markierungspunkt für die Hauptmarkierer sichtbar zu machen.
4. Hauptmarkierer (Mosquito) werfen ab 19.22 Uhr rote Zielmarkierungen auf den Markierungspunkt Stadt und ab 19.25 Uhr gelbe Zielmarkierungen auf den Markierungspunkt Rangierbahnhof.
5. Roter bzw. gelber Markierungspunkt.
6. Der Contoller (Master Bomber), der in niedriger Höhe über der Stadt kreist, bewertet die Lage der Markierungen und ruft um 19.27 Uhr den Hauptverband heran: "Bombardieren Sie nach Plan!"
7. Ab 19.29 Uhr wirft der Hauptverband, der in fünf Höhenbändern anfliegt, seine Bomben auf Heilbronn ab. Der rote (gelbe) Markierungspunkt erscheint im Fadenkreuz der Zielflug.
8. 14 - 16 Sekunden (nach 1300 - 1700 m Flugstrecke) nach Auffassen des Markierungspunktes werden die Bomben ausgelöst.

und darüber Bewölkung. ... Warfen aus 9500 Fuß [2900 m] Höhe ab.... Überflogen die Punktbrände um 150 yards, um die falsche Einstellung am Bombenzielgerät auszugleichen, welches für 12 500 Fuß eingestellt war. In der Abwurfhöhe befanden wir uns [beim Anflug; d. Bearb.] in den Wolken. Deshalb gingen wir unter die Wolken. Tatsache ist, daß alle in den Berichten der Besatzungen gemachten Höhenangaben zwischen 5000 und 6000 Fuß (1500–1800 m) über den ursprünglich befohlenen Flughöhen liegen. Entsprechend der geänderten Flughöhen mußten auch die Verzögerungszeiten vom Zeitpunkt des Erscheinens des Markierungspunktes im Fadenkreuz des Bombenzielgeräts bis zum Auslösen der Bomben verlängert werden. So schrieben die Piloten der 44 Squadron im Einsatzbericht: *Warfen auf zwei rote Zielmarkierungen mit 14 Sekunden Verzögerung* (Hauptmann Sutherland); Oberleutnant Gardiner: *Warfen auf den Hauptzielpunkt der roten Zielmarkierungen mit 6 + 8 Sekunden Verzögerung.* Laut Operationsbefehl sollten die Flugzeuge der 44 Squadron ihre Bomben mit 8 Sekunden Verzögerung auslösen, die größere Flughöhe wurde also durch eine um 6 Sekunden verlängerte Verzögerungszeit ausgeglichen.

Der eigentliche Bombenabwurf auf das Ziel Stadt begann nach den Aufzeichnungen auf britischer Seite also um 19.29 Uhr. Die letzten Bomben auf das Ziel Stadt fielen um 19.38 Uhr. Im Angriffsplan war die Angriffszeit für das Ziel Stadt 19.00–19.05 Uhr (H–H + 5) vorgesehen. Der erste Abwurf auf das Ziel Rangierbahnhof erfolgte um 19.32 Uhr, die letzten Bomben fielen auf dieses Ziel um 19.55 Uhr. Hier war die geplante Angriffszeit 19.05–19.07 Uhr (H+5 – H + 7). Allerdings stellte sich nach Auswertung der Zielphotos und der Einsatzberichte heraus, daß von den 46 Lancaster, die den Rangierbahnhof angreifen sollten, nur 27 glaubten, ihre Bomben auf dieses Ziel abgeworfen zu haben. Die übrigen 19 Lancaster warfen ihre Bombenlast auf das Ziel Stadt ab. Wie erinnerlich, lag die Zielmarkierung für das Ziel Rangierbahnhof im Zielgebiet selbst. Die gelben Zielmarkierungen waren gegen das gleißende Licht der Leuchtbomben und das weiße Magnesiumlicht der Stabbrandbomben sehr schlecht auszumachen. Oberleutnant Herbert von der 189 Squadron berichtete u.a.: *Gelbe Zielmarkierungen konnten nicht mit Sicherheit ausgemacht werden.* Oberleutnant Ormston von der gleichen Einheit hielt im Einsatzbericht fest: *Auf dem ersten Anflug keine gelben Zielmarkierungen beobachtet. Beim Kreisen zwei gelbe Zielmarkierungen gesehen, die aber nicht gut zu unterscheiden waren, wenn man die übermäßige Anzahl von Leuchtbomben in Betracht zieht.* Oberleutnant Dykins (189 Squadron), der die letzten Bomben um 19.55 Uhr auf Heilbronn abwarf, bemerkte in seinem Bericht: ... *keine Anweisungen bezüglich der gelben Zielmarkierungen, die nicht zu sehen waren.* Oberleutnant Whitechurch (227 Squadron): *Fanden es sehr schwierig, die gelben Zielmarkierungen zu erkennen. Kreisten einmal, um die Identifizierung zu erleichtern.*

In den 37 Minuten, die der Angriff einschließlich der Markierungsphase dauerte, wurden folgende Bombenarten und -mengen auf das Ziel »Stadt« abgeworfen⁷¹:

⁷¹ BOMBER COMMAND SUMMARY OF OPERATIONS, DAYS: 3rd and 4th December 1944. NIGHTS: 3/4th & 4/5th December 1944, Serial No. 961, Page 2. PRO, London, AIR 24/301.



Diese Bilder wurden am Abend des 4. Dezember 1944 von dem damals 16jährigen Adolf Seybold vom Dachfenster seines Elternhauses in Möglingen (Kreis Ludwigsburg) aufgenommen. Das obere Bild zeigt die herabschwebenden Leuchtbomben über Heilbronn. Rechts ist die Bahn eines brennenden Flugzeugs zu sehen. Möglicherweise handelt es sich um die Lancaster, die bei Heutingsheim abstürzte. Das untere Bild ist später aufgenommen und länger belichtet. Die Leuchtbomben wurden von dem herrschenden Westwind nach Osten abgetrieben. Im Vordergrund ist auf beiden Aufnahmen die Silhouette des Aspergs zu erkennen



5 × 12 000-lb-Sprengbomben (*H.C.* = Hohe Sprengwirkung)⁷²
 168 × 4000-lb-Sprengbomben (*M.C.* = Mittlere Sprengwirkung)⁷³
 472 × 1000-lb-Sprengbomben (*M.C.* = Mittlere Sprengwirkung)
 101 × 1000-lb-Sprengbomben (amerikanische Herkunft)
 192 × 500-lb-Sprengbomben (*M.C.* = Mittlere Sprengwirkung)
 191 × 500-lb-Mehrzwecksprengbomben
 10 × 1000-lb-Markierungsbomben (3 grün, 3 rot, 4 gelb)
 3 × 250-lb-Markierungsbomben (grün)
 237 Behälter mit je 150 × 4-lb-Stabbrandbomben (35 550 × 4-lb-Stab-
 brandbomben
 208 350 × 4-lb-Stabbrandbomben (aus »Schüttkästen«; d. Bearb.)⁷⁴
 1204 Leuchtbomben

Damit ist klargestellt, daß die berühmte *J-Bomb*, die sogenannte Flammstrahlbombe, auf Heilbronn nicht abgeworfen wurde⁷⁵. Die für den Rangierbahnhof bestimmte Bombenlast enthielt keine Brandbomben. Hier wurden abgeworfen:

296 × 1000-lb-Sprengbomben (*M.C.* = Mittlere Sprengwirkung)
 81 × 500-lb-Sprengbomben (*M.C.* = Mittlere Sprengwirkung)
 2 × 1000-lb-Markierungsbomben (gelb)

Insgesamt fielen damit auf Heilbronn in der Angriffsnacht

	Sprengbomben	Brand- und Markierungsbomben
STADT	668,3 ts ⁷⁶	422,6 ts
RBF	149,1 ts	0,9 ts
Zusammen	817,4 ts = 830 500 kg	423,5 ts = 430 300 kg

⁷² Die 12 000-lb-Sprengbombe war die größte im Zweiten Weltkrieg verwendete Bombe. Sie hieß bei den Besatzungen »Blockbuster« (Wohnblockknacker) und war im Grunde der Zusammenbau von drei 4000-lb-Sprengbomben (High Capacity) mit ringförmigem Leitwerk. Sie war für Angriffe gegen besonders große Gebäude gedacht. Bei Flächenangriffen gegen ausgedehnte Flächenziele war sie weniger wirkungsvoll. Eine Lancaster konnte eine solche Bombe tragen (nach Karl HECKS, *Bombing 1939–1945*, London 1988, S. 168). Weshalb diese Bomben auf Heilbronn abgeworfen wurden, bleibt ein Rätsel. In den Unterlagen finden sich keine Hinweise. Möglicherweise hatte die Mitnahme dieser Bomben einen logistischen Grund; es könnte sein, daß an dem betreffenden Flugplatz keine anderen Bomben mehr verfügbar waren.

⁷³ In einigen Berichten werden die 4000-lb-Sprengbomben auch als *H.C.* (High Capacity = Hohe Sprengwirkung) bezeichnet.

⁷⁴ Zusammen also insgesamt 246 270 × 4-lb-Stabbrandbomben.

⁷⁵ In früheren Veröffentlichungen (u. a. STEINHILBER und MISTELE, oben Anm. 1 und 2) wurde dies behauptet.

⁷⁶ Angaben in den britischen Unterlagen in »long tons« zu 2240 lb (1 lb = 0,4536 kg).

Aufschlußreich ist, daß die Abwurfzeiten der schweren »Wohnblockknacker« in verschiedenen Berichten von Piloten anderer Flugzeuge vermerkt wurden. Das Einsatztagebuch der *189 Squadron* hielt unter dem 4. Dezember 1944 fest: *Große Explosion (orange/rot) um 19.33, 19.36, 19.37, 19.39 und 19.40 Uhr.* Oberleutnant Cross (*467 Squadron*) berichtete nach der Rückkehr: *Zwei starke Explosionen und rötlich-schwarzen Rauch, der bis etwa 2000 Fuß aufstieg, beim Zielflug gesehen.* Cross warf seine Bomben um 19.36 Uhr ab. Auch Oberleutnant Gummersall von der *467 Squadron* hielt fest: *Explosion mit dunkelrotem und schwarzem Rauch um 19.35½ und 19.36½ Uhr, geringfügig ostwärts der Zielmarkierungen.* Oberleutnant Herbert (*189 Squadron*), der um 19.37 Uhr seine Bomben loswurde, hielt die folgende Beobachtung für bemerkenswert: *Fluß um 19.36 Uhr von orangefarbener Explosion in der Stadt erleuchtet.* Schon bei der Beschreibung der Markierungsphase wurden die *Supporter* der *83* und *97 Squadron* erwähnt, die insgesamt 40 × 1000-lb-Sprengbomben mit Langzeitzündern (½ Stunde) abwarfen. Mindestens ein Flugzeug der *463 Squadron* warf um 19.34 Uhr 2 × 4000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung mit Langzeitzünder (6 Stunden) auf Heilbronn ab. Da nicht alle Einsatzberichte eingesehen werden konnten, ist wohl davon auszugehen, daß noch weitere Bomben mit Langzeitzünder auf Heilbronn fielen.

Am Abend des 4. Dezember 1944 waren insgesamt 282 *Lancaster* und zehn *Mosquito* mit dem Ziel Heilbronn gestartet. 236 *Lancaster* und acht *Mosquito* waren auf das Ziel »Stadt« angesetzt, 46 *Lancaster* und zwei *Mosquito* auf den Rangierbahnhof. Von den Bombern mit Ziel »Stadt« mußten sieben vor Erreichen des Ziels wegen technischer Ausfälle umkehren, einer bewarf das Zweitziel Karlsruhe und eine Maschine war als Filmflugzeug ohne Bombenladung eingesetzt. Von den acht *Mosquito* mußte eine Maschine den Einsatz vorzeitig abbrechen. Ein *Lancaster*-Bomber des auf Karlsruhe angesetzten Verbandes verirrte sich nach Heilbronn und warf seine Bomben hier ab. Die 46 *Lancaster* mit Ziel Rangierbahnhof hatten Schwierigkeiten, den gelben Markierungspunkt auszumachen. So haben nur 27 einen Angriff auf den Rangierbahnhof gemeldet, die übrigen 19 Bomber warfen ihre Bomben auf das Ziel »Stadt«. Die zwei Markierer-*Mosquito*, die den Rangierbahnhof zu markieren hatten, konnten ihren Auftrag ausführen. Heilbronn wurde also von 274 schweren *Lancaster*-Bombern und neun *Mosquito*-Schnellbomben angegriffen⁷⁷.

Es wurde immer wieder behauptet, die Briten hätten bei ihren Flächenangriffen vor allem Brandbomben abgeworfen. Ein Vergleich der Arten der abgeworfenen Bomben und ihres Anteils an der Gesamtbombenmenge bei den Angriffen auf Heilbronn und vergleichbare Städte ist aufschlußreich:

⁷⁷ BOMBER COMMAND SUMMARY OF OPERATIONS Night 4/5 December 1994. PRO, London, AIR 24/301.

	HEILBRONN	PFORZHEIM ⁷⁸	FREIBURG ⁷⁹	ULM ⁸⁰
Datum Angriff	4. Dez. 1944	23. Febr. 1945	27. Nov. 1944	17. Dez. 1944
Sprengbomben	817,4 65,9%	731,5 47%	1456,9 84,5%	590 45,6%
Brand- und Markierungsbomben	423,5 34,1%	820,2 53%	266,2 15,5%	704 54,4%
Zusammen	1240,9 100%	1551,7 100%	1723,1 100%	1294 100%
Tote	6530	17 600	2881	707

Im Herbst 1944, als ein Großteil der deutschen Großstädte längst durch »Brandstifter«-Angriffe (*fire-raising attacks*) stark zerstört war, ging die *R.A.F.* dazu über, diese Städte durch Angriffe mit überwiegendem Sprengbomben-Anteil weiter zu zerstören.

*Dies geschah, wie Sir Arthur Harris erklärt hat, weil viel von der brennbaren Substanz in diesen Ruhr-Städten bei früheren Brandangriffen bereits verbrannt war und sie so mit ihren verwüsteten Flächen für Brandangriffe zu immer weniger lohnenden Zielen geworden waren. Es war dieser hohe Anteil an Sprengbomben, welcher für die fast unglaubliche Zerstörung in diesen Städten verantwortlich war.*⁸¹

Weder für Heilbronn noch für Freiburg trifft die Aussage von Harris zu. Beide Städte waren durch vorhergehende Angriffe nicht so beschädigt worden, daß keine *brennbare Substanz* mehr vorhanden war. Auch war die wirtschaftliche Struktur von Ulm und Pforzheim und die militärische Bedeutung dieser Städte nicht wesentlich verschieden von der Heilbronns und Freiburgs. Handelt es sich also um wenig überlegte Entscheidungen oder war die Nachschub- und Vorratslage auf den Flugplätzen der *R.A.F.* ausschlaggebend für die Zusammensetzung der Bombenladungen? Die Frage läßt sich nicht mehr beantworten. Im Fall Heilbronn könnte angeführt werden, daß neben der Stadt auch der Rangierbahnhof angegriffen werden sollte. Der Rangierbahnhof war ein »hartes« Ziel. Deshalb trugen die 46 *Lancaster*, die auf dieses Ziel angesetzt waren, ausschließlich Sprengbomben. Trotzdem ändert sich das Verhältnis Sprengbomben : Brandbomben nicht wesentlich.

Der *Controller* oder *Master Bomber* war während des ganzen Angriffs in seiner *Mosquito* über der Stadt. Über UKW-Sprechfunk gab er Anweisungen an die Markierer-Flugzeuge und später an die Hauptverbände. Die Verständigung war nicht immer gut. Bemerkungen in den Einsatzberichten der Piloten lassen darauf schließen, daß wegen der fehlenden Anweisungen manches »da-

⁷⁸ Die Zahlen zu dem Angriff auf Pforzheim stammen aus Ursula MOESSNER-HECKER, Pforzheim – Code Yellowfin, Sigmaringen 1991.

⁷⁹ Zahlen zum Angriff auf Freiburg sind entnommen Gerd R. UEBERSCHÄR, Freiburg im Luftkrieg 1939–1945, Freiburg – Würzburg 1990.

⁸⁰ Zahlen zum Angriff auf Ulm sind zu finden in Sir Charles WEBSTER – Noble FRANKLAND, *The Strategic Air Offensive against Germany 1939–1945*, Volume III, London 1961, S. 185 und bei Wilhelm STEINHILBER, Heilbronn – Die schwersten Stunden der Stadt, Heilbronn 1961, S. 82.

⁸¹ WEBSTER-FRANKLAND (wie vorige Anm.), S. 185.

neben« ging. Oberleutnant Coulter (97 Squadron): *Controller zuweilen deutlich zu hören, manchmal aber auch nicht zu verstehen.* Oberleutnant Judge (83 Squadron): *UKW-Empfang schlecht.* Hauptmann McConnell (97 Squadron): *Keine Bewertung der roten Zielmarkierungen gehört.* Oberleutnant Dykins (189 Squadron): *Nur Windwert für Bombenabwurf erhalten, keine Anweisung bezüglich gelber Zielmarkierungen.* UKW-Empfänger Stud A *viel Störgeräusche.* Oberleutnant Birdling (83 Squadron): *Wegen starker Geräusche keine Bewertung im UKW-Sprechfunk gehört.*

Nach der Rückkehr vom Einsatz mußten die Besatzungen eine Einschätzung des Angriffserfolges abgeben. Hier wird die ganze Relativität der »Erfolgsbewertung« offenkundig. Die Trefferlage konnte in der Regel nicht bewertet werden, weil das Ziel durch Explosionswolken und Rauch von den Bränden verdeckt war. Einzig die Anzahl der Brände, die Höhe der aufsteigenden Rauchwolken und die Entfernung, bis zu der man beim Rückflug die brennende Stadt sehen konnte, waren Indikatoren des »Erfolgs«. Weil die Besatzungen des *Bomber Command* wußten, daß ein Ziel erneut angegriffen werden mußte, wenn ein Angriff nur unbefriedigende Ergebnisse brachte, ist die günstige Einschätzung des jeweiligen Angriffserfolges verständlich. Denn auch im Herbst 1944, als die Alliierten fast die uneingeschränkte Luftherrschaft über Deutschland besaßen, war ein Flug über Deutschland alles andere als ein Spazierflug. Die Verluste allgemein und insbesondere in der Nacht vom 4. auf 5. Dezember 1944 sprechen eine beredte Sprache.

Lediglich einer der *Supporter*, Oberleutnant Shand von der 83 Squadron, konnte sagen, wo seine Bomben niedergingen, weil noch keine Rauchwolken die Bodensicht versperrten: *Unsere Bomben im Gebiet der Hafenanlagen unmittelbar ostwärts des Rangierbahnhofs* (gemeint ist der Güterbahnhof; d. Bearb.). Wie wir später sehen werden, war die Einschätzung von Oberleutnant S. falsch. Hauptmann Sutherland (44 Squadron) berichtete, daß er nach Abwurf um 19.31 Uhr beim Abflug einen großen Brand im Entstehen gesehen habe. Oberleutnant Wells (207 Squadron): *Bombenabwurf schien jenseits der Markierung zu liegen. Mehrere Brände begannen.* Oberleutnant Runnalls (619 Squadron): *Bomben schienen im bebauten Gebiet zu detonieren.* Oberleutnant Gardiner (44 Squadron): *Nur zwei verirrte Reihenwürfe [gesehen], sonst gut konzentrierter Angriff.* Um 19.33 Uhr warf Oberleutnant Kennedy (44 Squadron) seine Bomben ab. Er berichtete: *Brände beginnen. Beim Abflug steht Ziel gut in Flammen. Spreng- und Brandbomben fallen auf das Ziel, indem sie Zielmarkierungen »überschießen«.* ... *Wolken reflektieren Brände.* Oberleutnant Degaris (207 Squadron), der um 19.33 Uhr abwirft: *Gesehen, wie einige Reihenwürfe jenseits der Zielmarkierungen detonieren. Einige Brände.* Bereits um 19.35 Uhr war die Situation so, daß vom Ziel nichts mehr zu sehen war. Oberleutnant Barrat (106 Squadron) berichtet: *Ziel durch Rauch von Bränden und Brandbomben verdunkelt.* Oberleutnant Gummersall (467 Squadron), der um 19.36 Uhr über dem Ziel war, vermerkte im Bericht: *Das Meiste der Bombenabwürfe schien vor den Zielmarkierungen in Sektoren zu liegen.* Einen dramatischeren Eindruck erhielt Oberleutnant Grant (619 Squadron) um 19.36 Uhr: *Stadtgebiet steht in Flammen, Bombenwürfe*

gut konzentriert. Weniger sachlich war die Bemerkung des Oberleutnant Herbert (189 Squadron): *Stadt schien guten Angriff zu bekommen*. Oberleutnant Ormston (189 Squadron), der den Rangierbahnhof um 19.37 Uhr anzugreifen hatte, hielt fest: *Keine Ergebnisse bei unserem Ziel beobachtet, aber Ziel des Hauptverbandes [die Stadt; d. Bearb.] in hellen Flammen in den bebauten Gebieten*. Um 19.38 Uhr konnte Oberleutnant Sheridan (467 Squadron) feststellen: *Ziel brennt gut, Angriff konzentriert*. Oberleutnant Curran (619 Squadron) schließlich hält folgendes als Erfolgsbeleg für erwähnenswert: *Bebautes Gebiet steht in Flammen, Rauch steigt bis auf 8000–9000 Fuß [2400–2700 m] auf*. Als einer der letzten Piloten über dem Ziel Heilbronn (19.42 Uhr) bemerkte Oberleutnant Wilson von der 227 Squadron: *...schien ein ausgezeichnete Städteangriff zu sein*

Die Auswerter der Angriffe bei den verschiedenen Stäben der R.A.F. ließen sich allerdings durch Superlative in den Berichten der Besatzungen nicht irritieren. Für sie waren die Fotos der Zielkameras unbestechlichere Zeugen eines nächtlichen Angriffs. Zwar waren die Fotos, die in einer späteren Angriffsphase gemacht wurden, häufig durch Rauch und Brandbombenbrände so beeinträchtigt, daß sie keinerlei Aussagekraft mehr hatten. Das gilt nicht für Fotos, die während der Markierungsphase oder in den ersten Minuten des Angriffs aufgenommen wurden. Wie nach jedem Nachtangriff des *Bomber Command* wurden auch die während des Angriffs auf Heilbronn gemachten Zielfotos ausgewertet und die Ergebnisse in eine Karte des Zielgebiets eingetragen. Diese Karte und der dazugehörige Begleitbericht sind erhalten geblieben und können in dieser Veröffentlichung gezeigt und kommentiert werden (S. 90f.).

Von den insgesamt 241 Flugzeugen, die einen Angriff auf Heilbronn meldeten, lagen dem Stab von *Bomber Command* 240 Nachtaufnahmen zur Auswertung vor. Von diesen 240 Fotos waren allerdings nur 52 brauchbar, die anderen zeigten entweder nur Brände (179) oder Wolken und Rauch (3). Sechs Aufnahmen waren mißlungen. Von den 52 Fotos, die aussagekräftig waren, zeigten 35 eine Stelle des Zielgebiets⁸², zwölf Aufnahmen lagen außerhalb des Zielgebiets, fünf konnten nicht lokalisiert werden. War man schon bei der Definition des Zielgebiets großzügig verfahren, so wurde dieser Effekt noch dadurch verstärkt, daß bei der Berechnung des Prozentsatzes der auswertbaren Fotos die Bilder, die das »Zielgebiet« zeigten (35), die Aufnahmen mit Oberflächendetails (12) und die Fotos, die lediglich Brände zeigten (179), zusammengefaßt wurden, weil unterstellt wurde, daß alle Flugzeuge, deren Zielfotos nur Brände oder Rauch zeigten, ihre Bomben auf das Ziel abgeworfen hatten. So ergab sich der beachtliche Prozentsatz von 94% auswertbarer Fotos. Sicher hat dieser Prozentsatz bei der Entscheidung darüber, welchen Erfolg der Angriff am Abend des 4. Dezember 1944 hatte, eine Rolle gespielt.

⁸² Der Begriff »Zielgebiet« ist hier anders definiert, als auf der graphischen Darstellung der Nachtaufnahmen (Plot of Night Photographs No. 523). Dort sind lediglich der 85° Sektor im Stadtgebiet und das Gebiet des Rangierbahnhofs und angrenzender Wohnbebauung in Böckingen als Zielgebiet bezeichnet.

Photographs taken 4/5th December, 1944.

Target: - HEILBRONN

Made up to 0900 hours 6. 12. 44

<u>Item</u>	<u>Captain</u>	<u>A/C</u>	<u>Print No.</u>	<u>Time Taken.</u>
<u>5. Group Plotted aircraft.</u>				
<u>Marker aircraft.</u>				
1.	F/O Robertson	97 D	3719	19.18
2.	F/O Birdling	83 S	3732	19.20
3.	F/O Duncan	83 W	3731	19.20
4.	W/C Baker	97 J	3722	19.20
5.	F/L Shorter	97 A	3723	19.21
6.	F/L Brooker	97 E	3721	19.23
7.	F/O Hines	97 H	3720	19.23
8.	F/O Hamilton	97 N	3724	19.23
9.	F/O Shand	83 O	3727	19.23
10.	F/O Noon	83 T	3716	19.23
11.	F/L Falls	83 L	3729	19.24
12.	F/O Cassidy	83 G	3734	19.24
13.	F/L Weber	83 C	3725	19.24
14.	F/O Negus	97 U	3741	19.25
15.	F/O Greening	97 M	3718	19.25
16.	F/O Ryan	97 B	3717	19.25
17.	F/O Yaxley	97 G	3739	19.25
18.	F/O Pereira	83 T	3737	19.19
<u>Main Force Plotted aircraft.</u>				
1.	Omitted from plot.			
2.	F/O Warnock	97 L	3736	19.19
3.	F/O Cottman	97 C	3740	19.20
4.	S/L Osborn	83 V	3726	19.25
5.	F/O Heath	61 B	3737	19.29
6.	F/O Henderson	207 M	1526	19.30
7.	F/L Lewis	44	1525	19.30
8.	F/O Smith	61 D	3744	19.31
9.	F/O Blain	189 U	256	19.32
10.	S/L Fadden	61 N	3728	19.33
11.	F/L Hayler	44 Y	1523	19.33
12.	F/O Irving	44 U	1530	19.33
13.	F/O Hudson	207 U	1544	19.33
14.	W/C Millington	227 F	191	19.33
15.	F/O Smith	57 Q	4004	19.33 1/2
16.	F/O Johnston	619 S	552	19.34
17.	F/O Richter	189 H	254	19.34
18.	E/O Parkin	49 E	242	19.34 1/2
19.	F/O Farrer	50 C	3749	19.35
20.	F/O Horton	227 L	204	19.35
21.	F/O Peel	227 D	300	19.36 1/2
22.	F/O Kilgor	227 G	196	19.37
23.	F/O Curran	619 Z	556	19.38
24.	F/O London	227 P	202	19.38 1/2
25.	W/C Shorthouse	189 C	239	19.39
26.	F/O Howells	463 J	7158	19.34
27.	F/O Townley	463 M	7161	19.33
28.	F/O Edwards	467 W	7165	19.31 1/2
29.	F/O Swain	467 N	7157	19.32
30.	F/O Gummersall	467 K	7167	19.36
THE FOLLOWING REMAIN UNPLOTTED: -				
1.	F/O Judge	83 Q	2728	19.23
2.	F/O Hutchins	61 J	3734	19.32
3.	F/O Hiddlestone	207 F	1541	19.34
4.	F/O Crocker	227 K	205	19.36
5.	F/O Watson	49 F	241	19.38

The remaining photographs show little or no ground detail but fire and/or incendiary tracks.

5 Group 179 Fire and/or incendiary tracks.

Air Staff Intelligence P.I.
 Headquarters, Bomber Command.
 6th December, 1944.

Übersetzung

Seite 1.

Begleitbericht zur Auswertung der Zielfotos Nr. 523

GEHEIM

Bilder am 4./5. Dezember 1944 aufgenommen

Ziel: – HEILBRONN

Stand: 9.00 Uhr am 6. Dezember 1944

Lfd. Nr.	Pilot	Flugzeug	Aufnahme Nr.	Aufnahmezeit
<u>Aufgewertete Flüge der No. 5 Group</u>				
<u>Markierer-Flugzeuge</u>				
1.	F/O Robertson	97 D	3719	19.18
2.	F/O Birdling	83 S	3732	19.20
3.	F/O Duncan	83 W	3731	19.20
4.	W/C Baker	97 J	3722	19.20
5.	F/L Shorter	97 A	3723	19.21
6.	F/L Brooker	97 E	3721	19.23
7.	F/O Hines	97 H	3720	19.23
8.	F/O Hamilton	97 N	3724	19.23
9.	F/O Shand	83 O	3727	19.23
10.	F/O Noon	83 T	3716	19.23
11.	F/L Falls	83 L	3729	19.24
12.	F/O Cassidy	83 G	3734	19.24
13.	F/L Weber	83 C	3725	19.24
14.	F/O Negus	97 U	3741	19.25
15.	F/O Greening	97 M	3718	19.25
16.	F/O Ryan	97 B	3717	19.25
17.	F/O Yaxley	97 G	3739	19.25
18.	F/O Pereira	83 T	3737	19.19

Hauptverband

1.	Bei Auswertung nicht erfaßt.			
2.	F/O Warnock	97 L	3736	19.19
3.	F/O Cottman	97 C	3740	19.20
4.	S/L Osborn	83 V	3726	19.25
5.	F/O Heath	61 B	3737	19.29
6.	F/O Henderson	207 M	1526	19.30
7.	F/L Lewis	44 T	1525	19.30
8.	F/L Smith	61 D	3744	19.31
9.	F/O Blain	189 U	256	19.32
10.	S/L Fadden	61 N	3728	19.33
11.	F/L Hayler	44 Y	1523	19.33
12.	F/O Irving	44 U	1530	19.33
13.	F/O Hudson	207 U	1544	19.33
14.	W/C Millington	227 F	191	19.33
15.	F/O Smith	57 Q	4004	19.33 1/2
16.	F/O Johnston	619 S	552	19.34
17.	F/O Richter	189 H	254	19.34
18.	F/O Parkin	49 E	242	19.34 1/2
19.	F/O Farrer	50 C	3749	19.35
20.	F/O Horton	227 L	204	19.35
21.	F/O Peel	227 D	300	19.36 1/2
22.	F/L Kilgor	227 G	196	19.37
23.	F/O Curran	619 Z	556	19.38
24.	F/O London	227 P	202	19.38 1/2
25.	W/C Shorthouse	189 C	239	19.39
26.	F/O Howells	463 J	7148	19.34
27.	F/O Townley	463 M	7161	19.33
28.	F/O Edwards	467 W	7165	19.31 1/2
29.	F/O Swain	467 N	7157	19.32
30.	F/O Gummersall	467 K	7167	19.36
Die folgenden blieben unausgewertet: –				
1.	F/O Judge	83 Q	2728	19.23
2.	F/O Hutchins	61 J	3734	19.32
3.	F/O Hiddlestone	207 F	1541	19.34
4.	F/O Crocker	227 K	205	19.36
5.	F/O Watson	49 F	241	19.38

Die verbleibenden Aufnahmen zeigen wenig oder keine Oberflächendetails, sondern Brand- und/oder Brandbombenspuren

5 Group 179 Band- und/oder Brandbombenspuren.

Luftstab Nachrichtendienst P. I.

Stab, Bomber Command

6. Dezember 1944.

QUELLE: Report to accompany Night Photographs No. 523 4/5 December 1944. PRO, London, AIR 24/302.

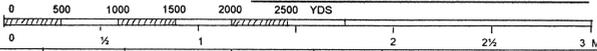
Übersetzung

GEHEIM
LUFTSTAB (INT.P.I.)
H.Q.B.C.

ERFASSUNG DER NACHAUFNAHMEN NR. 523
AUFGENOMMEN 4./5. DEZ. 1944
ZIEL: - HEILBRONN

ERSTELLT BIS 09.00 UHR 6 - 12 - 44

Maßstab: - 1:32.000



GROUP SYMBOLE	ANZAHL FLGZGE D. ANGRIFF MELDEN	ERGEBNISSE ERHALTEN	UNABHÄNGIGE & VERSÄGER	WOLKEN & RAUCH	BRAND- PHOTOS	ERFASSBARE PHOTOS MIT BODENEINZELHEITEN					% FALLS BRAND- PHOTOS MITGEZÄHLT WERDEN
						INSGESAMT	ZEIGEN ZIELGEB.	ZEIGEN NICHT ZIELGEB.	NICHT ERFASST	% DIE ZIELGEBIET ZEIGEN	
⬠ MARKIERER- FLGZGE. ⬠ HAUPTVER- BAND	241	240	6	3	179	52	35	12	5	67%	94%

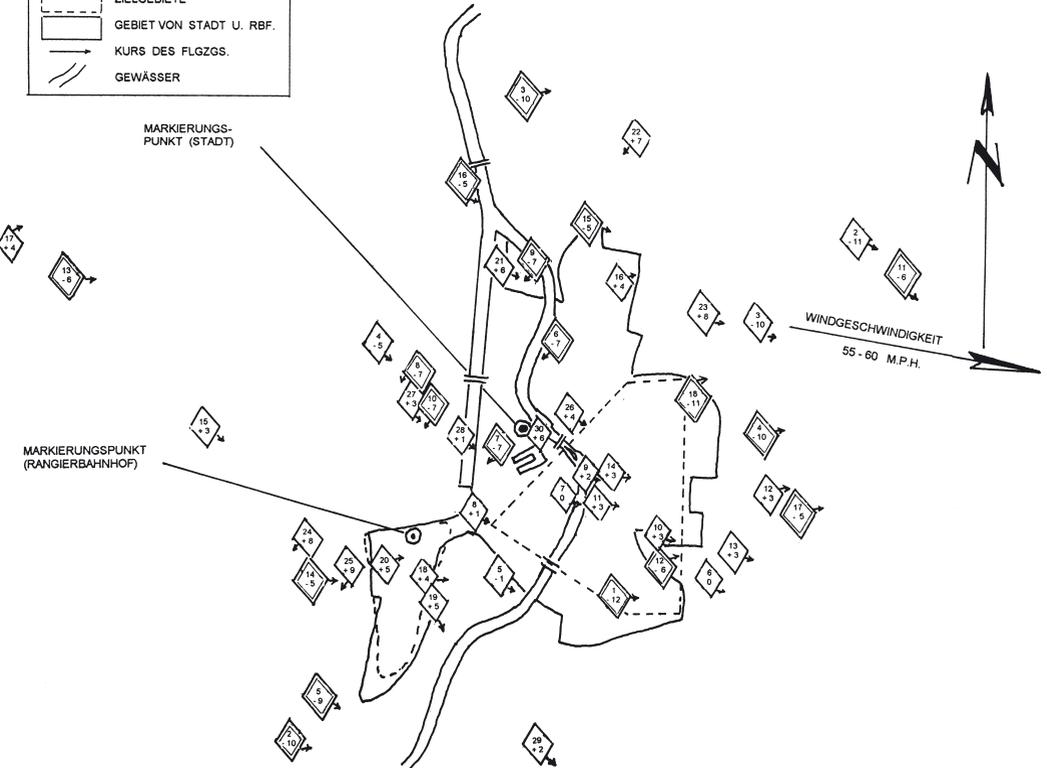
N.B. DA ALLE KAMERAS GENEIGT SIND, ZEIGEN DIE SYMBOLE DIE UNGE- FÄHRE LAGE DER ERSTEN BOMBE IM REIHENWURF

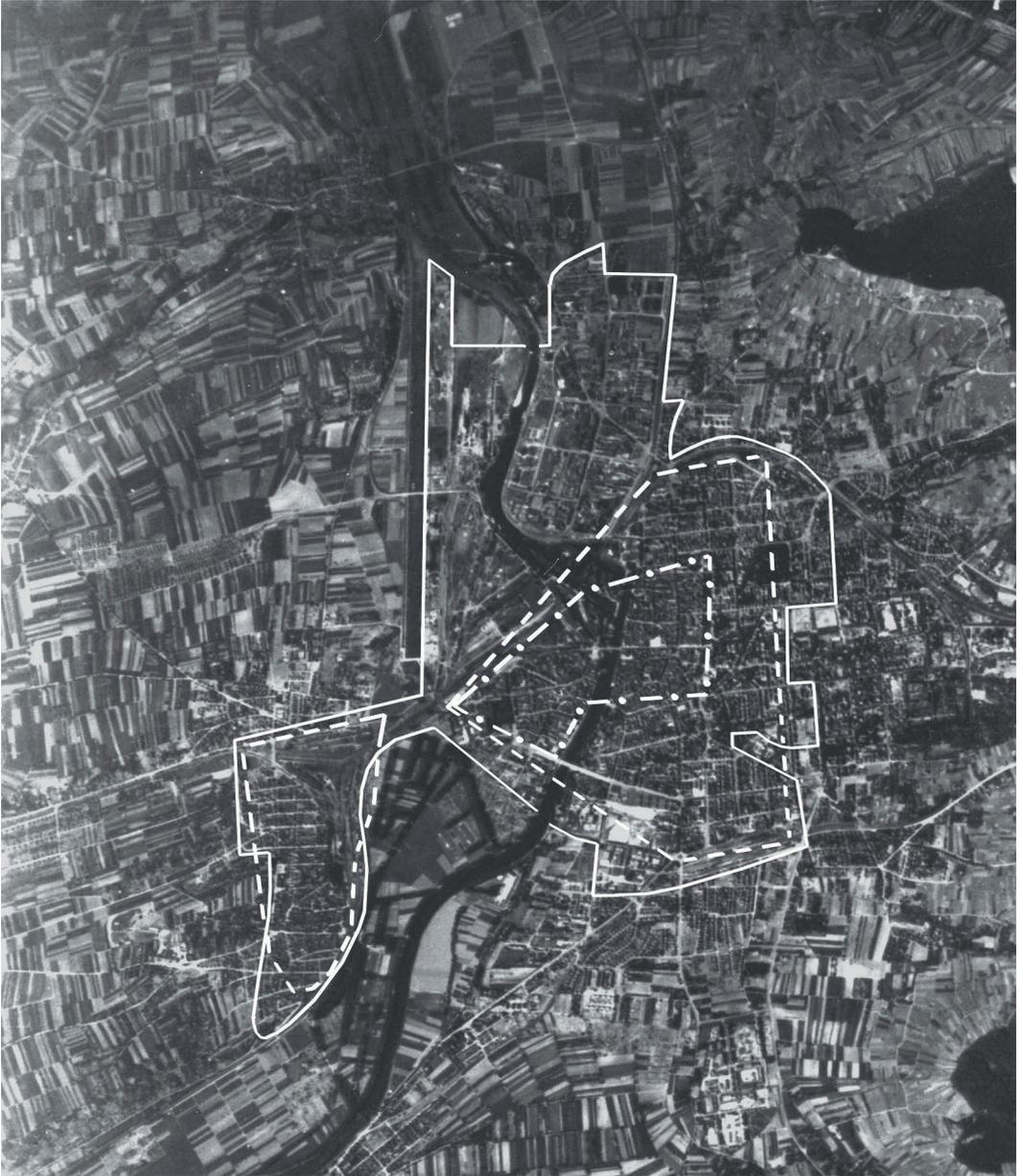
N.B. MARKIERUNGSPUNKTE FLGZGE. WURDEN ANGEWIESEN, DIE MARKIERUNGEN ENTSPRECHEND DEM FLUGPLAN ZU ÜBERFLIEGEN.

ZIELGEBIETE
 GEBIET VON STADT U. RBF.
 KURS DES FLGZGS.
 GEWÄSSER

MARKIERUNGSPUNKT (STADT)

MARKIERUNGSPUNKT (RANGIERBAHNHOF)





Stadtgebiet Heilbronn lt. Angriffsplan. Die Daten der Angriffsbefehle und der Auswertung der Nachtaufnahmen wurden in eine Luftaufnahme vom Mai 1944 übertragen

- Stadtgebiet
- Zielgebiet
- Brandanfälligstes Gebiet («most burnable area»)

Doch nun zu den Einzelergebnissen. Die Fotos der Markierer- und Beleuchterflugzeuge wurden getrennt erfasst und ausgewertet. Vier *Lancaster* des Erstblindmarkiererverbandes warfen ihre grünen Zielmarkierungen um 19.18 Uhr, 19.19 Uhr, 19.20 Uhr und 19.25 Uhr. Die erste grüne Zielmarkierung fiel in die Nähe des Rathenauplatzes, die zweite kam im Gebiet Sicherer-, Nord- und Paul-Göbel-Straße auf den Boden, die dritte fiel im Gewann Eisbiegel (Nähe des heutigen EVS-Kraftwerks) und die vierte traf ein Gelände südlich der Einmündung der Adolf-Alter-Straße in die Großgartacher Straße. Die Beleuchter-*Lancaster* warfen ihre Leuchtbomben praktisch über dem gesamten Stadtgebiet ab, was auch ihre Aufgabe nach Angriffsplan war. Zu den *Supporter*-Flugzeugen⁸³, die mit den Erstblindmarkierern und Beleuchtern anflogen, gehörte auch die Maschine des Oberleutnants Shand (*83 Squadron*). In seinem Bericht gab er an, seine Bomben seien im Hafengebiet, unmittelbar ostwärts des Güterbahnhofs, eingeschlagen. Das Zielfoto zeigt jedoch das Gewann Thomaswörth, die Landzunge also, die von altem Neckar und Neckarkanal gebildet wird. Hauptmann Weber (*83 Squadron*) warf seine Leuchtbomben, wie er glaubte, über den grünen Zielmarkierungen ab. Tatsächlich zeigt das Zielfoto aber den heutigen Stadtteil Frankenbach, 2 km nördlich der nächsten grünen Zielmarkierung und 5 km vom Stadtzentrum entfernt.

Weitere *Supporter*-Flugzeuge, die in der erwähnten Aufstellung bei den Flugzeugen des Hauptverbandes erwähnt werden, obwohl sie zu den Beleuchter- und Markierungsflugzeugen zählten, sollten ihre Bomben auf das Stadtgebiet werfen. Tatsächlich fielen sie um 19.19 Uhr auf den Waldrand nordwestlich des Weinsberger Sattels, um 19.20 Uhr auf den Wartberghang etwa 1 km südostwärts des Wartbergturms und um 19.25 Uhr nördlich der Kreuzgrund-siedlung auf freies Feld.

Von den 26 Bombern, die zum Hauptverband zählten und deren Zielfotos ausgewertet werden konnten, warfen zehn ihre Bomben auf das im Angriffsplan bezeichnete Zielgebiet (doppelt schraffierte Fläche), neun Bomber trafen mit ihren Bomben das Stadtgebiet außerhalb des Zielgebiets und sieben luden ihre Bomben außerhalb des Stadtgebiets ab. Wenn die oben erwähnten *Supporter*-Flugzeuge hinzugerechnet werden, haben nur 34% der in der Auswertung erfassten Bomber das Zielgebiet, 65% das Stadtgebiet getroffen. Mit Ursache für dieses für die Führung des *Bomber Command* wenig schmeichelhafte Ergebnis ist sicher die Tatsache gewesen, daß der Hauptverband 2 mit Ziel Rangierbahnhof große Schwierigkeiten hatte, den Markierungspunkt (gelb) auszumachen. Selbst nach erneutem Anflug gelang es immerhin 19 Maschinen nicht, den gelben Markierungspunkt zu sehen. Die so entstandene Verwirrung wurde noch vergrößert, als erste Luftkämpfe mit deutschen Nachtjägern am Himmel über Heilbronn stattfanden.

⁸³ Supporter = Unterstützer hatten im allgemeinen die Aufgabe, die deutsche Abwehr von den Markierer- und Beleuchterflugzeugen abzulenken. Da in Heilbronn keine nennenswerte Abwehr erwartet wurde, trugen die Supporter-Lancaster jeweils 10 x 1000-lb-Sprengbomben mit Langzeitzündung (Einstellung ½ Stunde).

Von diesen Luftkämpfen und von den Schwierigkeiten der Zielfindung ist in den Erinnerungen von Oberleutnant Doug Cleary die Rede:

Der Flug zum Ziel Heilbronn war ganz ohne Vorkommnisse, wenn man von den üblichen Flaksalven und Scheinwerfern, die nach uns suchten, absieht. Bis zwei oder drei Meilen vor dem Ziel verhinderte eine Wolkendecke die Sicht auf das Ziel, was einen sehr kurzen Zielflug bedeutete. Am Ziel selbst war Flak- und Scheinwerfereinsatz mäßig⁸⁴, aber es waren mehrere Luftkämpfe mit deutschen Nachtjägern im Gange, was das Zielgebiet etwas »ungesund« erscheinen ließ. Wir sollten als letzte Squadron Bomben werfen, eine Tatsache, für die wir nie viel übrig hatten, weil es meist bedeutete, daß die deutschen Nachtjäger Zeit gehabt hatten, zum Zielgebiet zu gelangen und wenigstens ein paar der letzten Bomber zu packen. Die Stadt stand bereits in Flammen, als wir ankamen, und der Luftraum über dem Ziel war gut ausgeleuchtet, so daß wir andere Lancaster bei ihrem Zielflug und einige unglückliche Maschinen, die von Nachtjägern angegriffen wurden, beobachten konnten. Wie erwartet, reichte die Wolkendecke zu nahe an den Rangierbahnhof heran, als daß wir einen genauen Zielflug hätten durchführen können. Wir flogen weiter über die Stadt, um nach einer Kurve – eine falsche Entscheidung – bei einem weiteren Anflugversuch unsere Bomben auf das Ziel loszuwerfen. Der Heckschütze warnte uns, daß mehrere Nachtjäger in der Nähe seien. Fast im gleichen Augenblick, als wir dabei waren, zu einem erneuten Zielflug einzudrehen, kam vom Heckschützen der hektisch gerufene Befehl: »Jäger, Jäger, Korkenzieherausweichbewegung rechts, los!« Als das Flugzeug das Ausweichmanöver einleitete, ergoß sich ein Bleihagel durch Rumpf, rechte Tragfläche und die Motoren. Ich befand mich in der Kanzel und hatte, wie es über dem Ziel die Regel war, meinen Fallschirmpack eingehakt. Der Bordmechaniker war unmittelbar hinter mir in der Kanzel. Aber keiner von uns beiden wurde trotz der Zahl der Kanonengeschosse, die in die Kanzel einzuschlagen schienen, getroffen. Zwei gingen durch die rechte Seite meines Fallschirms, was sicher sehr nahe war und was mich veranlaßte, mich etwas nach links zu ducken. Der Bordschütze im oberen mittleren Turm war sofort tot. Offenbar befand er sich direkt in der Schußlinie des feindlichen Flugzeugs.

Der Heckschütze erwiderte das Feuer, wobei er beim Nachtjäger Treffer erzielte. Da die Situation mit voller Bombenladung äußerst prekär war, entschieden wir uns klugerweise, die Bomben loszuwerfen. Die elektrischen Leitungen waren beschädigt, und eine 500-lb-Bombe blieb im Bombenschacht hängen. Nachdem aber nun der Großteil der Bomben raus war, waren heftigere Flug-

⁸⁴ In Heilbronn gab es am 4. Dezember 1944 lediglich einen Zug (drei Geschütze) 2-cm-Flak. Zwar waren Anfang Oktober 1944 drei Züge (II., III. und V.) der 4./le. Flak-Abt. 876 von Leck (Nordfriesland) nach Heilbronn verlegt worden. Batteriechef war Oberleutnant Nedel. Zwei Züge waren im Zeitpunkt des Angriffs noch ohne Waffen. Die Mannschaften der waffenlosen Züge waren Luftwaffenhelfer, die im Kaiser-Otto-Gebäude in der Happelstraße wohnten. Sie waren mit dem Bau von Flakstellungen zwischen Eisenbahnbrücke und Kanalende beschäftigt (freundliche Mitteilung von Herrn Lt. Verwaltungsdirektor a. D. Willi Lutz, Heilbronn).

manöver möglich. Das feindliche Flugzeug ließ bald von uns ab, aber der rechte Innenmotor fing Feuer und der automatische Feuerlöscher war nutzlos. Unmittelbar danach brach im Rumpf in der Nähe des Bordmechanikers Feuer aus. Ich reichte meinen Feuerlöscher nach hinten; dieser Brand konnte bald gelöscht werden. Dann fiel es dem linken Außenmotor ein, Feuer zu fangen. Mit zwei heftig brennenden Motoren sah die Situation düster aus. Wir flogen genau nach Westen; 40 Flugminuten hätten uns hinter unsere eigenen Bodentruppen gebracht. Nachdem aber die Flammen die Treibstofftanks bedrohten, die Bombenklappen weit offen standen, die Steuerung beschädigt war und wir schnell an Höhe verloren, brauchte der Flugzeugführer nicht lange, bis er den Befehl zum Verlassen des Flugzeugs gab.

Da ich mich in der Kanzel befand, war ich der erste, der den Sprung in die kalte Nachtluft wagen mußte. Ich hatte ziemliche Schwierigkeiten, die Klappe des Notausstiegs abzuwerfen. Nachdem ich mich dagegengelehnt und schließlich daraufgesprungen war, gab sie nach und ich fiel mit ihr nach draußen. Wenige Sekunden, bevor ich nach draußen ging, hörte ich den mitleiderregenden Schrei des Heckschützen, er könne nicht raus, gefolgt von ein paar Seufzern. Aber es gab wenig Hoffnung, ihm in diesem Stadium zu Hilfe zu kommen. Mir schien, daß ich die Reißleine automatisch zog, sobald ich vom Flugzeug freigekommen war. Aber der Zeitraum, bis der Fallschirm sich mit einem Ruck öffnete, erschien mir lang und war mit einem angenehmen Gefühl verbunden. Ich brauchte etwa acht Minuten, um zur Erde zu schweben. Während dieser Zeit dachte ich an meine Angehörigen zu Hause und wie sie wohl die Mitteilung »Bei Einsatz vermißt« aufnehmen würden, an meine glücklichen Kameraden, die sicher zur Heimbasis zurückkehren würden zu einem Essen mit Speck und Eiern, und ich dachte an meine »Verabredung«, die ich am folgenden Abend haben sollte, mehr als an die Aussicht, auf eine Hochspannungsleitung, einem Staketenzaun oder unter feindseligen deutschen Zivilisten zu landen, die vielleicht Opfer von Bomben früherer R.A.F.-Angriffe gewesen waren. Auf jeden Fall wünschte ich mir, England läge unter mir. Das Hinunterschweben erschien mir wie ein langer Vorgang. Da es mitten im Winter war, fand ich es notwendig, in die Hände zu klatschen, um mich warm zu halten. Einmal sah es so aus, als würde ich in einem Fluß landen, aber der Wind in Bodennähe war sehr stark und trug mich eine Strecke weiter nach Osten. Ein besorgniserregender Augenblick beim Herunterkommen kam, als sich ein Flugzeug näherte, das näher schien, als daß es »gesund« gewesen wäre, und ich fürchtete, erfaßt zu werden. Zu meiner Erleichterung begann das Motorengeräusch leiser zu werden. Ich war dankbar für die Tatsache, daß der Wind mich fünf oder sechs Meilen weiter weg vom Ziel und von irgendwelchen aufgebrachten Deutschen im Zielgebiet getragen hatte. Sobald ich den Boden näherkommen sah, bereitete ich mich auf den Aufprall vor. Zu meiner Erleichterung landete ich auf einem schön weichen, gepflügten Acker. Ich hatte keine Probleme, mein Gurtzeug loszuwerden und den Wind aus dem Fallschirm zu nehmen.

Doug Cleary beschreibt dann in seinem Bericht, wie er die Stunden bis zu seiner Gefangennahme am nächsten Morgen verbrachte, wie er gefangenegenommen, dann zu einem Polizeirevier in einem Ort, vermutlich im Landkreis Ludwigsburg oder Vaihingen, eskortiert und später am 5. Dezember unter militärischer Bewachung nach Stuttgart zu einer Dienststelle der Luftwaffe gefahren wurde (der restliche Bericht Clearys findet sich im Dokumenten-Anhang). Seine Einfahrt in Stuttgart beschreibt Cleary wie folgt:

Von hier wurde ich mit dem PKW nach Stuttgart gebracht, eine Fahrt von etwa eineinhalb Stunden. Es war ein sehr moderner Wagen – dies war meine erste Berührung mit deutschen Autobahnen; es sind wirklich sehr gute Straßen. Die Mitfahrer waren der Fahrer und der bewaffnete Bewacher auf den Vordersitzen, der englischsprechende Offizier und ich selbst im Fond. Ich bekam ein belegtes Brot – Schwarzbrot – und einen Apfel. Die erste halbe Stunde wurde von dem Offizier damit zugebracht, mich mit den belanglosesten Fragen, wie zum Wetter in Neuseeland, zum Sprechen zu bringen. Nachdem er merkte, daß ich mich nicht in ein Gespräch ziehen ließ, wurde der Rest der Fahrt schweigend zugebracht. Das Schweigen wurde nur gebrochen, als wir in Stuttgart einfuhren oder besser: in dem einfuhren, was von Stuttgart übriggeblieben war. Der Anblick von Kilometern der Zerstörung war unglaublich – dies war mein erster direkter Blick auf die Schäden, die unsere Bomben in Deutschland angerichtet hatten, und ich fragte mich, wo unsere Bomben in der Nacht heruntergekommen waren, als wir einige Monate zuvor Stuttgart heimgesucht hatten. Dies war eine der am stärksten bombardierten Städte in Deutschland. Der umgebende Bezirk ist sehr hügelig, und es gab Schwierigkeiten, Stuttgart auf dem Radarbildschirm zu finden. Mehrere Angriffe waren Fehlschläge. Ich glaube, es waren insgesamt 30 Angriffe notwendig, um die Zerstörung zu erreichen, deren Zeuge ich nun wurde.

So wie der Besatzung von Doug Cleary erging es in dieser Nacht insgesamt 13 Besatzungen der No. 5 Group. Zwölf Lancaster-Bomber wurden entweder über dem Ziel, in der Nähe von Heilbronn oder auf dem Rückflug durch deutsche Nachtjäger abgeschossen. Ein Bomber, dessen Pilot wegen starker Vereisung die Flughöhe unter die zulässige Sicherheitshöhe (5500 Fuß) verringert hatte, raste im Elsaß in der Nähe von Hochfelden gegen einen Berg.

Die Unterlagen aus dem *Public Record Office* über die Verluste in der Nacht 4./5. Dezember 1944 sind lückenhaft. Trotzdem läßt sich folgende Übersicht erstellen:

Verluste der No. 5 Group R.A.F. beim Angriff auf Heilbronn – Nacht 4./5. Dezember 1944

Squadron	Flgzig.-Typ und Nr.	Pilot	Absturzort bzw. Gefangennahme	Erste Begräbnisstätte
44	Lanc I PB 751	F/O Dann	nicht bekannt ^e)	nicht bekannt
44	Lanc I PD 373	Cpt. Hirschfeld	Kleiningersheim (LB)	Kleiningersheim (LB)
57	Lanc I NG 145	Lt. Becker	Beilstein (HN)	Oberstenfeld (LB)
106	Lanc III PB 281	F/O Thompson	Wildsee (CW)	Wildbad (CW)
189	Lanc I PB 742	F/L Flood	nicht bekannt ^e)	nicht bekannt

Squadron	Flgzig.-Typ und Nr.	Pilot	Absturzort Bzw. Gefangennahme	Erste Begräbnisstätte
207	Lanc I PB 765	F/O Wall	Holtzwihr (Elsaß)	nicht bekannt
207	Lanc I LL 968	F/O Lovett	Barenbach (Elsaß)	Hochfelden (Elsaß)
227	Lanc I LM 259	F/O Herbert	Heutingsheim (LB) ^{**}	Heutingsheim ^{**})
227	Lanc I PB 672	F/O Britton	Grandfontaine (Frankreich)	Choloy (Frankreich)
463	Lanc I PB 792	F/O Waring	Le Hohwald (Elsaß)	Hochfelden (Elsaß) ^{***})
467	Lanc I PB 740	F/O Plumridge	Meimsheim (HN)	Meimsheim (HN) ^{****})
619	Lanc III LM 751	F/O Schaffer	Baiersbronn (FDS)	Baiersbronn (FDS)
619	Lanc III ND 932	F/O Chambers	Unterriexingen (LB)	Unterriexingen (LB)

^{*)} Es ist bekannt, daß in der Nacht 4./5. Dezember 1944 je ein britischer Bomber bei Brettach (heute Langenbrettach) 1 km S des Ortsrandes bzw. bei Ilsfeld im Gemeindefeld (Distrikt Platte) abgestürzt ist⁸⁵.

^{**)} Aus der Besatzung von F/O Herbert ist lediglich Sergeant Webb ums Leben gekommen. Die übrigen Besatzungsmitglieder gerieten in Gefangenschaft.

^{***)} Ein Besatzungsmitglied, F/Sgt Cheeseman, überlebte als einziger den Absturz.

^{****)} Ein Besatzungsmitglied, F/O Sinden, war zunächst auf dem Friedhof Lauffen beerdigt.

Alle ursprünglich auf deutschen Gemeindefriedhöfen bestatteten Flieger wurden nach dem Krieg umgebettet und auf dem britischen Militärfriedhof in Dürenbach bei Bad Tölz beigesetzt⁸⁶.

Während des Angriffs auf Heilbronn erschienen mehrere deutsche Nachtjäger über dem Zielgebiet der britischen Bomber. Von der II. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 6 (II./NJG 6) starteten um 19.20 Uhr 19 Ju 88 von den Flugplätzen Schwäbisch Hall und Echterdingen⁸⁷. Es sollen an diesem Abend auch zwölf einmotorige Nachtjäger des Typs Me 109 vom Flugplatz Biblis und 14 zweimotorige Me 110 im Einsatz über Heilbronn gewesen sein⁸⁸. Ein Flugzeugführer der II./NJG 6, der von Schwäbisch Hall gestartet war, berichtet über seinen Einsatz an diesem Abend⁸⁹.

⁸⁵ Eigene Nachforschungen und Mitteilung von Herrn Forstamtmann a. D. E. Müller, Ilsfeld

⁸⁶ Quellen für die Angaben über die Verluste des Bomber Command waren die Einsatztagebücher der einzelnen Squadrons im PRO, London, AIR 27/451, 27/539, 27/834, 27/1152, 27/1236, 27/1410, 27/1922, 27/1931, 27/688, 27/2148 sowie die Verlustlisten für November – Dezember 1944, AIR 14/2791 und INTERROGATION OF CREWS LANDING IN ALLIED OCCUPIED TERRITORY, AIR 14/3469.

⁸⁷ Kriegstagebuch des NJG 6 zum 4. Dezember 1944. Abschrift freundlicherweise von Herrn Helmut Bunje, Hamburg, überlassen.

⁸⁸ Karl-Heinz MISTELE, Der britische Luftangriff auf Heilbronn am 4. Dezember 1944 (unveröffentlichtes Manuskript). Das Kriegstagebuch des NJG 6 erwähnt den Start von drei Ju 88 und 23 Me 110 von den Plätzen der IV./NJG 6, Kitzingen und Gerolzhofen, nach Karlsruhe. Es ist denkbar, daß diese Flugzeuge zum Teil über Heilbronn Gefechtsberührung hatten. Unverständlich war für den Kriegstagebuchführer des NJG 6, Major v. Reeken, daß die I./NJG 6 (Platz Großsachsenheim) in dieser Nacht keinen Startbefehl erhielt: »Startbefehl für I./NJG 6 wurde aus unverständlichen Gründen überhaupt nicht erteilt, obwohl Feindflugzeuge den Platz Gr. Sachsenheim überflogen und vom Boden gesehen werden konnten.«

⁸⁹ Der folgende Bericht wird mit freundlicher Erlaubnis von Herrn Helmut BUNJE, Hamburg, wiedergegeben.

Der Startbefehl war reichlich spät gekommen. Wir rollten noch über den Platz, als plötzlich, ziemlich genau in der Startrichtung, das englische Angriffszeichen am Nachthimmel flimmerte! Es war gar nicht weit entfernt, nur vierzig Kilometer, wie sich zeigen sollte. Ab also und drauflos mit allem, was unsere Ju 88 G6 drinhatte.

Die Navigation war diesmal einfach: Wir brauchten den Feuerzauber nur ein wenig links zu lassen, dann mußte das Einschleusen in den Anflug der Tommies gelingen, die von Norden herkamen⁹⁰. Kaum 10 Minuten später standen wir mit Kurs 290° in 2300 m Höhe querab vom »Objekt«. Es galt Heilbronn. Der Luftraum war ungewöhnlich erhellt. Rings um die deutlich erkennbare Stadt, in der schon erste Brände mit hellgrauen Rauchfahnen lagen, waren in kreisrunder Anordnung große Leuchten gesetzt. Sie schienen unbeweglich an weißen Rauchschnüren zu hängen: ein gewaltiger Kronleuchter. Die Sicht war hervorragend dank dieser neuartigen Illumination.

Ganz wie erwartet, kreuzte plötzlich eine Kette von fünf Bombern unseren Kurs, von rechts kommend. Sie flogen etwa 400 Meter höher, leicht ins Ziel drückend, hell von vorn und unten angestrahlt. Überraschend war ihr exakter Verband mit etwa 100 Metern Seitenabstand und der zebragestreifte Tarnanstrich. Mit einer linken Steilkurve hängte ich mich hinter die am weitesten rechts außen fliegende Lancaster. Zuerst diese also – dann die linke daneben – danach die mittlere – und so weiter ... das war der einfache, wenn auch ehrgeizige Plan.

Nur leider: Vorerst hingen wir noch gut tausend Meter hinter ihnen – und die Burschen waren doch tatsächlich genau so schnell wie wir! Der Abstand zu den mit Höchstgeschwindigkeit auf unsere Höhe drückenden Bombern blieb für eine quälend lange Zeit konstant! Erst als sich deutlich erkennbar die Bombenschächte öffneten, kamen wir ein wenig näher. Wir selbst nun auch in angedrücktem Schnellflug, vor uns die von Bombenserien überschüttete, sprengpunktflimmernde Stadt, etwas höher die hellbeschiene Lancaster. Eigentlich war die Schußentfernung immer noch zu groß – geschätzt 600 Meter – aber es mußte jetzt sein: Wenigstens dieser eine Bomber sollte doch seine Last nicht mehr ins Ziel bringen können! In ihrer letzten Anflugphase flog unsere Lancaster natürlich genau Kurs – ich konnte also präzise zielen. Erster Feuerstoß! Er geht tief. – Der korrigierte zweite scheint Treffer gebracht zu haben. – Jetzt, nach der länger gehaltenen dritten Schußserie – mit äußerster Genauigkeit auf den Flächentank gezielt – zündet dort der Treibstoff. Sie brennt! In diesem Augenblick fallen die ersten Bomben aus ihren Schächten, paarweise. Die Lancaster dreht nach links ab, offenbar nicht in Panik, eher vorsichtig – vielleicht will der Captain seiner Besatzung das Aussteigen ermöglichen? – dann aber dreht sie wie in langsam gesteuerter Rolle weiter, fast in Rückenlage zum Abschwung.

⁹⁰ Nach den britischen Unterlagen erfolgte der Anflug aus Westnordwest, durchschnittlicher Kurs 100–110°.

Ich schwenke jetzt nach links, um endlich den nächsten, dort noch vermuteten Nachbarn zu erwischen. Der aber hat seine Verbandsposition verlassen! Einige Bomber fliegen erheblich weiter links und tiefer, weit oben zieht zu unserem Erstaunen eine alte Short Stirling ihre Bahn⁹¹. Während der Konzentration auf den Rechtsaußen hatte im Hinterkopf noch der Traum von der Fünferserie gegläht – er zerplatzt jäh. Etwas verwirrt gucke ich unserer brennenden Lancaster nach, die auf Gegenkurs steil abwärts geht. Mit hoher Fahrt schlägt sie – offensichtlich ungesteuert – dicht nordwestlich der Stadt in unbebautes Gelände. Gratulationen schwirren in der EI-V⁹². Fred notiert: Aufschlag 19.34 Uhr.

Diese verlorenen Sekunden hätten leicht schlecht ausgehen können. »Zwei Halifax⁹³ von hinten – beschießen uns!« schreit Willi, der Bordschütze. Gerissene Linkskurve – die Leuchtschnüre aus den Bugständen der Bomber ziehen vorbei. Rückkurvend sehe ich die beiden westwärts in die Nachtschwärze verschwinden. Wir sind nun querab vom hellen Brand, als mehrere Bomber unseren Kurs von links nach rechts kreuzen. Denen nach! Nur ganz schwach noch von hinten beleuchtet gehen sie ins Dunkel. Wir dagegen kommen jetzt, von ihnen aus gesehen, aus dem Licht! Mir bleiben nur die Auspufflammern als Ziel, die in Abwehrbewegungen schwanken. Ich schieße ohne Erfolg. Ab und zu blitzt MG-Feuer aus seinem Heckstand – dann ist er verschwunden. Wir versuchen mit gestörten Meßgeräten die Verfolgung.

Plötzlich blitzt es ganz dicht neben uns – rappelt in der Maschine, knallt über meinem Kopf – B., rechts von mir, schreit auf – Kopfstreifschuß – ich höre ihn direkt – nicht in der EI-V, die auf einmal stumm ist. Benzingestank! Steilkurve! Die Ruder gehorchen noch, auch die Motoren klingen unverändert. Aber alle Elektrik ist ausgefallen! Ein Tank läuft offensichtlich aus – nun, es brennt wenigstens nicht!

Mit Schondrehzahl ging es damals heimwärts nach Schwäbisch Hall, durch die große Rauchwolke von Heilbronn, deren Brandgeruch bis in unsere Atemmasken drang. Bei der Landung zeigte sich, daß ein Reifen platt war. Trotzdem brach das Fahrwerk nicht. Aber unsere Ju war total durchsiebt. Sie ist nie mehr geflogen.

Die II./NJG 6 (Plätze Schwäbisch Hall und Echterdingen) hatte beim Einsatz über Heilbronn drei Verluste zu beklagen. Das Kriegstagebuch des Geschwaders sagt hierzu:

⁹¹ Short Stirling, ein britischer viermotoriger Bomber, der damals bereits aus den Einsatzverbänden herausgezogen war. In der Nacht 4./5. Dezember 1944 waren neun Short Stirling zur Errichtung des Mandrel-Schirms im Einsatz. Ein Auftauchen über Heilbronn ist nicht ganz unmöglich, aber wenig wahrscheinlich.

⁹² EI-V = Eigenverständigung (Bordsprechanlage).

⁹³ Sieben viermotorige Halifax-Flugzeuge flogen an diesem Abend Window- (3) und Mandrel-Einsätze. Anwesenheit über Heilbronn ist möglich.

Verluste:

- 1.) 1 Ju 88 der II./6 mit Besatzung Hauptmann Wallner vermißt⁹⁴.
- 2.) 1 Ju 88 der II./6 wegen Vereisung um 19.45 Uhr 6 km NW Echterdingen abgestürzt. FF [Flugzeugführer] Ofw. Schöler tot, Rest ausgestiegen, unverletzt.
- 3.) 1 Ju 88 der II./6 um 20.15 Uhr durch Fernnachtjäger bei Heilbronn abgeschossen. FF Uffz. Kreuzer leicht verletzt, BMF [Bordmeßfuncker; d. Bearb.] und BF [Bordfuncker] unverletzt, BS [Bordshütze] Flg. Westfal vermißt.

Von den insgesamt 13 Abschüssen feindlicher Maschinen gingen vier auf das Konto der II./NJG 6. Leutnant Spoden konnte um 19.33 Uhr 10–15 km südlich von Heilbronn in 3000 m Höhe eine viermotorige Maschine auf dem Rückflug abschießen⁹⁵. Allerdings meldete auch Leutnant Mohr von der 2./NJG 11 für 19.33 Uhr einen Abschluß »zwischen Heilbronn und Karlsruhe«⁹⁶. Feldwebel Bunje (II./NJG 6) gelang es um 19.34 Uhr, 10–20 km in 350° (fast nördlich) von Heilbronn in 2500 m Höhe einen im Anflug befindlichen Bomber abzuschießen. Um 19.35 Uhr konnte Hauptmann Müller (I./NJG 11) zwischen Wörth und Lautersbach (?) einen Bomber zu Boden schicken. Feldwebel Jansen (2./NJG 11) erzielte um 19.37 Uhr nordwestlich von Heilbronn einen weiteren Abschluß. Ihm folgte Leutnant Spoden (II./NJG 6), der um 19.38 Uhr 15–20 km südwestlich von Heilbronn in 2200 m Höhe erfolgreich zum Schuß kommen konnte. Noch einmal, diesmal 20–30 km in 230° (südwestlich) von Heilbronn in 2500 m Höhe, konnte Leutnant Spoden (II./NJG 6) um 19.42 Uhr einen viermotorigen Bomber unschädlich machen. Weiter war entlang des Rückflugkurses der Bomber um 19.43 Uhr südwestlich von Karlsruhe Hauptmann Müller (I./NJG 11) noch erfolgreich und schließlich um 19.49 Uhr Leutnant Mohr (2./NJG 11).

Peter Spoden traf sich im April 1989 mit einem Mitglied der Besatzung eines der Bomber, die er in der Nacht vom 4./5. Dezember 1944 abgeschossen hatte, an der Absturzstelle bei Heutingsheim (Kreis Ludwigsburg). Der britische Bordmechaniker Jimmy Hudson berichtete dabei über sein Schicksal nach dem Absturz, bei dem ihm und sechs weiteren Besatzungsmitgliedern der Fallschirmabsprung gelungen war. Zehn Tage lang irrte er, als Holz-

⁹⁴ Hauptmann Ernst Wallner war Heilbronner. Er stürzte mit seiner Maschine auf der Autobahn bei Winzerhausen tödlich ab, nachdem er kurz zuvor über Heilbronn noch einen Lancaster-Bomber abgeschossen hatte (Wilhelm STEINHILBER, Heilbronn, Die schwersten Stunden der Stadt, Heilbronn 1961, S. 65f.).

⁹⁵ Kriegstagebuch des NJG 6 (s. Fußnote 45).

⁹⁶ Freundliche Mitteilung von Herrn Gebhard Aders, Köln, mit Brief vom 12. Januar 1995. Die I./NJG 11 war damals mit Messerschmitt Bf 109 (einmotorige Jagdflugzeuge) ausgerüstet und auf dem Flugplatz Darmstadt, möglicherweise auch auf dem Ausweichplatz Biblis, stationiert. Damit ist eine Bemerkung im Kriegstagebuch des NJG 6 unter »Erfahrungen« bestätigt. Dort heißt es: »... 2 Besatzungen der II./6 melden 1-mot-Jäger über Objekt?« Das Fragezeichen deutet darauf hin, daß der Einsatz einmotoriger Jäger bei Nacht in der damaligen Zeit (Ende 1944) ungewöhnlich erschien.

sammler getarnt, mit einem gestohlenen Fahrrad durch die Gegend. Dabei sei er auf der falschen Seite der Autobahn gefahren und habe drei größere Ortschaften durchquert. Am zehnten Tag wurde er schließlich von einer deutschen Militärstreife aufgegriffen und kam anschließend in ein Gefangenenlager in Schlesien, aus dem er durch die Russen befreit wurde. Sein Pilot Ian Herbert, der sich ebenfalls durch Fallschirmabsprung aus der brennenden Maschine rettete, konnte sich sogar fünf Wochen verborgen halten, ehe er in Gefangenschaft geriet. Peter Spoden, der am Abend des 4. Dezember 1944 innerhalb einer Viertelstunde drei Bomber abschießen konnte, erinnerte sich bei diesem Treffen an jenen Abend: *Nach dieser infernalischen Nacht habe ich am ganzen Körper gezittert. Seit diesen Dingen denke ich pazifistisch.* Nach dem Krieg wurde Spoden Flugkapitän bei der Lufthansa, zuletzt steuerte er Boeing 747 »Jumbos« über den Atlantik⁹⁷.

Die Bilanz des Luftangriffs vom 4. Dezember aus britischer Sicht

Mit der Rückkehr der Flugzeuge vom Einsatz gegen Heilbronn begann auf den Basen der *No. 5 Group* die Befragung der Besatzungen, das sogenannte *Debriefing*. Noch in der Nacht mußten die Ergebnisse an den Stab der *No. 5 Group* nach Swinderby weitergeleitet werden. Dort wurden die wichtigsten Daten im *Operations Record Book*⁹⁸ festgehalten. Nach Erwähnung der Zahl der eingesetzten Flugzeuge, der erfolgreichen Maschinen und der vermißten Besatzungen faßt der Bericht die Ergebnisse wie folgt zusammen:

Das Wetter wurde von klar mit guter Sicht bis –/10 dünner Stratus-Bewölkung mit Untergrenze zwischen 5–14 000 Fuß angegeben. Gute Konzentration [des Angriffs] auf die Stadt, aber 50% des Verbandes, der den Rangierbahnhof angreifen sollte, konnte die gelben Zielmarkierungen nicht von den Bränden unterscheiden, und diese warfen ihre Bomben ebenfalls auf die Stadt ab. Es gab eine ausgezeichnete Konzentration von Bränden in der Stadt. Jäger waren am Ziel aktiv – eine Anzahl Flugzeuge wurde abgeschossen. Abwehr bestand aus schwacher leichter Flak, aber keine schwere Flak oder Scheinwerfer.

Ein zusammenfassender Sofortbericht des Stabes des *Bomber Command*⁹⁹, der u. a. an das Luftfahrtministerium, die *Groups*, alle *Bases* und *Stations* und an die amerikanischen Großverbände in England ging, ist ebenfalls recht knapp. Die Heilbronn betreffende Passage hat folgenden Wortlaut:

⁹⁷ Persönliche Gespräche und Briefwechsel mit Herrn Peter Spoden, Kelkheim, und Mr. Jimmy Hudson, Gloucester, in den Jahren 1989–1994. Vgl. hierzu auch Artikel in der »Ludwigsburger Kreiszeitung« vom 3. Dezember 1994, S. 11.

⁹⁸ Operations Record Book of Headquarters No. 5 Group, 4/5th December 1944. PRO, London, AIR 25/110.

⁹⁹ Bomber Command Intelligence Narrative of Operations No. 961 (ohne Datum). PRO, London, AIR 24/301.

HEILBRONN: (Stadtzentrum) wurde von 217/236 Lancaster und 6/7 Mosquito der 5 Group angegriffen. Wetter wurde unterschiedlich als klar bzw. mit 5/10 dünner Bewölkung zwischen 5000 bis 14 000 Fuß beschrieben. Die Zielmarkierung wurde als genau und die Bombenabwürfe als ziemlich konzentriert gemeldet. Viele Brände und Explosionen wurden gesehen. Schwaches Feuer leichter Flak angetroffen. Nachtjäger waren aktiv und eine Me 410 wird als zerstört beansprucht. 10 Lancaster werden vermißt.

HEILBRONN: (Eisenbahnverkehrszentrum) wurde etwa zehn Minuten später von 24/46 Lancaster und 3/3 Mosquito der 5 Group unter ähnlichen Wetterbedingungen angegriffen. Es gab bei der Identifizierung der Zielmarkierungen Schwierigkeiten wegen der Nähe der Leuchtbomben und der Brände des ersten Angriffs. Ergebnisse sind nicht beobachtet worden. Flak war schwach und Nachtjäger waren aktiv. Eine Ju 88 wird als zerstört beansprucht. 3 Lancaster werden vermißt.

Am 6. Dezember verfaßte der Chef-Nachrichtenoffizier des *Bomber Command* seinen Bericht über Funkabhördienst und Funkgegenmaßnahmen Nr. 16¹⁰⁰. Er beschrieb darin die am Abend des 4. Dezember 1944 geflogenen Scheinangriffe gegen Ziele im Ruhrgebiet, um das Gros der deutschen Nachtjäger dorthin und weg von den beiden Hauptangriffen (Karlsruhe und Heilbronn) zu lenken. Weiter beschrieb er die Wirkung des *Mandel*-Schirms zwischen Brüssel und Verdun. Dieser hatte zur Folge, daß die anfliegenden Verbände erst spät von der deutschen Abwehr entdeckt wurden. Die Verwirrung wurde dadurch vergrößert, daß vor dem Nordende des *Mandel*-Schirms mit Hilfe von *Window* das Herannahen eines großen Verbandes vorgetäuscht wurde. Für die relativ hohen Verluste beim Angriff auf Heilbronn fand der Nachrichtenoffizier aus den vorliegenden Meldungen keine Erklärung. Seine Vermutung: Die zur Abwehr des Angriffs auf Karlsruhe von den Plätzen Schwäbisch Hall und Kitzingen gestarteten Nachtjäger mußten dem auf Heilbronn anfliegenden Verband begegnen¹⁰¹, und außerdem sei durch den relativ langen Angriffszeitraum (37 statt 7 Minuten) der Schutz durch *Window*-Abwürfe gegen das Bordradar der Nachtjäger verloren gegangen.

Auch der Bericht des Stabes von *Bomber Command* vom 9. Dezember 1944 über Abhördienst/Taktiken Nr. 301/44¹⁰² beschränkt sich auf die Darstellung der Taktiken, die in der Nacht 4./5. Dezember 1944 vom *Bomber Command* angewandt wurden, auf die Ablenkungs- und Störmanöver und auf die deutsche Abwehr. Interessant ist, daß für Heilbronn vom Abwehrfeuer von zwölf schweren Flakgeschützen, von einiger leichter Flak, die vereinzelt und meistens Sperrfeuer

¹⁰⁰ Bomber Command Signals Intelligence and R.C.M. Report No. 16, Night 4/5th December 1944. PRO, London, AIR 27/303.

¹⁰¹ Wie erinnerlich, starteten die Nachtjäger von den Plätzen Schwäbisch Hall und Echterdingen mit dem Auftrag, den Angriff auf Heilbronn abzufangen.

¹⁰² Interceptions/Tactics No. 301/44 – Day, 4th December and Night, 4th/5th December 1944. PRO, London, AIR 24/301.

geschossen habe, und von etwa 20 Scheinwerfern berichtet wird¹⁰³. Auch der deutsche Wehrmachtsbericht wird zitiert: *Unsere Nachtjäger schossen elf viermotorige Bomber ab*. Damit lag die deutsche Seite mit ihren Angaben unter der Zahl der tatsächlich abgeschossenen Flugzeuge. Mit den beim Angriff auf Karlsruhe abgeschossenen Maschinen verlor die R.A.F. in dieser Nacht 15 Flugzeuge.

Erst am 24. Dezember 1944 war es der *Allied Central Interpretation Unit (A.C.I.U.)*¹⁰⁴ möglich, auf Grund von am Vortag gemachten Luftbildern die Zerstörung in Heilbronn zu bewerten. Im Sofortauswertungsbericht Nr. K 3461¹⁰⁵, der den Zeitraum vom 11. September 1944, 10.30 Uhr (Datum der letzten Vergleichsluftaufnahme nach dem Angriff der *8th U.S. Air Force* am 10. September 1944), bis zum 23. Dezember 1944, 13.35 Uhr (Zeitpunkt der ersten Luftaufnahmen nach dem Angriff vom 4. Dezember 1944) umfaßt, wird eine vorläufige Schadensfeststellung getroffen.

Ein sehr großes Gebiet sehr schwerer Schäden und Zerstörungen an Geschäfts- und Wohnhäusern und öffentlichen Gebäuden liegt ostwärts, südostwärts und nordostwärts des Binnenhafens. Mindestens neun mittlere bis große Industriebetriebe, einschließlich der Zuckerfabrik und der Fabrik von C. H. Knorr, sind schwer beschädigt worden. Die Polizeidirektion ist fast vollständig ausgebrannt, und das Gefängnis ist mäßig beschädigt. Mehrere Gebäude und der Gaskessel im Gaswerk sind mäßig bis stark beschädigt. Neue Schäden an Eisenbahneinrichtungen sind am stärksten südlich des Winterhafens, wo der Hauptbahnhof fast zur Hälfte ausgebrannt ist. Der Güterbahnhof ist fast zerstört oder mindestens vier der Hauptgebäude im nahegelegenen Lokomotiv-Betriebswerk sind ausgebrannt oder zerstört. Mindestens drei Gebäude nordostwärts der Wagenreparaturwerkstatt sind ebenfalls beschädigt.

Über die Schäden an Gleisanlagen und rollendem Material führt der Bericht aus:

<i>Rangiergleise im Hafengebiet:</i>	<i>Voll betriebsfähig.</i>
<i>Gleise im Rangierbahnhof:</i>	<i>Zu 5% nicht betriebsfähig.</i>
<i>Lokomotiven und rollendes Material:</i>	<i>Keine sichtbaren Schäden.</i>
<i>Durchfahrtgleise:</i>	<i>Keine sichtbaren Schäden.</i>

Auch am 24. Dezember 1944, um die Mittagszeit, ist ein Aufklärer der *106 Group (540 Squadron)* über der Stadt. Die von ihm gemachten Luftaufnahmen bilden die Grundlage für einen sehr ausführlichen Bericht¹⁰⁶ der zentralen alliierten Auswertungsstelle, der am 25. Januar 1945 verteilt wird. Der Bericht stellt erneut die schweren Zerstörungen der Innenstadt an den Beginn:

¹⁰³ Heilbronn hatte im Zeitpunkt des Angriffs keine Flakverteidigung der geschilderten Art.

¹⁰⁴ Zentrale alliierte Auswertungsstelle in Medmenham. Hier wurden die Luftaufnahmen von Fachleuten eingehend untersucht und ausgewertet.

¹⁰⁵ Immediate Interpretation Report No. K 3461 of 24 Dec. 1944. PRO, London, AIR 24/302.

¹⁰⁶ Interpretation Report No. K 3461 of 25 January 1945 – Locality: Heilbronn. PRO, London, AIR 24/302.

Die verheerenden Auswirkungen dieses Angriffs auf den Verkehrsknotenpunkt und die Leichtindustrie-Stadt Heilbronn konzentrieren sich auf das Herz der eng bebauten Altstadt und erstrecken sich auch beträchtlich auf die Eisenbahn-, Hafen- und Industrieanlagen der moderneren Peripherie nach Westen, Süden und Norden. In diesem Gebiet gibt es sehr wenige Gebäude von wirtschaftlicher, sozialer oder kommunaler Bedeutung, die einer Beschädigung einigermaßen entgangen sind.

Weiter führt der Bericht aus:

Reparaturen früher angerichteter Schäden sind im westlichen Lok-Betriebswerk im Gang. Zwanzig Tage nach dem Angriff scheint das Schienennetz im gesamten Bahnhof im allgemeinen wie auch die Wagenreparatur-Werkstatt am Westrand des Bahngebiets intakt zu sein.

Auch der Neckarschiffahrt ist ein Absatz gewidmet:

Die Unterbrechung des Transports auf dem Wasser ergibt sich vor allem aus der Zerstörung der Güterumschlageneinrichtungen des Bahnhofs. Schlamm und Schutt haben wahrscheinlich die südlichen Schleusen des Wilhelms-Kanals blockiert¹⁰⁷. Das Wehr eines Kanals, der die Schleusen umgeht, ist leicht beschädigt, obwohl das Strömen des Wassers voll beherrscht zu sein scheint. Insgesamt elf Lastkähne, einige davon beladen, sind im Neckarkanal, im Neckar und im Winterhafen versenkt oder beschädigt. ... Die beiden Straßenbrücken, die den Neckar überqueren, sind offensichtlich intakt.

Bis in den März 1945 hinein beschäftigte der Einsatz vom 4. Dezember 1944 die Stäbe. Am 5. März 1945 verteilte der Stab von *Bomber Command* einen zusammenfassenden Abschlußbericht¹⁰⁸, der im wesentlichen wiederholte, was in vorhergehenden Berichten bereits gesagt worden war, auch wenn es falsch war. So wird immer noch von der Flakabwehr in Heilbronn gesprochen, und die eigenen Verluste beim Angriff auf Heilbronn werden mit elf Flugzeugen angegeben, obwohl bereits unmittelbar nach dem Angriff der Stab der *No. 5 Group* 13 Besatzungen namentlich erwähnt, die als vermißt galten und, wie sich nach dem Krieg herausstellte, tatsächlich abgestürzt waren.

Schließlich ist ein Bericht des britischen Luftfahrtministeriums vom 26. Mai 1945¹⁰⁹ erhalten geblieben, der den Angriff von Heilbronn mit wissenschaftlicher Akribie untersucht und bewertet. Manches davon ist nicht verständlich, weil die Ausgangswerte für die Berechnungen fehlen. Bemerkenswert ist die abschließende Bewertung des Angriffs vom 4. Dezember 1944:

¹⁰⁷ Der Wilhelmskanal wurde zu dieser Zeit nur noch gelegentlich von Lastkähnen befahren; meist handelte es sich um Kohleladungen für die Zuckerfabrik am Rosenberg und das E-Werk in der Badstraße. Die wirtschaftlichen Folgen der Schäden am Wilhelmskanal und den Schleusen dürften deshalb nicht groß gewesen sein (Freundl. Mitteilung von Herrn Baudirektor a.D. Willi Zimmermann (†) und Herrn Oberstudiendirektor a.D. Hermann Ott (†), Heilbronn.

¹⁰⁸ Night Raid Report No. 783 – Bomber Command Report on Night Operations – 4/5 December 1944 – Karlsruhe: Heilbronn: Hagen: etc. PRO, London, AIR 27/303.

¹⁰⁹ Air Ministry R.E.8 – Area Attack Assessment – Heilbronn (26. 5. 45). National Archives, Washington, Records of the United States Strategic Bombing Survey, Record Group 243.

Dies war ein höchst erfolgreicher und außerordentlich gut konzentrierter Angriff. [Abwurf-]Dichten, die von 100 bis 750 Tons/Quadratmeile [39,2–294,2 t/km²; d. Bearb.] (Spreng- und Brandbomben) reichten, wurden über die gesamte bebaute Fläche der Stadt erzielt. Die höchsten [Abwurf-]Dichten wurden in den Wohngebieten nordostwärts des Stadtzentrums und im Bahn- und Industriegebiet nordwestlich davon erzielt. Das Muster der Verteilung des Angriffs fällt fast mit den eingegrenzten Zielgebieten der Stadt zusammen, und diese Tatsache erklärt wahrscheinlich die hohe Zahl von 1.01 acre [0,4 ha] beschädigter Bruttofläche pro Ton [0,39 ha/t] trotz der hohen Tonnage (1070 ts) [1087,1 t], die innerhalb des bebauten Gebiets erzielt wurde.



Luftaufnahme der zerstörten Innenstadt. In der Bildmitte die heutige Friedrich-Ebert-Brücke und der Hefenweiler, darunter die Altstadt. Unterhalb der Brücke der Deutschhoffkomplex, rechts davon Marktplatz mit Rathaus und Kilianskirche. Das Bild wurde am 31. März 1945 von einem amerikanischen Aufklärer aufgenommen (U.S. Army Photo – Stadtarchiv Heilbronn)



Die Nordstadt, wie sie sich am 31. März 1945 einem amerikanischen Aufklärer darbot. Rechts unterhalb der Bildmitte kreuzen sich Oststraße-Nordstraße und Weinsberger und Paul-Göbel-Straße (U.S. Army Photo – Stadtarchiv Heilbronn)

Der Luftkrieg gegen das »Ziel Heilbronn« geht weiter

Der Auswertungsbericht der zentralen Auswertestelle der Alliierten in Medmenham vom 25. Januar 1945 kam aufgrund von Luftbildern Heilbronn, die am 24. Dezember 1944 aufgenommen wurden, zu dem Schluß, daß ... *zwanzig Tage nach dem Angriff* [vom 4. Dezember 1944; d. Bearb.] ... *das Schienennetz im gesamten Bahnhof im allgemeinen wie auch die Wagenreparatur-Werkstatt am Westrand des Bahngeländes ... intakt zu sein scheint*. Schon im Sofortauswertungsbericht vom 24. Dezember 1944 war festgestellt worden, daß die *Durchfahrtsgleise ... keine sichtbaren Schäden* aufweisen. Mit diesen Feststellungen blieben zumindest die Eisenbahnanlagen in Heilbronn weiterhin Ziel der alliierten Luftkriegsführung. Und so mußte Heilbronn in den letzten vier Kriegsmonaten nicht weniger als 49 weitere Luftangriffe über sich ergehen lassen, wobei die nicht dokumentierten Angriffe nicht mitgezählt sind¹¹⁰. Die große Mehrzahl dieser Angriffe waren sogenannte »Jabo«-Angriffe¹¹¹. An vier Tagen war der Rangierbahnhof Heilbronn auch Ziel von Angriffen vier- bzw. zweimotoriger Bomber, und zwar am 20. und 21. Januar 1945, am 1. und am 31. März 1945.

Strategischer und taktischer Luftkrieg

Bevor die Angriffe im einzelnen betrachtet werden, muß etwas über den Unterschied zwischen strategischem und taktischem Luftkrieg und über die Rolle der taktischen Luftstreitkräfte der Alliierten gesagt werden. Operationen der strategischen Luftstreitkräfte zielen auf das Kräftepotential und die Kampfmoral des Gegners, um den Verlauf eines Krieges insgesamt zu beeinflussen. Dies geschah im Zweiten Weltkrieg z. B. durch Angriffe gegen die Flugzeug- und Fahrzeugindustrie, gegen die Treibstoffindustrie, gegen große Verkehrszentren und, vor allem im Falle der *R.A.F.*, durch Angriffe gegen die Zivilbevölkerung. Der strategische Luftkrieg wurde von den in England stationierten Bomberstreitkräften der *R.A.F.* und der *8th U.S. Air Force* getragen.

Die Einsätze der taktischen Luftstreitkräfte standen dagegen in der Regel im direkten oder indirekten Zusammenhang mit den Kämpfen der Landstreitkräfte. Hier ging es darum, das Vorrücken oder den Rückzug des Gegners durch Zerstörung von Brücken, von Eisenbahnlinien und Straßen zu behindern, die Versorgung der Front mit Reserven oder Nachschub zu unterbinden oder direkt in die Erdkämpfe einzugreifen. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs gestalteten sich die Grenzen zwischen strategischer und taktischer Luftkriegs-

¹¹⁰ Die amerikanischen Unterlagen aus dieser Zeit sind manchmal ungenau oder nicht ganz vollständig, sei es, daß das Ziel eines Angriffs im Bericht überhaupt nicht oder ein falsches Ziel genannt wird.

¹¹¹ Jabo = Jagdbomber; Jagdflugzeuge, die im Sturz- oder Tiefflug ihre Ziele mit Bomben und Bordwaffen angriffen.

führung oft fließend. Die taktischen Luftstreitkräfte der Alliierten waren anfänglich ebenfalls in England, später auf dem Kontinent häufig unweit der Front stationiert. Im Unterschied zum strategischen Einsatz, bei dem nur viermotorige Flugzeugmuster verwendet wurden (*Lancaster*, *Halifax*, *B-17 Flying Fortress*, *B-24 Liberator*), kamen bei taktischen Operationen ein- oder zweimotorige Jagdbomber (*P-47 Thunderbolt*, *P-51 Mustang*, *P-38 Lightning*, *Spitfire*) oder zweimotorige mittlere Bomber (*B-26 Marauder*, *A-26 Invader*) zum Einsatz.

Die Zeit der Jaboangriffe

Mit der Jahreswende 1943/44 und besonders ab Sommer 1944 begann für Nord-, West- und Südwestdeutschland eine neue Phase des Luftkriegs. Ab Jahresbeginn 1944 standen der *U.S.A.A.F.* moderne Langstreckenjäger des Typs *Mustang* zur Verfügung, die nun den Schutz der einfliegenden Bomber bis zum Ziel und zurück übernehmen konnten. Immer häufiger geschah es jetzt, daß die Jagdflugzeuge des Begleitschutzes nach Abflug der Bomber von einem Ziel Verkehrseinrichtungen, Eisenbahnziele oder Flugplätze des Zielgebiets im Tiefflug mit Bordwaffen angriffen. Mit solchen Angriffen war allerdings immer nur bei Bombereinflügen zu rechnen, so daß das Auftreten von Tieffliegern einigermaßen vorhergesehen werden konnte. Wenige auf Westdeutschland geführte *fighter sweeps* (Einsätze, bei denen die Jagdflugzeuge eigens zum Zweck von Tiefangriffen mit Bordwaffen starteten) bildeten in dieser Zeit die Ausnahme. Für die Bewohner von Nord-, West- und Südwestdeutschland bedeutete das Gesagte, daß bei Bombereinflügen immer mit Tiefangriffen auf Verkehrsziele und Flugplätze zu rechnen war.

Völlig anders verhielt es sich mit den Jagdbombern (sogenannte »Jabo«), die ab Spätsommer 1944 auftraten. Sie führten nicht nur Tiefangriffe mit Bordwaffen durch, sondern trugen auch Spreng-, Splitter- oder Brandbomben. Nach der Landung der Alliierten in der Normandie am 6. Juni 1944 verlegten immer mehr Einheiten der taktischen Luftstreitkräfte der Alliierten auf den Kontinent und errichteten ihre Basen oft unmittelbar hinter den stürmisch vorrückenden Landstreitkräften. Im Norden der alliierten Front flog die britische *2nd Tactical Air Force (2nd TAF)*, im mittleren und südlichen Abschnitt unterstützte die *9th U.S. Air Force (9th AF)*, ab November 1944 auch noch die *1st Tactical Air Force (1st TAF)* die Operationen der alliierten Armeen.

Im November 1944 ergab die Dislozierung der taktischen Luftwaffengroßverbände der Alliierten folgendes Bild (von Norden nach Süden)¹¹²:

¹¹² Hans DOLLINGER, *Die letzten hundert Tage*, München 1963, S. 20.

21. Heeresgruppe (MONTGOMERY)	1. Kanadische Armee (CRERAR)	84. TAC (UK)	2. TAF (UK)
	2. Britische Armee (DEMPSEY)	83. TAC (UK)	
12. Heeresgruppe (BRADLEY)	9 U.S. Armee (SIMPSON)	XXIX. TAC (US)	9. Air Force (US)
	1. U.S. Armee (HODGES)	9. BD (US)	
	3. U.S. Armee (PATTON)	IX. TAC (US) XIX. TAC (US)	
6. Heeresgruppe (DEVERS)	7. U.S. Armee (PATCH)	XII. TAC (US)	1. TAF (US+FR)
	1. Franz. Armee (DE LATTRE)	42. BW (US) I. CAF (FR)	

Erläuterung der Abkürzungen:

TAC = Tactical Air Command (etwa Fliegerkorps); TAF = Tactical Air Force (Takt. Luftflotte);
BD = Bombardment Division (etwa Fliegerdivision); BW = Bombardment Wing (2–4
Bombergeschwader); CAF = Corps Aérien Français (Fliegerkorps)

Jeder Armee war also ein *Tactical Air Command* zur taktischen Unterstützung zugeteilt. Mehrere *TAC* waren zu einer *Tactical Air Force* oder *Air Force* zusammengefaßt. Der *9th Air Force* und der *1st Tactical Air Force* war je ein Großverband mit mittleren Bomben unterstellt (*9th Bombardment Division* bzw. *42nd Bombardment Wing*).

Für den Luftkrieg in Südwestdeutschland ab Herbst 1944 gewann vor allem die *1st Tactical Air Force* besondere Bedeutung. Die *1st TAF* war allerdings erst im November 1944 aus Verbänden der *9th* und *12th Air Force* gebildet worden, nachdem das Vorrücken der in Südfrankreich gelandeten *7th U.S. Army* und der *1re Armée Française* diese Neuaufstellung erforderlich gemacht hatte. Bis zum November 1944 kamen bei Bedarf auch Einheiten der *9th Air Force* im südwestdeutschen Raum zum Einsatz, vor allem das *XIX Tactical Air Command*. Die folgende Übersicht zeigt die *1st Tactical Air Force (P)* mit ihren Einheiten; die *27th* und die *86th Fighter Group* gehörten erst ab 1. März 1945 zur *1st TAF*, die *371st Fighter Group* schied zum gleichen Zeitpunkt aus der Unterstellung unter die *1st TAF* aus und kehrte in den Verband der *9th Air Force* zurück.

1st TACTICAL AIR FORCE (Provisional)				
XII Tactical Air Command (US)			1ère Corps Aérien Français (FR)	
64th Fighter Wing (US)	Provisional Reconnaissance Group (US)	42nd Bomb Wing (US)	1ère Brigade de Bombardement (FR)	55e Brigade de Chasse (FR)
27th FG 50th FG 86th FG 324th FG 358th FG 371st FG 415th NFS	34th PRS 111th TRS 162nd TRS	17th BG (M) 320th BG (M)	31e E. de B. 34e E. de B.	1ère E. de C. 3e E. de C. 4e E. de C. 33e G. de R.
Erläuterung der Abkürzungen: FG = Fighter Group; NFS = Night Fighter Squadron; PRS = Photo Reconnaissance Squadron; TRS = Tactical Reconnaissance Squadron; BG (M) = Bombardment Group (Medium); E. de B. = Escadre de Bombardement; E. de C. = Escadre de Chasse; G. de R. = Groupe de Reconnaissance				

Die Verbände der *1st TAF* waren im Winter/Frühjahr 1944/45 auf Flugplätzen in Ost- und Südostfrankreich stationiert. Heilbronn lag etwa 250 km Luftlinie von den Flugplätzen im Raum Nancy – Metz entfernt, was einer Flugzeit von etwa 45 Minuten entsprach. Entsprechend dem Vorrücken der Bodentruppen verlegten die Jagd-/Jagdbombergeschwader ab Anfang April auf eroberte deutsche Flugplätze. So waren z. B. die *358th Fighter Group* ab 2. April 1945 auf dem Platz Mannheim-Sandhofen, die *27th Fighter Group* ab 5. April 1945 auf dem Flugplatz Biblis stationiert und flogen von dort aus Angriffe gegen Ziele in Heilbronn (s. Liste der Stationierungen des *XII TAC* und des *1re Corps Aérien Français* im Anhang S. 219ff.).

Einsatzverfahren der Verbände der *1st TAF*

Abriegelungsoperationen (*Interdiction*)

Mittlere Bomber und Jagdbomber wurden auf Ziele angesetzt, die für die großräumigen Bewegungen des Gegners von besonderer Bedeutung waren. Zu dieser Zielkategorie gehörten vor allem Eisenbahnstrecken, Brücken und Straßenkreuzungen. Sie wurden ab Herbst 1944 westlich und ostwärts des Rheins immer wieder angegriffen, um die Rückzugsbewegungen der deutschen Truppen aus Frankreich zu verhindern und die Zuführung von Reserven aus Deutschland zu unterbinden. Erfolgversprechend waren diese Operationen nur dann, wenn die Ziele der genannten Kategorie pausenlos angegriffen wurden, was wegen des schlechter werdenden Wetters im Herbst/Winter 1944/45 nicht immer möglich war. Die außerordentliche Geschicklichkeit der

Deutschen, Schäden an Strecken und Brücken zu beseitigen, stellte nach amerikanischem Urteil den Erfolg dieser Angriffe in Frage¹¹³.

Direkter Erdsatz (*Army Cooperation bzw. Close Support*)

Jagdbomber wurden durch Fliegerverbindungs-offiziere, die bei den Einheiten der Bodentruppen standen, über Sprechfunk (*Radio Telephone*) zu bestimmten Zielen geführt. Das waren z. B. gegnerische Panzer, Stellungen, Bunker, befestigte Ortschaften im unmittelbaren Frontbereich.

Angriff auf vor Einsatzbeginn festgelegte Ziele (*Pre-briefed Missions*)

16, 12, 8 oder 4 Jagdbomber wurden auf ein vor Einsatzbeginn festgelegtes Ziel angesetzt. Meist war auch ein Zweitziel (*Secondary Target*) bekannt. Bei diesen Zielen handelte es sich oft um Brücken, Bahnhöfe, Befestigungsanlagen. Nur wenn diese festgelegten Ziele nicht angegriffen werden konnten (z.B. wegen schlechten Wetters), konnte der Einheitsführer dem Verband ein Gelegenheitsziel (*Target of Opportunity*) zuweisen.

Bewaffnete Aufklärung (*Armed Reconnaissance*)

Jagdbombenverbände zu 16, 12, 8 oder 4 Flugzeugen wurden in ein bestimmtes Einsatzgebiet geschickt, um entweder „auf eigene Faust“ geeignete Ziele ausfindig zu machen oder sich von im gleichen Einsatzgebiet operierenden taktischen Aufklärern (meist *F-6 Mustang*) oder sog. fliegenden Beobachtungsposten (*L-4 Piper Cub* oder *L-5 Sentinel*) zu einem lohnenden Ziel führen zu lassen. Die taktischen Aufklärer standen außerdem mit Jägerleitzentren (*Fighter Control Centers*) hinter der Front in Sprechfunkverbindung, die auf die Meldung eines lohnenden Zieles hin eine Jabo-Einheit, die in der Nähe des ausgemachten Zieles operierte, auf das Ziel hinführte. Die *Controller* in den Jägerleitzentren standen in ständiger Verbindung mit den Führern der in der Luft befindlichen Jabo-Verbände.

Photoaufklärung (*Photo Reconnaissance*)

F-5 Lightning, die meist in großer Höhe flogen, versorgten die Stäbe der Alliierten mit grundlegendem Luftbildmaterial, z. B. mit Luftbildern des Frontverlaufs und mit Luftbildreihen von Straßen, Flußläufen und anderen möglichen Zielen, vor allem auch mit Aufnahmen angegriffener Ziele, um eine Auswertung der angerichteten Schäden zu ermöglichen.

Nachtstöreinsätze (*Intruder Missions*)

Aufgabe der Störflugzeuge vom Typ Bristol *Beaufighter* war es, die Angriffe auf gegnerische Truppen- und Versorgungsbewegungen auch in die Nachtstunden hinein auszudehnen. Die Störflugzeuge operierten einzeln. Sie schossen auf alles, was sie in mond hellen Nächten entdecken konnten (Rauchsäulen von Lokomotiven, Lichter in Ortschaften, Autokolonnen). Bei bedecktem Wetter wurden die Störflugzeuge von einem *Controller* in die Nähe vermuteter Ziele geführt. Der Pilot des Störflugzeugs mußte das Ziel dann selbst identifizieren und angreifen¹¹⁴.

¹¹³ Kenn C. RUST, *The Ninth Air Force in World War II*, Fallbrook, CA, U.S.A. 1967, S. 120.

¹¹⁴ Darstellung der Einsatzverfahren nach Kenn C. RUST, *The Ninth Air Force in World War II*, S. 120ff.

Die Luftangriffe im Zeitraum Dezember 1944 – April 1945

Schon bald nach dem verheerenden Angriff der *R.A.F.* stand der Rangierbahnhof Heilbronn auf den Ziellisten der *8th U.S. Air Force*. Am 16. Dezember 1944 sollten drei wichtige Rangierbahnhöfe in Südwestdeutschland angegriffen werden: Ulm, Heilbronn und Kornwestheim¹¹⁵. Für Heilbronn waren 90 *B-24 Liberator* der *2nd Air Division* bestimmt.

Als Zielpunkt für diesen Angriff war der Mittelpunkt der Schienengabelung am Nordende des Rangierbahnhofs in Böckingen (s. Skizze S. 222) vorgesehen, Angriffszeit sollte 12.34 Uhr sein. Wegen außerordentlich schlechten Wetters wurde der Angriff *scrubbed* (gestrichen); die Flugzeuge der *1st Air Division*, die einen weiteren Weg hatten (Ulm), waren etwas früher gestartet. Sie wurden noch über England zurückgerufen. Nur die *B-17* der *3rd Air Division* führten ihren Anflug auf den Rangierbahnhof Kornwestheim fort. Wegen des schlechten Wetters und Ausfalls der Bodensicht-Radargeräte fielen die Bomben dieses Verbands weit verstreut im Raum Ludwigsburg – Bietigheim – Kornwestheim¹¹⁶.

Am 27. Dezember 1944 erhielten 12 *P-47* der *371st Fighter Group* den Auftrag, im Raum Heidelberg – Karlsruhe – Heilbronn bewaffnete Aufklärung zu fliegen. Sie waren zwischen 14.40 und 16.00 Uhr über dem ihnen zugewiesenen Gebiet und beschädigten in dieser Zeit u. a. einen Zug im Bahnhof Heilbronn durch Bordwaffenbeschuß¹¹⁷.

Der Rangierbahnhof Heilbronn mit 150–200 Güterwagen war am 29. Dezember 1944 Ziel von elf *P-47* der *371st Fighter Group*. Zwischen 14.45 und 15.45 Uhr warfen sie 22 × 75-Gallonen-Napalm-Bomben auf das Ziel. Das Ergebnis: vier Gebäude und 15–20 Güterwagen zerstört, eine Lok und 100 Güterwagen beschädigt.

Aus den Planungsunterlagen des Stabes der *8th Air Force* geht hervor, daß für den 20. Januar 1945 der Einsatz von über 1000 Bomben vorgesehen war¹¹⁸. Neben Hydrierwerken in Sterkrade-Holten, einer Eisenbahn- und Straßenbrücke in Mannheim, Panzerfertigungsstätten in Aschaffenburg standen die Rheinbrücke Breisach und der Rangierbahnhof Heilbronn auf der Zielliste dieses Tages. Wegen starker Bewölkung über dem Ziel wurde der Angriff von 330 *B-24 Liberator* auf Aschaffenburg abgesetzt. Trotz ungünstiger Wetterbedingungen auch über den Zielen Sterkrade, Mannheim, Heilbronn und Breisach

¹¹⁵ 8th Air Force Mission Reports December 1944. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm B-5009.

¹¹⁶ Siehe hierzu Adolf LEIBRAND, Der Luftkrieg im Raum Bietigheim-Bissingen, in: Quellen zur Stadtgeschichte, Heft 6, Bietigheim-Bissingen 1987, S. 134ff.

¹¹⁷ Diese und die folgenden Jabo-Angriffe sind dokumentiert in Daily Operations Reports – XII TAC. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm A-6353, 6354 und 6355 sowie in Daily Operations Reports – XII TAC, March–May 1945. National Archives, Washington, U.S.A., Record Group No. 18, Mikrofilm No. 5–199.

¹¹⁸ 8th Air Force Mission Reports January 1945. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm B-5015, 716ff.

wurden die Angriffsbefehle für diese als *high priority* Ziele geltenden Objekte aufrechterhalten. Heilbronn als Erst- und Zweitziel sollte von 111 *B-17*- Bombern angegriffen werden. Allerdings gelangten von diesem *4th Combat Wing* nur 91 Flugzeuge zum Ziel. Wegen der geringen Größe des Ziels sollte die Rheinbrücke in Breisach nur bei guter Sicht mit optischem Zielverfahren angegriffen werden. Für den Fall starker Bewölkung war der Rangierbahnhof Heilbronn für den Breisach angreifenden Verband (96 *B-17* des *13th Combat Wing*) Zweitziel.

Nachdem die den Bombern vorausfliegenden Wettererkunder dem für Breisach bestimmten Verband gemeldet hatten, daß ein Sichtanflug auf die Rheinbrücke Breisach wegen starker Bewölkung nicht möglich war, drehte auch dieser Verband im Raum Epinal nach Nordosten zum Zielflug auf Heilbronn. Damit näherten sich insgesamt 187 *B-17 Flying Fortress* der Stadt. So warfen 17 *Squadrons*, die im *4th* und *13th Combat Wing* zusammengefaßt waren, um 11.31 Uhr, 11.39 Uhr, 11.40 Uhr und 11.56 Uhr mit Hilfe des H2X-Bodensichtradars 547 × 1000-lb- und 1087 × 500-lb-Sprengbomben aus einer Höhe zwischen 23 000 und 28 000 Fuß (7000–8500 m) auf den Rangierbahnhof Heilbronn ab. Die *390th Bombardment Group* warf außerdem acht Behälter mit Flugblättern des Typs ZG-78 über Heilbronn ab (s. S. 223f.).

Die Auswertung der beim Angriff gemachten Zielfotos erlaubte keine abschließende Beurteilung der Ergebnisse des Angriffs:

*Fast alle Fotografien zeigen Bewölkung. Teil einer Gruppe von Einschlägen von Sprengbomben, die sich über die Engstelle am südlichen Eingang zum Rangierbahnhof erstreckt, ist zu sehen. Schlechte Qualität der Aufnahmen schließt genaue Auswertung der Einschläge aus.*¹¹⁹

Auch der »Flugplatz Heilbronn« wird in dem Auswertungsbericht S.A. 3157 erwähnt:

Flugzeuge sind nicht zu sehen; der Landeplatz erscheint benutzbar.

Das Ziel GH-640, der Rangierbahnhof Heilbronn, stand am 21. Januar 1945 erneut auf der Zielliste der *8th Air Force*. Insgesamt waren für diesen Tag zunächst Angriffe im Großraum Leipzig gegen Ölraffinerien und gegen Fabriken, die mit der Produktion von Düsenflugzeugen beschäftigt waren, geplant. Eine *Air Division* sollte die Rheinbrücke in Breisach, ein vorrangiges taktisches Ziel, angreifen. Wegen sich rasch ändernder Wetterlage wurde bei der Wetterkonferenz um 22.00 Uhr am 20. Januar beschlossen, Verkehrsziele hoher Priorität und Panzerfertigungsstätten in Südwestdeutschland zu bombardieren. Inzwischen war eine Weisung von höchster Stelle, vermutlich von S.H.A.E.F.¹²⁰ beim Stab der *8th U.S. Air Force* eingetroffen, wonach

¹¹⁹ Wörtliches Zitat in Übersetzung aus dem Interpretation Report S.A. 3157 zum Angriff auf den Rangierbahnhof Heilbronn am 20. Januar 1945. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm B-5015, 716.

¹²⁰ S.H.A.E.F. = Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces (Oberster Stab der alliierten Expeditionstreitkräfte).

der Einsatz der strategischen Bomber (die drei in England stationierten *Air Divisions* und das *Bomber Command* der *R.A.F.*) gegen taktische Ziele untersagt wurde. Von den 870 schweren Bombern sollten am 21. Januar 1945 angegriffen werden:

<i>1st Air Division</i>	<i>Rangierbahnhof Aschaffenburg</i>	144 B-17
	<i>Panzerfabrik Siebert, Aschaffenburg</i>	216 B-17
<i>2nd Air Division</i>	<i>Rangierbahnhof Heilbronn</i>	150 B-24
<i>3rd Air Division</i>	<i>Eisenbahn- und Straßenbrücke Mannheim</i>	108 B-17
	<i>Rangierbahnhof Mannheim</i>	144 B-17
	<i>Lanz-Werke, Mannheim</i>	108 B-17 ¹²¹

Der Anflug erfolgte in einem Großverband, der in drei Gruppierungen (*Forces*) aufgeteilt war. An der Spitze flog die *1st Air Division (Force I)*, gefolgt von der *3rd (Force II)* und *2nd Division (Force III)*. Der Großverband benutzte die südliche Einflugroute, die von der englischen Südküste über Frankreich bis zu einem Punkt südlich Straßburg führte, von wo die einzelnen *Forces* zum Ablaufpunkt ihres jeweiligen Zielanflugs flogen. Die *Force III*, bestehend aus dem *2nd Combat Wing*, *14th Combat Wing* und dem *96th Combat Wing* der *2nd Air Division*, flog auf Nordostkurs bis zu einem Punkt über Großaltdorf (Lkr. Schwäbisch Hall). Hier begann der Zielanflug auf Heilbronn. In der Zwischenzeit hatten über 50 Bomber der *Force III* den Einsatzflug abgebrochen, meist schon über England, weil sie in der starken Bewölkung den Anschluß an den Verband nicht fanden oder verloren hatten. Von den 95 B-24 *Liberator*, die auf das Ziel »Rangierbahnhof Heilbronn« zuflogen, verloren 27 Flugzeuge den Anschluß an den Verband bzw. war das H2X-Rundsicht radar im Führungsflugzeug einer *Group* ausgefallen, so daß schließlich nur 68 B-24 ihre Bomben über Heilbronn abluden. Sie warfen 531 × 500-lb-Sprengbomben und 89 × 500-lb-Brandbombenbehälter mit je 110 × 4-lb-Stabbrandbomben (97 900 Stück) auf den Rangierbahnhof Heilbronn bzw. das, was sie aufgrund des Radarbildes dafür hielten, ab. Der Bombenabwurf geschah zwischen 12.52 und 12.59 Uhr aus einer Höhe zwischen 21 000 und 23 000 Fuß (6400–7000 m). Eine Maschine warf je fünf Behälter der Flugblätter T-276 und T-277 über Heilbronn ab¹²². Elf Flugzeuge der *Force III* warfen ihre Bomben auf Pforzheim, 14 auf den Ort Arnbach bei Neuenbürg ab. Ein Flugzeug griff Mannheim, eines Reutlingen an.

Eine Auswertung der Angriffe vom 20. und 21. Januar 1945 war den alliierten Stellen erst am 17. Februar 1945 möglich, nachdem am 14. Februar

¹²¹ Planning for Mission, 21 January 1945. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm B-5015, 1225.

¹²² Es handelte sich dabei um die Flugblätter »Nachrichten für die Truppe« Nr. 276 und 277 vom 17. bzw. 18. Januar 1945.

brauchbare Aufklärungsfotos gemacht werden konnten. Der Sofort-Auswertungsbericht Nr. K 3755¹²³ vom 17. Februar führte u. a. aus:

Neue Schäden in der bereits verwüsteten Stadt und im mäßig beschädigten Rangierbahnhof sind sehr leicht. Lediglich ein paar verstreute neue Schadensfälle sind in der Stadt zu sehen. Im Bahnhofsgelände fehlt dem Personenbahnhof ein kleiner Teil seines Daches und ein Durchfahrtsgleis vor dem Bahnhof ist wahrscheinlich unterbrochen gewesen und wurde inzwischen repariert.

Im einzelnen kam der Bericht zu dem Schluß, daß die Einrichtungen des Personenbahnhofs zu 50% nicht benutzbar waren. 5% der Gleise des Rangierbahnhofs waren unbrauchbar, der Lokomotivschuppen wurde gerade repariert und Bombenrichter in der Umgebung des Lokschuppens wurden aufgefüllt.

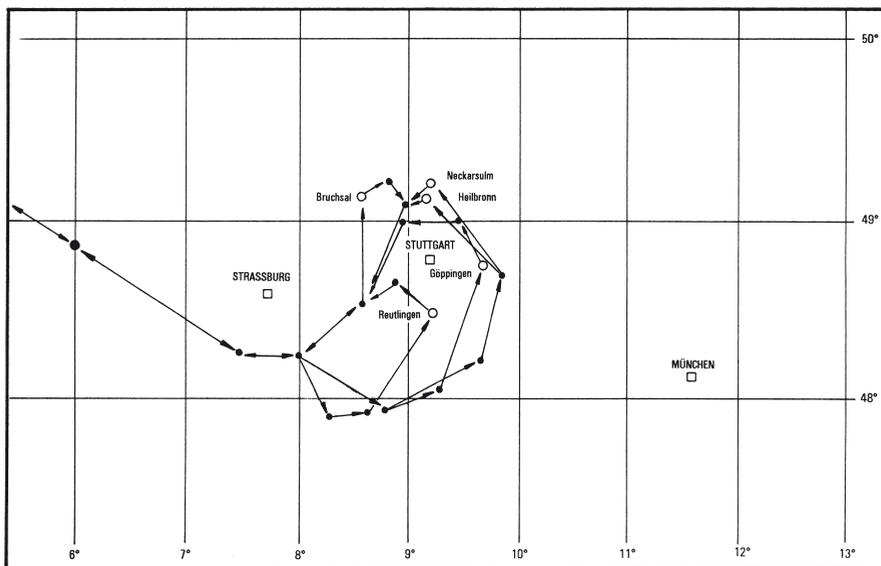
Der 2. Februar 1945 brachte erneut Jaboangriffe auf die Bahnanlagen in Heilbronn. Morgens zwischen 8.15 und 9.30 Uhr war die *366th Squadron* der *358th Fighter Group*¹²⁴ mit zwölf *P-47 Thunderbolt* über Heilbronn im Einsatz. Die Piloten berichteten nach der Rückkehr, daß drei Sprengbomben auf drei Lokomotiven im Bahnhof Heilbronn abgeworfen wurden, die alle drei nicht explodierten. Beim Abwurf von drei weiteren Sprengbomben konnten keine Ergebnisse beobachtet werden. Drei Sprengbomben schlugen zwischen abgestellten Güterwagen im Bahnhof Heilbronn ein, wobei acht Güterwagen zerstört wurden. Durch Bordwaffenbeschuß konnten drei Loks beschädigt werden. Im Bahnhof befanden sich im Zeitpunkt des Angriffs 40–60 Güterwagen. In der Nähe des Bahnhofs wurden drei leichte Flak mit Bordwaffen angegriffen. Eine *P-47* mußte wegen Motorschadens westlich von Heilbronn notlanden.

Am Nachmittag des gleichen Tages zwischen 14.45 und 15.31 Uhr waren wieder Flugzeuge der *358th Fighter Group* über Heilbronn, diesmal zehn *P-47* der *365th Squadron*. Die Piloten beobachteten mehr als 50 Güterwagen und Lokomotiven unter Dampf im Bahnhof. Alle mitgeführten Bomben wurden auf das Bahnhofsgelände Heilbronn abgeworfen. Dabei wurden sechs Gebäude und zehn Güterwagen zerstört, 22 Güterwagen und vier Loks beschädigt. Acht Kähne auf dem Neckar wurden mit Bordwaffen angegriffen.

Am 11. Februar 1945 griffen um 9.10 Uhr 15 *P-47* der *324th Fighter Group*, *315th Squadron*, einen Zug im Bahnhof Heilbronn mit Bordwaffen an. Die Lok und acht Personenwagen wurden beschädigt. Gleichzeitig wurde ein Zug, der den Bahnhof verließ, beschossen, wobei ein Personenwagen zerstört, die Lok und sieben Personenwagen beschädigt wurden. Auch der Lok-

¹²³ Immediate Interpretation Report No. K. 3755, 17 February 1945. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm B-5015, 1223.

¹²⁴ Die Flugzeuge der *358th Fighter Group* waren auffällig bemalt. Höhen- und Seitenleitwerk waren orangefarben gestrichen, weshalb die Einheit bei den Amerikanern »Orange Tails«, bei der deutschen Bevölkerung »Rotschwänzchen« hieß. Die *358th FG* war häufig im Raum Heilbronn eingesetzt.



Die Karte zeigt den geplanten Flugweg der Force III (1st Air Division) am 1. März 1945. Deutlich sichtbar ist das Bestreben, die starke Flakverteidigung von Stuttgart zu umfliegen

schuppen und leichte Flakstellungen in diesem Gebiet wurden von vier Flugzeugen beschossen. Die Piloten meldeten nach der Rückkehr, daß im Gebiet des Lokschuppens drei Brände entstanden seien. Vier Flugzeuge beschossen schließlich den Rundfunksender Obereisesheim und zerstörten dabei einen LKW. Elf Flugzeuge meldeten Bordwaffenangriffe auf drei Loks im Bahnhof Heilbronn. Sie wurden beschädigt. Schließlich beschossen vier Flugzeuge zwei Lokomotiven und zehn Güterwagen nordwestlich von Heilbronn mit Bordwaffen und beschädigten die Loks.

P-47 der *358th Fighter Group (365th Squadron)* warfen am 15. Februar 1945 fünf Sprengbomben auf einen Zug zwischen Klingenberg und Böckingen. Die Strecke wurde unterbrochen. Beim anschließenden Bordwaffenbeschuss wurden eine Lokomotive und vier Güterwagen zerstört.

Sechs Wochen später, am 1. März 1945, erschien der Rangierbahnhof Heilbronn wieder auf der Zielliste amerikanischer Bomber. Inzwischen schickten die Amerikaner täglich über 1000 schwere Bomber nach Deutschland. Angriffsobjekte waren Eisenbahneinrichtungen, Brücken, die Treibstoff- und Flugzeugindustrie. Auch für den 1. März 1945 war der Einsatz von über tausend Maschinen der *8th U.S. Air Force* geplant. Wegen ungünstigen Wetters über ursprünglich vorgesehenen Zielen in Mitteldeutschland wurden zwölf schwach verteidigte Ziele in Süd- und Südwestdeutschland ausgewählt. Im einzelnen waren dies:

1. Rangierbahnhof Ingolstadt
2. Flugplatz und Flugzeugmontagewerk (Me 262), Neuburg
3. Messerschmitt AG (Me 262-Teilefertigung), Baumenheim
4. Messerschmitt AG (Me 262-Teilefertigung), Schwabmünchen
5. Klöckner-Humboldt-Deutz AG (Panzerfertigung), Ulm
6. Feldzeugdepot, Ulm
7. Rangierbahnhof Ulm
8. Rangierbahnhof Bruchsal
9. Rangierbahnhof Reutlingen
10. Rangierbahnhof Neckarsulm
11. Rangierbahnhof Heilbronn
12. Rangierbahnhof Göppingen¹²⁵

Der Anflug zu den Zielen erfolgte wie am 21. Januar 1945 auf der südlichen Route (Südengland – über Frankreich – Punkt südlich Straßburg – von dort zu den Zielen; s. Flugwegkarte S. 118).

Gegliedert war der »Bomberstrom« in drei Großverbände (*Forces*). Die *2nd Air Division* flog an der Spitze als *Force I*, es folgte die *3rd Air Division* als *Force II*. *Force III* wurde von der *1st Air Division* gebildet. Die *Groups*, die Heilbronn angreifen sollten, flogen im Verband der *Force III*. Es handelte sich um die *91st Group* und die *401st Group* mit zusammen 66 *B-17 Flying Fortress*. Als Angriffsverfahren für alle Ziele war Zielflug nach Sicht vorgesehen, weil aufgrund der Wettervorhersage mit aufgerissener Bewölkung über den Zielen gerechnet worden war. Bei Bewölkung sollten H2X- oder G-H-Anflüge¹²⁶ gemacht werden. Verschiedenen *Groups* war für den Fall des Versagens der H2X- oder G-H-Geräte oder bei sonstigen Schwierigkeiten der Rangierbahnhof Heilbronn als Zweitziel zugewiesen worden.

Beim *Briefing* der Besatzungen der *401st Bomb Group* auf dem Flugplatz Deenethorpe (Northamptonshire) wurde zu den Zielen folgendes gesagt¹²⁷:

Unsere Ziele gehören, wenn man sie für sich betrachtet, nicht zu den großen Rangierbahnhöfen Deutschlands. Zusammen betrachtet, bilden sie eine Reihe von sehr wichtigen Engpässen an der Südwestfront des Gegners. Gute Angriffsergebnisse bei diesen Zielen werden seine Bewegungen auf der Schiene mindestens teilweise lähmen. Zum Teil werden sie auch seine Erholung von den Er-

¹²⁵ Eighth Air Force Tactical Mission Report 1 March 1945, Operation No. 857, Field Order No. 1679, AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm A-5923, 645ff.

¹²⁶ H2X = Panoramarundsicht-Radargerät; das überflogene Gelände erschien auf einem Bildschirm im Flugzeug umrißhaft. G-H = Britisches und amerikanisches Zielverfahren, bei dem ein damit ausgerüstetes Flugzeug von zwei Bodenstationen geführt wurde, wobei im Flugzeug laufend die Abstände zu den Stationen ermittelt wurden. Damit war die Bestimmung des Standorts ziemlich genau möglich.

¹²⁷ 401st Bombardment Group Mission Report 1 March 1945, Target Heilbronn, Briefing Notes. Record Group No. 18 Army Air Forces, National Archives, Washington.

gebissen unserer Angriffe in dem unmittelbar ostwärts liegenden Gebiet am 23. Februar¹²⁸ zunichte machen.

Zum Ziel der *401st Group* selbst führte der die Einsatzbesprechung leitende Offizier aus:

Erstziel ist Heilbronn. Dies ist ein Eisenbahnverkehrszentrum mittlerer Größe mit einem ziemlich großen Rangierbahnhof; er hat die Form einer Frackfliege (»Bow-Tie«) und seine Nord-Süd-Achse hat eine Länge von 3250 yards. Die üblichen Einrichtungen, die zu einem Rangierbahnhof gehören, liegen im Zielgebiet. Ihr Haupteinschlagspunkt liegt aber auf den Rangiergleisen, wo ein guter Angriff den meisten Schaden anrichtet. Mit einer Einstellung der Abwurfmechanik auf 80 Fuß¹²⁹ sollte bei gutem Zielen euer Bombenteppich diese Rangiergleise reichlich abdecken. Dies ist ein Knotenpunkt für den Verkehr von Stuttgart nach Berlin, von Nürnberg nach Karlsruhe und von Nürnberg nach Mannheim.

Südlich von Straßburg stießen die *P-51 Mustang* der *356th Fighter Group*, die vom südostenglischen Flugplatz Martlesham Heath gestartet waren, als Begleitschutz zu den auf Heilbronn anfliegenden Bombern. Nach Überfliegen des Rheins gingen die *91st* und die *401st Group* im Raum Ettenheim zunächst auf Südostkurs bis in den Raum Engen (Hegau). Von dort wandten sich die für Heilbronn bestimmten Maschinen mit Nordostkurs bis in den Raum Schelklingen, um von dort zum Ablaufpunkt des Zielanflugs über Donzdorf zu gelangen. Inzwischen waren vorausfliegende *Groups*, die als Erstziel den Rangierbahnhof Göppingen angreifen sollten, dort angekommen. Im Führungsflugzeug der *351st Group* fiel das G-H-Gerät aus und die Signale auf dem H2X-Bildschirm waren so schwach, daß der stellvertretende Führer der *Group* die Führung des Verbandes übernehmen mußte und einen instrumentengeführten Anflug auf das Zweitziel Heilbronn einleitete. Bei $\frac{1}{10}$ Bewölkung am Ziel Heilbronn löste die *351st Group* mit 34 *B-17* ihre Bomben um 14.37 Uhr aus einer Höhe zwischen 19 400 und 20 600 Fuß (5900–6300 m) aus, insgesamt 291 × 500-lb-Sprengbomben und 148 × 500-lb-Brandbombenbehälter. In der Zwischenzeit waren auch die *91st* und die *401st Group* über Heilbronn angelangt. Zwischen 14.38 und 14.41 Uhr fiel die Bombenlast von 66 *B-17* aus Höhen zwischen 18 800 und 20 600 Fuß (5700–6300 m) auf den Rangierbahnhof Heilbronn, und zwar 556 × 500-lb-Sprengbomben und 280 × 500-lb-Brandbombenbehälter. Der Angriff auf Neckarsulm war für etwa die gleiche Zeit geplant (14.32 Uhr). Dort kamen zwei *Squadrons* der *398th Group* nicht zum Abwurf. Nach einer 360°-Wendung flogen auch diese 23 *B-17* auf das Zweitziel Heilbronn zu und warfen um 15.08 bzw. 15.09 Uhr 197

¹²⁸ Mit dem 22. und 23. Februar 1945 begann die sogenannte Operation CLARION; mit einem Einsatz von jeweils weit über tausend schweren Bombern täglich wurden viele, auch kleine Bahnhöfe zerstört (z. B. Crailsheim, Schwäbisch Hall, Treuchtlingen, Lichtenfels, Öttingen).

¹²⁹ Mit entsprechender Einstellung des Intervalometers konnten die Abstände der Einschläge verändert werden

× 500-lb-Sprengbomben und 100 × 500-lb-Brandbombenbehälter aus einer Höhe von 20 000 bzw. 20 400 Fuß (6100–6200 m) ab.

Schon während der verschiedenen Angriffe dieses Tages glaubten die Besatzungen trotz der starken Bewölkung Ergebnisse der Bombenabwürfe feststellen zu können. Der Bediener des H2X-Radars im Flugzeug des stellvertretenden Verbandsführers der *351st Group* war der Meinung, daß seine Bomben auf den südwestlichen Teil Heilbronn gefallen seien. Die Aufnahmen, die im Augenblick des Auslösens der Bomben gemacht wurden, deuteten darauf hin, daß der südliche Stadtrand von Heilbronn getroffen wurde. Tatsächlich ergab die Auswertung aller Unterlagen, daß die Bombenteppiche der *351st Group* ziemlich genau zwischen Sontheim und Flein auf freies Feld fielen (s. Auswertung auf Radarkarte S. 58). Die Bomben von zwei *Squadrons* der *398th Group* trafen in das Gebiet zwischen Altem Neckar und Neckarkanal. Über die Ergebnisse der *91st* und der *401st Group* konnten die Besatzungen nach ihrer Rückkehr keine Angaben machen, weil das Ziel fast völlig von Wolken bedeckt war. Erst durch Vergleich von Luftbildern, die am 2. März 1945 aufgenommen wurden, mit früheren Aufnahmen war es möglich, die ungefähre Wirkung des Angriffs zu beschreiben. Der Abschlußbericht vom 16. Juni 1945¹³⁰ hat folgenden Wortlaut:

Aufnahmen, die während des Angriffs, dessen erster Teil durch Wolken behindert wurde, gemacht wurden, zeigen drei wahrscheinliche Brände unter rollendem Material, von dem einiges in den Rangiergleisen entgleist war. Bombenrichter auf Gleisen in der Nähe der westlichen Ausfahrt aus dem Rangierbahnhof und an anderen Einrichtungen vor der Wagenreparaturwerkstatt waren zu sehen. Aufklärungsfotos, die am Tag nach dem Angriff aufgenommen wurden, zeigten zwei große Konzentrationen von Bombenrichtern innerhalb des Zielgebiets. Nach Norden hin wurden die Gleisanlagen im Hafengebiet schwer getroffen. Hier sind alle Gleise unterbrochen und mindestens vier kleine Gebäude zerstört oder schwer beschädigt. Die Rangiergleise wurden im gesamten Gebiet durch zahllose Bombenrichter unterbrochen. Zwei große Gebäude in diesem Gebiet wurden zerstört und ein großer Brand wütete noch am folgenden Morgen. Die Wagenreparaturwerkstätten wurden vernichtet, wobei ein großes und vier kleine Gebäude ausbrannten. Die westliche Ausfahrt aus dem Rangierbahnhof wurde schwer getroffen; alle durchgehenden Gleise nach Karlsruhe waren unterbrochen. Die schwersten Schäden sind an den Rangiergleisen feststellbar, wo ein großes, nichtidentifiziertes Gebäude und zahlreiches Wagenmaterial zerstört wurde.

Bemerkenswert ist, daß gegen diesen Einsatz von über 1200 Bombern und über 400 Begleitjägern so gut wie keine Abwehr von deutscher Seite spürbar war. Der oben zitierte Bericht spricht davon, daß lediglich ein Schwarm von sechs Düsenjägern gesichtet wurde, die aber keinen Angriff auf die Bomber

¹³⁰ Eighth Air Force Tactical Mission Report, Operation No. 587 – 1 March 1945, Report of Operations. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm B-5015.

ausführten. Von spärlich und ungenau schießender Flak bei Ulm und Bruchsal war schließlich noch die Rede. Die alliierte Luftherrschaft war nun bei Tag und Nacht fast unangefochten. Die materielle Überlegenheit, vor allem der Amerikaner, wurde bei jeder Gelegenheit demonstriert und auch dort eingesetzt, wo der Aufwand an Material in keinem Verhältnis zum erzielten Erfolg stand.

Weiterhin waren die Jabos in der Gegend von Heilbronn unterwegs. Am 13. März 1945 beschossen einige Flugzeuge, die zu einem Kleinverband von zwölf *P-47* der *358th Fighter Group (367th Squadron)* gehörten, einen nach Norden fahrenden Zug mit einer Lok und zwei Güterwagen im Bahnhof Klingenberg mit Bordwaffen. Uhrzeit: 17.00–18.30 Uhr. Der Zug wurde beschädigt.

Am 15. März 1945 entdeckten acht *P-47* der *324th Fighter Group (314th Squadron)* zwischen 8.30 und 9.15 Uhr einen auf der Strecke zwischen Böckingen und Großgartach fahrenden Güterzug mit zwei Lokomotiven und 40 Güterwagen. Der Zug war mit LKW oder leichten Panzern beladen. Beide Loks wurden zerstört, vier LKW oder Panzer beschädigt.

Der 16. März 1945 war der erste Tag, an dem die *86th Fighter Group* Ziele in Heilbronn angriff. Vier *P-47* haben um 10.20 Uhr als Ziel den Rangierbahnhof Heilbronn. Sie warfen acht Bomben auf zwei unter Dampf stehende Lokomotiven. Die Bomben trafen direkt und zerstörten beide Loks und etwa zwölf Eisenbahnwagen. Weitere Wagen wurden beschädigt. Durch Bordwaffenangriffe wurden zwei Loks beschädigt und elf Wagen in Brand gesetzt. Eine weitere Lokomotive wurde ebenfalls beschossen; es konnten aber keine Ergebnisse festgestellt werden.

Um 17.30 Uhr am gleichen Tag waren wieder *P-47* der *86th Fighter Group* über Heilbronn. Ein nach Süden aus dem Bahnhof ausfahrender Zug mit Lokomotive und zwölf Wagen wurde bombardiert. Im Bahnhof selbst wurden 14 Treffer erzielt, zwei Loks dadurch zerstört (Kesselexplosionen). Von den etwa 60 Eisenbahnwagen im Bahnhof wurden 20 durch Bombentreffer zerstört, zehn bis 15 beschädigt. Nach dem Bombenabwurf wurde der Bahnhof »gründlich« mit Bordwaffen beschossen. Wegen schlechter Sicht konnten keine Ergebnisse beobachtet werden.

Die *527th Squadron* der *86th Fighter Group* war am 18. März 1945 mit acht *P-47* in der Umgebung von Heilbronn im Einsatz. Nach einem Angriff auf den Bahnhof Eppingen entdeckten die Jabos eine Lokomotive unter Dampf mit zwei Güterwagen in der Nähe des Bahnhofs Karlstor in Heilbronn. Der Zug wurde beschossen, Lok und Wagen wurden beschädigt.

Acht vom Flugplatz Toul-Ochey gestartete *P-47* der *27th Fighter Group* waren am 22. März 1945 zur bewaffneten Aufklärung über dem Gebiet von Nordbaden und Nordwürttemberg unterwegs. Nachdem sie kein anderes lohnendes Ziel gefunden hatten, griffen sie um 13.50 Uhr den Rangierbahnhof Heilbronn aus einer Höhe von 4500 Fuß an. Die Ergebnisse waren nach dem Bericht sehr gut.

Vier Stunden später, um 17.25 Uhr, griffen erneut Jabos den Rangierbahnhof an, diesmal acht *P-47* der *86th Fighter Group (527th Squadron)*. 16 Spreng-

bomben fielen, wie es im Bericht heißt, auf den 1000-Wagen-Rangierbahnhof, wodurch drei große und vier kleinere Brände entstanden. Trümmer und Rauch seien bis in eine Höhe von 3500 Fuß (1000 m) geschleudert worden.

Der folgende Tag, der 23. März 1945, war einer der Tage mit vielen Jabo-Angriffen auf Heilbronn, wie sie für das Frühjahr 1945 typisch waren. Schon in der Nacht zwischen 23.45 und 1.50 Uhr beschoß eine *Beaufighter* der *415th Night Fighter Squadron* eine Fabrik in Heilbronn mit Bordwaffen. Der Pilot beobachtete Treffer und kleinere Brände als Ergebnis seines Angriffs.

Flugzeuge (*P-47*) der *324th Fighter Group (316th Squadron)* warfen morgens um 7.20 Uhr Bomben auf einen Zug im Bahnhof Klingenberg. Durch sechs Treffer wurden vier Wagen zerstört, vier beschädigt. Zwei Bomben waren Fehlwürfe.

Drei Stunden später, zwischen 10.45 und 11.00 Uhr, griffen acht *P-47* der *358th Fighter Group (366th Squadron)* das Hauptziel des Tages, die Eisenbahnbrücke in Heilbronn (gemeint ist sicher die Eisenbahnbrücke zwischen Hauptbahnhof und Rangierbahnhof; der Verf.), an. Alle Bomben wurden auf die Brücke abgeworfen. Nach den Beobachtungen der Piloten wurden zwei direkte Treffer auf das Ostende der Brücke erzielt, ein Treffer auf das Westende. Drei Gleisunterbrechungen 150 yards ostwärts der Brücke und zwei an der westlichen Brückenauffahrt wurden festgestellt. Durch Fehlwürfe wurden zwei Gebäude westlich der Brücke zerstört. An sonstigen Beobachtungen halten die Piloten u. a. fest: ... *Heilbronn ist vollkommen zerstört und scheint ohne Leben zu sein.*

Zwischen 13.04 und 14.15 Uhr kreisten erneut acht *P-47* der *358th Fighter Group (365th Squadron)* über dem württembergischen Unterland. Auch ihr Ziel war die Eisenbahnbrücke in Heilbronn, die sie bei ihrer Ankunft über dem Ziel intakt vorfanden. Die *Squadron* warf nach einem 30° Sturzflug 24 Sprengbomben aus 300–400 Fuß (100–120 m) Höhe auf die Brücke ab. Alle Bomben landeten im Zielgebiet, zwei fielen unter die Brücke, eine auf die Brücke. Die Brücke wurde nach Ansicht des Verbandsführers bei diesem Angriff beschädigt; am Westende der Brücke wurde eine Gleisunterbrechung registriert. Außerdem blieb ein Gebäude in der Stadt beschädigt zurück.

Auch für acht *P-47* der *27th Fighter Group* war die Eisenbahnbrücke in Heilbronn an diesem Tag das Ziel. Um 14.30 Uhr griffen sie die Brücke und Lastkähne in Heilbronn aus 3500 Fuß Höhe mit guten Ergebnissen an.

Wieder waren es zwölf *P-47* der *358th Fighter Group (365th Squadron)*, die zwischen 17.25 und 18.15 Uhr die Eisenbahnbrücke in Heilbronn zum Ziel hatten. Sie warfen 22 halbpanzerbrechende Sprengbomben ab und erzielten fünf direkte Treffer auf das Nordostende der Brücke, sieben auf das Südwestende, zwei auf die Brückenmitte und zwei Nahttreffer. Zwei Bomben explodierten nicht, eine sprang ab, der Einschlag von zwei weiteren konnte nicht beobachtet werden. Eine leichte Flakstellung in diesem Gebiet wurde mit Bordwaffen beschossen. Eine Maschine kam über dem eigentlichen Ziel nicht zum Bombenabwurf. Sie warf ihre zwei halbpanzerbrechenden Sprengbom-

ben auf eine Eisenbahnbrücke unmittelbar nordostwärts des eigentlichen Ziels (wohl die Brücke zwischen Hauptbahnhof und Bleichinsel; der Verf.) und erzielte dort zwei Treffer, die den Mittelteil der Brücke unbenutzbar machten. Die festgestellten Ergebnisse wurden im Bericht erwähnt: Ein Brückenbogen war am Südwestende drei Gleise breit, einer am Nordostende in Breite eines Gleises eingebrochen, ein großer Bombentrichter lag über dem Brückenlager am Nordostende und zwei Bombentrichter in der Brückenmitte auf der Südwestseite der Brücke.

Sieben *P-47* der *86th Fighter Group (527th Squadron)* waren dann um 17.45 Uhr ebenfalls über dem Ziel des Tages, der Eisenbahnbrücke in Heilbronn. Vier Bomben waren direkte Treffer auf der Brücke, zwei Bomben unterbrachen Gleise unmittelbar westlich der Brücke. Sechs Brandbomben wurden auf eine Ansammlung von Eisenbahnwagen im Rangierbahnhof südwestlich der Brücke abgeworfen, wodurch 15–20 Wagen in Brand gesetzt wurden. Zwei Bomben zerstörten ein Gebäude westlich des Rangierbahnhofs. Alle Flugzeuge schossen im Sturzflug mit ihren Bordwaffen.

Noch einmal waren dann abends um 18.05 Uhr elf Flugzeuge (*P-47*) der *27th Fighter Group* über dem Ziel »Eisenbahnbrücke Heilbronn«. Die Brücke wurde aus 4000 Fuß angegriffen, wahrscheinlich im Sturzflug. Zwei direkte Treffer auf der südwestlichen Brückenauffahrt wurden erzielt.

Am folgenden 24. März 1945 waren wieder fast alle *Groups* des *XII TAC* über Südwestdeutschland im Einsatz. Auch das Unterland wurde heimgesucht. Heilbronn selbst war nach diesen Berichten kein Ziel für diesen Tag. Lediglich drei *P-47* der *27th Fighter Group* griffen am Abend gegen 17.45 Uhr Lastkähne auf dem Neckar bei Neckargartach mit Bomben an und erzielten drei direkte Treffer.

Mit dem 25. März 1945 kam der Tag mit den meisten Jabo-Angriffen auf Heilbronn im Frühjahr 1945. Zwischen 9.45 und 10.55 Uhr befanden sich 16 *P-47* der *358th Fighter Group (365th Squadron)* über dem zugewiesenen Zielgebiet. Hauptziel war wieder die Eisenbahnbrücke in Heilbronn. Alle mitgeführten Bomben wurden auf das Ziel abgeworfen. Bei acht Bomben konnten die Ergebnisse wegen Rauchs über dem Ziel nicht beobachtet werden. Vier direkte Treffer auf die Mitte der Brücke, drei auf das Südwestende, sieben auf das Nordostende wurden erzielt. Vier Nahtreffer am Nordostende der Brücke hatten eine Gleisunterbrechung und ein zerstörtes Gebäude zur Folge. Der Einsatzbericht zählte die Schäden auf: Ein Brückenbogen am Nordostende war zusammengebrochen, ein Brückenpfeiler auf der rechten Seite des Nordostendes eingestürzt. Drei oder vier Bombentrichter auf der Brückenmitte wurden gesehen, am Südwestende der Brücke umfaßte ein Bombentrichter die Breite von drei Gleisen und am Südostende klafften zwei Bombentrichter. Weitere Beobachtungen der Piloten: ... *Brücke nordostwärts des Ziels über den Kanal [Wilhelmskanal; der Verf.] ist vollkommen zerstört.*

Um 9.45 Uhr warfen acht *P-47* der *27th Fighter Group* Bomben auf zehn Lastkähne am westlichen Neckarufer bei Neckargartach. Der Abwurf erfolgte aus 4500 Fuß (1350 m); vier direkte Treffer wurden erzielt.

Von der gleichen *Group* waren zwölf *P-47* um 9.55 Uhr über der Eisenbahnbrücke Heilbronn und griffen aus 5000 Fuß Höhe an. Auf der Brücke wurden nach Angabe der Piloten vier direkte Treffer erzielt, acht Bomben trafen das Bahnhofsgelände in der Nähe des Ziels.

16 *P-47* der *50th Fighter Group* griffen zwischen 12.00 und 13.00 Uhr Ziele in Heilbronn an. Sie zerstörten drei LKW und ein Gebäude in Heilbronn durch 20 Raketen und Bordwaffenbeschuss. Auf Schiffe und Vorräte im Kanalhafen wurden acht Napalm-Bomben abgeworfen. Dabei wurden ein Schleppboot zerstört, eines beschädigt, drei Kähne zerstört und vier beschädigt.

Zwischen 12.50 und 14.00 Uhr griffen 15 *P-47* der *358th Fighter Group* (*365th Squadron*) erneut die Eisenbahnbrücke in Heilbronn an. 30 Bomben wurden auf die Brücke abgeworfen, alle lagen im »Zielgebiet«¹³¹, die Brücke selbst erhielt sechs direkte Treffer, wodurch sie als beschädigt gemeldet wurde. Außerdem glaubten die Piloten, drei Gleisunterbrechungen erzielt und einen Öllagertank und sechs Gebäude zerstört zu haben.

Möglicherweise zur gleichen Zeit, also um 13.00 Uhr, waren acht *P-47* der *324th Fighter Group* (*316th Squadron*) auf das Ziel »Eisenbahnbrücke Heilbronn« angesetzt. Vier Treffer auf der Westauffahrt der Brücke und zwölf Einschläge ostwärts der Brücke in der Stadt Heilbronn wurden beobachtet. Aufgrund der in die Stadt gefallenen Bomben ergab sich eine Wolke grau-schwarzen Rauchs, was die Piloten in ihren Berichten der Erwähnung wert fanden.

Die *324th Fighter Group* (*315th Squadron*) war drei Stunden später, um 16.00 Uhr, mit zwölf Flugzeugen (*P-47*) gegen das Ziel »Bahnhof Heilbronn« eingesetzt. Zehn Flugzeuge warfen ihre Bomben auf das Ziel. 16 Treffer wurden zwischen den abgestellten Wagen erzielt, wodurch sich eine große Explosion mit rot-grauem Rauch ergab. Es wurden 35 Wagen zerstört, 15 beschädigt. Zwei Bomben waren Fehlwürfe, zwei fielen auf Gebäude, die schon früher beschädigt worden waren.

Den letzten Angriff des Tages flogen acht *P-47* der *27th Fighter Group* zwischen 17.00 und 17.15 Uhr gegen den Rangierbahnhof Heilbronn. Die Flugzeuge gingen im Sturzflug von 10 500 auf 3500 Fuß (3000 auf 1000 m) herunter, erzielten aber nur zwei direkte Treffer zwischen den Eisenbahnwagen.

Am 31. März 1945 waren der Rangierbahnhof in Böckingen und die Gleisanlagen im Hafen Ziel von zweimotorigen *B-26 Marauder* der *17th* und *320th Bombardment Group* (*M*), die damals in Dijon-Longvic stationiert waren.

Der erste Angriff erfolgte um 11.20 Uhr durch 18 *B-26 Marauder* der *17th Bomb Group* (*34th*, *37th*, *432nd Squadron*) aus einer Höhe von 12 800 Fuß (3900 m). Er galt nach den amerikanischen Einsatzberichten¹³² den Rangieranlagen ostwärts des Neckarhafens. Es wurden 140 × 500-lb-Sprengbomben abgeworfen. Der Bericht über das Ergebnis dieses Angriffs lautet:

¹³¹ Der Begriff »Zielgebiet« wurde immer dann verwendet, wenn das Ziel selbst nicht eindeutig getroffen wurde.

¹³² Daily Operations Reports – XII TAC 17th and 320th BG (M) for 31 March 1945. AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A., Mikrofilm B-6355.

Der Angriff teilte sich in drei Bombenteppiche. Der erste Bombenteppich fiel auf das zugewiesene Zielgebiet und zerstörte oder beschädigte schwer 20 Einheiten rollenden Materials und unterbrach viele Gleise in den zum Hafen gehörenden Rangieranlagen. Der zweite Bombenteppich fiel nordostwärts davon entlang des Flußufers und verursachte schwere Schäden an Lagereinrichtungen und Straßen in diesem Gebiet. Drei kleine Schiffe, die von früheren Angriffen beschädigt und halb versenkt worden waren, wurden erneut getroffen und weitergehend beschädigt. Der letzte Bombenteppich fiel südwestlich des zugewiesenen Zielgebiets, wobei die meisten Bomben in das Hafenbecken trafen; ein direkter Treffer wurde auf einem Schiff erzielt, welches halb sank. Andere Bomben fielen auf ein weiteres Schiff, beschädigten es schwer, ohne daß es sank. Die Straße entlang der Westseite des Hafenbeckens wurde erneut beschädigt.

Der zweite Angriff dieses Tages begann um 11.28 Uhr, als zwölf B-26 der 17th Bomb Group (34th, 37th Squadron) aus einer Höhe von 11 300 Fuß (3400 m) 96 × 500-lb-Sprengbomben auf ihr Ziel, die Engstelle der Gleisanlagen unmittelbar westlich der Eisenbahnbrücke, abwarfen. Die Flugzeuge flogen aus nördlicher Richtung an. Der Ablaufpunkt ihres Zielanflugs lag über dem Ort Binau (Lkr. Mosbach). Hier der Wortlaut des Einsatzberichts:

Der Bombenteppich fiel direkt westlich der Engstelle, wobei mehrere Bomben in den nördlichen Teil des Rangierbahnhofs fielen und acht Einheiten rollenden Materials beschädigten und mehrere Gleise unterbrachen. Der nördliche Teil des Bombenteppichs traf auf ein Gebiet mit Lagervorräten und Lagergebäuden, wodurch die ausgebrannten Gebäude weiter zerstört und Lagervorräte vernichtet wurden. Ein paar wenige Bomben fielen auf ein Rangiergleis mehrere hundert Fuß westlich des Zielgebiets und verursachten weitere Schäden an rollendem Material, das schon durch frühere Angriffe außer Betrieb gesetzt worden war. Dies wird durch Zielfotos bestätigt, die am gleichen Tag um 13.00 Uhr von den 320th Bomb Group aufgenommen wurden.

Ein Verband von 24 B-26 der 17th Bomb Group, der um 10.02 Uhr von Dijon-Longvic gestartet war, um die Bahnhofsgleisanlagen in Heilbronn anzugreifen, mußte unverrichteter Dinge umkehren, weil die Bodenstationen des Navigationssystems BAT ausgefallen waren und die Bewölkung keinen Sichtanflug ermöglichte.

Für eine vierte Formation von neun B-26 der 320th Bomb Group war der Rangierbahnhof Heilbronn als Ziel vorgesehen. Dieser Verband griff um 13.19 Uhr aus 11 700 Fuß (3500 m) Höhe an und warf 70 × 500-lb-Sprengbomben auf sein Ziel ab. Der Ablaufpunkt für den Zielanflug lag für diese Gruppe über Auerbach, 5 km nordostwärts von Dallau (Lkr. Mosbach). Der Einsatzbericht führt zu diesem Angriff aus:

Das Ziel wurde verfehlt. Nach Berichten der Besatzungen landeten die Bomben in einem Wald 10 Meilen [16 km] südlich des Ziels. Besondere Bemerkung: Die Squadron, die ihre Bomben mit Hilfe einer versuchten Kombination von

G-Box und BAT [zwei Funknavigationsverfahren; der Verf.] abwarf, weil die Wolkendecke einen Sichtanflug verhinderte, konnte mit BAT allein nicht arbeiten, da die Bodenstation ausgefallen war.

Der fünfte und letzte Anflug von zweimotorigen Bombern am 31. März 1945 erfolgte um 13.27 Uhr. 26 Flugzeuge des Typs B-26 der 320th Group (441st, 443rd Squadron) warfen 204 × 500-lb-Sprengbomben aus 12 000 Fuß (3650 m) Höhe auf das befohlene Ziel, den Rangierbahnhof Heilbronn, ab. Ablaufpunkt des Zielanflugs lag auch für diesen Verband über Auerbach im Landkreis Mosbach. Der Einsatzbericht ist nur kurz:

Die Bomben der ersten beiden Squadrons begannen direkt nördlich des Ziels und »liefen« durch das ostwärtige Ende [des Rangierbahnhofs; der Verf.] über eine große Ansammlung von Eisenbahnwagen. Die Bomben der dritten Squadron lagen quer über dem Westende des Rangierbahnhofs.

In der Geschichte der 320th Bomb Group¹³³ heißt es zu den Angriffen auf Heilbronn am 31. März 1945:

Schließlich klarte es auf und am 31. konnten zwei Verbände mit insgesamt 53 B-26 der Group von Dijon starten, um den Rangierbahnhof Heilbronn [sic!] anzugreifen. Eine Squadron brachte ihre Bomben zurück ... die andere warf ab, aber das Ziel wurde größtenteils verfehlt. Trotz Ausfalls der Geräte kurz bevor der Ablaufpunkt erreicht wurde, brachte der Führungsnavigator, Oberleutnant William J. Murray, den Verband über das Ziel und verdiente sich ein DFC (Distinguished Flying Cross = Auszeichnung für fliegendes Personal).

Sieben P-47 der 324th Fighter Group (314th Squadron) griffen am Abend dieses ereignisreichen Tages um 18.00 Uhr den Bahnhof Klingenberg an. Von den abgeworfenen 14 Bomben waren zwei Fehlwürfe, zwei direkte Treffer beschädigten zwei Eisenbahnwagen, zehn Bomben waren sogenannte Nahtreffer.

Die nun folgenden Jabo-Angriffe standen bereits in engem Zusammenhang mit den Kampfhandlungen der Landstreitkräfte.

Am 5. April 1945 waren Militärfahrzeuge im Jägerhauswald ostwärts von Heilbronn Angriffsobjekt von acht P-47 der 324th Fighter Group (315th Squadron). Um 12.45 Uhr wurden zwei Panzer durch zwei Volltreffer zerstört. Zwei Bomben schlugen in der Nähe von zwei Panzern ein und beschädigten beide. Zwei Bomben trafen in der Nähe eines Lagerhauses nördlich der Straße auf; das Gebäude wurde beschädigt. Zwei Einschläge im Wald zerstörten sechs LKW. Sechs Einschläge lagen nach Westen hin, zwei Bomben blieben unbeobachtet. Drei Gebäude südlich der Straße wurden durch Brände beschädigt.

¹³³ Victor C. TANNEHILL, Boomerang – Story of the 320th Bombardment Group in World War II, Racine, WI, 1978.

Unmittelbar danach waren acht *P-47* der *86th Fighter Group (526th Squadron)* über Heilbronn zur bewaffneten Aufklärung. Ein *Controller* (Fliegerverbindungsoffizier bei den Bodentruppen; der Verf.) gab dem Verband als Ziel Gebäude im Ostteil der Stadt Heilbronn. Der Verband griff daraufhin um 13.00 Uhr die Stadt ostwärts des Flusses und südlich der Eisenbahnlinie an. Das Ziel (vielleicht die Badenerhof-Kaserne; der Verf.) war durch ein Rauchzeichen markiert. Nach dem Einsatzbericht lagen alle Bomben im Zielgebiet und verursachten Brände, wodurch mindestens 15 Gebäude zerstört und fünf beschädigt wurden.

Die *50th Fighter Group* hatte am 8. April 1945 den Auftrag, den Tunnel zwischen Heilbronn und Weinsberg zu blockieren. Acht *P-47* warfen 4 × 500-lb-Sprengbomben und 12 × 500-lb-Brandbomben auf den Tunnel am Ostrand der Stadt Heilbronn – mit ausgezeichnetem Ergebnis, wie der Bericht feststellt. Ein Tunnel wird als zerstört gemeldet.

Um 11.45 Uhr griffen dann acht *P-47* der *86th Fighter Group (525th Squadron)* eine Kaserne am südlichen Stadtrand von Heilbronn an. Alle Bomben des Verbandes trafen auf und zwischen die Gebäude. Anschließend wurde das Gebiet mit Bordwaffen beschossen. Sechs Gebäude wurden zerstört, neun beschädigt.

Weniger erfolgreich waren um 14.25 Uhr acht *P-47* der *324th Fighter Group (314th Squadron)*, die den Auftrag hatten, mit Rauchzeichen gekennzeichnete Gebäude am Ostrand von Heilbronn anzugreifen. 44 Bomben fielen westlich des Ziels, ein Gebäude wurde zerstört.

Auch acht *P-47* der *86th Fighter Group (526th Squadron)* hatten um 14.30 Uhr das gleiche Ziel, eine Ansammlung von Gebäuden am ostwärtigen Stadtrand von Heilbronn (vermutlich erneut die Badenerhof-Kaserne; der Verf.). Wieder war das Ziel durch Rauchzeichen markiert. 8 × 500-lb-Sprengbomben und 8 × 500-lb-Brandbomben trafen in das Zielgebiet, zerstörten ein und beschädigten 15 Gebäude. Es entstanden verschiedene Brände. Nach dem Bombenabwurf überflog der Verband zweimal das Zielgebiet und beschoss es mit Bordwaffen. Feindbewegungen wurden dabei nicht beobachtet.

Am 9. April 1945 – die amerikanischen Truppen stehen bereits auf dem westlichen Neckarufer und der Kampf um Heilbronn hat begonnen – um 15.10 Uhr greifen acht *P-47* der *86th Fighter Group (527th Squadron)* eine Kaserne am südlichen Stadtrand von Heilbronn (wohl die Hessenhof-Kaserne; der Verf.) an. Die Amerikaner hielten diese Kaserne für einen Panzer- und LKW-Sammelpunkt. Die Kaserne war mit weißem Rauchzeichen gekennzeichnet. Es fielen 8 × 260-lb-Splitterbomben und 8 × 500-lb-Sprengbomben auf das Kasernenareal. Beim Sturzflug schossen alle angreifenden Maschinen mit ihren Bordwaffen. Ergebnisse wurden lt. Einsatzbericht nicht beobachtet.

Acht *P-47* der *324th Fighter Group (314th Squadron)* flogen um 17.25 Uhr einen Angriff auf den Wartberg bei Heilbronn. Wahrscheinlich sollten die deutschen Artilleriebeobachter auf dem Wartbergturm und die Geschütze, deren Feuer die Amerikaner an Übersetzversuchen hinderten, ausgeschaltet werden. Im Gebiet der »Burg«, so der Einsatzbericht, wurden 38 Treffer erzielt. 18

Bomben und sechs Raketen, die auf den Wald südlich des Ziels abgeworfen bzw. abgefeuert wurden, zeigten keine Ergebnisse. Der *Controller* wies den Verband an, das Gebiet mit Bordwaffen zu beschießen. Auch hier waren keine Ergebnisse zu beobachten.

Noch einmal griffen acht *P-47* der *86th Fighter Group (527th Squadron)* abends um 19.00 Uhr eine Kaserne am ostwärtigen Stadtrand von Heilbronn an. Der Angriff richtete sich auf zwei Gruppen von Gebäuden. 6 × 260-lb-Splitterbomben und 4 × 500-lb-Brandbomben fielen auf die nördliche Gebäudegruppe, 2 × 260-lb-Splitterbomben und 4 × 500-lb-Brandbomben, die auf die südliche Gebäudegruppe fielen, waren direkte Treffer. Drei Gebäude wurden bei diesem Angriff zerstört, sechs beschädigt. Auch hier schossen die Flugzeuge im Sturzflug mit ihren Bordwaffen.

Auch am 10. April 1945 war der Wartberg Ziel eines Jabo-Angriffs. Um 12.30 Uhr griffen acht *P-47* der *86th Fighter Group (527th Squadron)* einen Stützpunkt *in der Burg auf dem Wartberg* an, wobei alle Flugzeuge Bomben auf *die Burg* warfen; das Ziel wurde jedoch nicht getroffen. Eine unbestimmte Zahl von Gebäuden im äußeren Gebäudebereich wurde durch Nahtreffer von Splitterbomben beschädigt.

Der letzte Jabo-Angriff des Krieges auf Heilbronn fand am 12. April 1945 statt. Ziele waren eine Truppenansammlung und ein Nachschublager auf dem Gaffenberg. Alle Bomben des Verbandes – vier *P-47* der *27th Fighter Group* – fielen aus 4000 Fuß (1200 m) auf das Zielgebiet.

ANHANG

Dokumente

Seite	Dokument
132	Auswertungsbericht S.A. 2689 über den Angriff vom 10. September 1944 (Abschrift; National Archives, Washington, Record Group 341)
134	Fernschriftlicher Vorbefehl des <i>Bomber Command</i> an alle <i>Groups</i> vom 4. Dezember 1944, 9.50 Uhr (PRO, London, AIR 24/301)
135	Fernschriftlicher Befehl des <i>Bomber Command</i> an alle <i>Groups</i> vom 4. Dezember 1944, 11.17 Uhr (PRO, London, AIR 24/301)
136	Übersetzungen der vorstehenden Befehle
138	Fernschriftlicher Befehl des <i>Bomber Command</i> an alle <i>Groups</i> vom 4. Dezember 1944, 12.19 Uhr (PRO, London, AIR 24/301)
139	Übersetzung des vorstehenden Befehls
140	Die Basen der <i>No. 5 Group R.A.F.</i>
141	Fernschriftlicher Befehl des Stabes <i>No. 5 Group</i> an alle unterstellten <i>Bases</i> vom 4. Dezember 1944, 12.00 Uhr (Abschrift; PRO, London, AIR 25/124)
144	Übersetzung des vorstehenden Befehls
147	<i>Action Sheet Night 4/5 December 1944</i> (Einsatzblatt – Abschrift; PRO, London AIR 25/124)
149	Übersetzung des vorstehenden Dokuments
150	Begleitbericht zur Erfassung der Nachtaufnahmen Nr. 523 (auf Grund der graphischen Erfassung der Nachtaufnahmen vom Verfasser ergänzt und erweitert)
152	Auszüge aus <i>Operations Record Books</i> (Abschrift und Zusammenfassung der vorliegenden Einsatztagebücher; PRO, London AIR 27/451, 25/ 539; 27/688, 27/700, 27/834, 27/1152, 27/1236, 27/1410, 27/1922, 27/1931, 27/2131, 27/2148)
162	Übersetzung der vorstehenden Auszüge
177	Nachrichtendienstlicher Bericht des <i>Bomber Command</i> über Einsätze Nr. 961 (Übersetzung; PRO, London AIR 24/301)
179	Bericht des <i>Bomber Command</i> über Funkabhördienst und Funkgegenmaßnahmen Nr. 16 (Übersetzung; PRO, London AIR 27/303)
181	Abhördienst/Taktik Nr. 301/44 (Übersetzung; PRO, London AIR 24/301)
184	Sofort-Auswertungsbericht Nr. K 3461 (Übersetzung; PRO, London AIR 24/302)
186	Bericht des <i>Bomber Command</i> über Nachteinsätze 4./5. Dezember 1944 Karlsruhe: Heilbronn: Hagen: Hamm: etc. (Übersetzung; PRO, London AIR 27/303)
130	

- 190 Auswertungsbericht Nr. K 3461 vom 25. Januar 1945 (Abschrift; PRO, London AIR 24/302)
- 194 Übersetzung des vorstehenden Berichts
- 198 Area Attack Assessment – Heilbronn (Bewertung Flächenangriff – Heilbronn) vom 26. Mai 1945 (National Archives, Washington, Records of the U.S. Strategic Bombing Survey, Record Group 243)
- 200 Übersetzung des vorstehenden Dokuments
- 202 Fotos von britischen Besatzungsangehörigen, die am Angriff auf Heilbronn teilnahmen
- 203 Erlebnisbericht des *Flying Officer* Doug Cleary (189 Squadron; Übersetzung)
- 208 Artikel aus dem alliierten Flugblatt T-223 vom 5. Dezember 1944
- 209 Artikel aus einer britischen Tageszeitung vom 5. Dezember 1944
- 210 Übersetzung des vorstehenden Artikels
- 211 Artikel (2) aus der »Neuen Züricher Zeitung« vom 5. Dezember 1944
- 212 *BBC Home News Bulletin* (4. und 5. Dezember 1944, Mitternacht- bzw. Morgennachrichten)
- 213 Übersetzung der vorstehenden Berichte
- 214 Radio-Abhörberichte des Schweizerischen Rundspruchdienstes (5. Dezember 1944)
- 215 Fotos britischer Flugzeuge (*Lancaster und Mosquito*)
- 216 Fotos amerikanischer Flugzeuge
- 218 Karte von Ost- und Südostfrankreich und Südwestdeutschland mit den Flugplätzen der *1st Tactical Air Force*
- 219 Stationierung der Verbände des *XII Tactical Air Command* 1944/45
- 220 Stationierung der Verbände des *1ere Corps Aérien Français* 1944/45
- 222 Skizze über den Zielpunkt für den am 16. Dezember 1944 geplanten Angriff der *U.S.A.A.F.* auf Heilbronn
- 223 Amerikanisches Flugbatt ZG-78, das am 20. Januar 1945 über Heilbronn abgeworfen wurde (Vorder- und Rückseite) [Mit freundlicher Genehmigung von Herrn Dr. Klaus Kirchner, Erlangen, dem Buch KLAUS KIRCHNER, »Flugblätter aus England, aus den U.S.A. 1944/45«, Erlangen 1980, entnommen]
- 225 Angriff der *17th Bomb Group (34th, 37th, 432nd Squadron)* um 11.20 Uhr aus 12.800 Fuß Höhe. Ziel: Rangieranlagen ostwärts des Neckarhafens. Es wurden 140 × 500-lb-Sprengbomben abgeworfen. 78 Einschläge sind erfaßt.
- 226 Angriff der *320th Bomb Group (441st, 443rd Squadron)* um 13.27 Uhr aus 12.000 Fuß Höhe. Ziel: Rangierbahnhof Heilbronn. Es wurden 204 × 500-lb-Sprengbomben abgeworfen. 123 Einschläge sind erfaßt.

Abschrift

INTERPRETATION REPORT S.A. 2689
ATTACK ON HEILBRONN RAILWAY TRAFFIC CENTER ON 10 SEP 1944.

(i) INFORMATION RECEIVED ON THE ATTACK

- | | |
|---------------------|---|
| (a) No. of aircraft | : 100, with full fighter escort. |
| (b) Command | : U.S. 8th AIR FORCE. |
| (c) Time | : 1125 to 1158 hours. |
| (d) Bombs | : 412 x 500 lb. GP.
240 x 500 lb. I. B.
730 x 250 lb. GP. |

(ii) STATEMENT ON THE TARGET

The Railway Traffic Center at HEILBRONN consists of a moderately busy marshalling yard of medium size, and a river port which is of importance as a transshipment center since it lies at the navigable limit of the river NECKAR.

(iii) DETAILS OF THE ATTACK

- (a) Portions of 2 concentrations of H.E. bursts totalling at least 300 are seen in the North half of the marshalling yard and in the river port area. A large number of H.E. bursts are seen in the adjacent built up areas, and incendiary bursts are visible in the built up section South of the U-shaped basin extending to the West side of the canal. Hits were seen on a locomotive depot, buildings in the port area, and several track areas.
- (b) Bursts are seen in the Railway Traffic Center as follows: (Numbers correspond to those in the target illustration).

1. LOCOMOTIVE AND REPAIR FACILITIES

- | | |
|---|---|
| Locomotive Depot (2) | : 1 hit, 1 probable hit, 3 near hits. |
| Wagon repair shop | : 2 near hits. Small explosion
100 yards Northeast. |
| Large double bay building
at North end of marshalling yard | : 2 hits, 2 near hits, and hits or
near hits on 3 small adjacent
buildings. |

2. MARSHALLING YARD

- | | |
|---|---|
| Sorting sidings (1) | : Approximately 40 bursts with
possible hits on 2 small
buildings on the West side. |
| Rail over road bridge (10) | : 1 hit. |
| Converging sidings at exit
from sorting sidings (16) | : 3 hits. |
| Junction at North end (13) | : 1 hit. |

3. RIVER PORT AREA

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| Building around U-shaped basin. | : hits on 5. |
| Dock sidings | : 5 hits. |
| Goods depot (5) | : At least 1 hit. |
| Tracks serving goods depot | : 2 hits. |

(c) Other bursts are seen as follows:

1. Tracks leading to STUTTGART : 2 hits immediately South of target area.
2. Many H.E. bursts in heavily built up area on West side of marshalling yard, and H.E. and I.B. bursts in HEILBRONN itself.
3. 2 main roads meeting at North end of marshalling yard – probable hits on both.
4. Barges in canal – probable hits on 3.
5. I.B. bursts in fields along the West side of the canal.

(iv) ACTIVITY

The loading is moderate in the marshalling sidings, and light in the dock and station sidings. One locomotive in steam seen at entrance to the dock sidings. Eighty vessels, mostly barges, are visible in the NECKAR river and canal.

(v) ANNOTATED PRINTS

No. 1 (SAV 489/352–7) shows the heavy concentration of H.E. bursts in and to the West of the marshalling yard.

No. 2 (SAV 93/922–4) shows the concentration of H.E. bursts in the port area.

(vi) BOMB PLOT: None prepared.

(vii) PHOTOGRAPHS RECEIVED

SAV 93/920–922	10 SEP 1944 1158 hrs. 1/20,000 (F.L. 12") 20,000' ,A'
SAV 446/623, 624, 625, 629	10 SEP 1944 1125 hrs. 1/34,300 (F.L. 7") 20,000' ,A'
SAV 489/350–352	10 SEP 1944 1132 hrs. 1/33,600 (F.L. 7") 19,600' ,A'

CONFIDENTIAL

A.C.I.U.

WLR/CES/OF

DISTRIBUTION NO. 11C

234 copies.

SECRET

EMERGENCY

4-DEC 1950
R.A.F.
B/1029

0
E/CAAST V HBC HBC105/4 '0' '0' FORM A FORM A FORM A
GPA B69 GPC B115 GPD B320 GPE B865 GPF B502 GPG B687 GPH B704
ADG B185 OTG B593 EGG B609 EDR B272
IAH T 11 GROUP HQ FIGHTER COMMAND AIR STAFF SHAEF HQ 2ND TAF
MAIN 2 GROUP B L A
FNT T VIIIITH USAF IXTH USAF ADVANCED
NRV T 38 GROUP

FROM HQ BOMBER COMMAND 040950A
TO 1 3 4 5 6 7 8 11 38 91 92 93 100 GROUPS
HQ FIGHTER COMMAND AIR STAFF SHAEF VIIIITH USAF IXTH USAF
ADVANCED HQ 2ND TAF MAIN 2 GROUP B L A
SECRET QOY BT
AC508 4DEC

PRELIMINARY WARNING ORDER

GROUPS

- 1 242L) PIKE BOMB LOAD "STET" EARLY NIGHT ATTACK APPROX H
10 L (ABC) HOUR 1900
- 3 160 L GILLAROO AS ORDERED TO-DAY
- 4 NO OPERATIONS TODAY OR TONIGHT
- 5 200 L GARFISH BOMB LOAD SEAR USUAL - NIGHT ATTACK EARLY
OR SAWFISH
- 6 150 H) PIKE BOMB LOAD "STET" EARLY ~~NIGHT ATTACK~~ NIGHT
42 L) ATTACK APPROX H HOUR 1900 HRS

A/C IN 1 AND 6 GROUPS NOT ALREADY BOMBED UP - SEAR USUAL

P F F (1) MOSQUITO - OFFERS
(11) TO MARK "PIKE"
BT 040950A

NARR

TOP 1005A CW

B/CAST V HBC HBC110/4 '0' '0' FORM A FORM A FORM A
GPA B75 GPC B120 GPD B825 GPE B871 GPF B508 GPH B707 EDR B77
I T T VIII USAAF CD OF 1)

FROM HQ BOMBER COMMAND 041117A

TO 1 3 4 5 6 8 100 GROUPS
VIII USAAF CD OF 1)
SECRET 90Y BT

AC589 APEC

TARGETS AND A P'S FOR NIGHT 4/5 DEC

PIKE 1000YDS 276 DEG TO COMPLETE ~~DESTRUCTION~~ DESTRUCTION
FROM PIKE 'A' OF TOWN AND ASSOCIATED RAIL FACILITIES

SAWFISH (1) TO DESTROY AREA BOUNDED BY THE FOLLOWING POINTS
MEASURED AS BEARING AND DISTANCE FROM SAWFISH 'A'
900 YDS 010DEG - 1100 YDS 039DEG - 1450 YDS 153 DEG
1350 YDS 175DEG - 1150 YDS 250DEG
NOTE :- THE MOST BURNABLE AREA IN THE ABOVE IS
ENCLOSED BY THE FOLLOWING:-
1150 YDS 250DEG - 450 YDS 297DEG - 400 YDS 045DEG
600 YDS 162DEG - 750 YDS 235 DEG - 1000 YDS 229DEG

(11) TO DESTROY RAIL FACILITIES AND BUILT UP AREA
BOUNDED BY:-
2350 YDS 263DEG - 1650 YDS 257DEG - 2700 YDS 228DEG
- 2900 YDS 231 DEG

NOTES:- (1) THE ABOVE AREAS ARE IN ORDER OF PRIORITY

(11) ALL POINTS ABOVE ARE MEASURED AS BEARING
AND DISTANCE FROM SAWFISH 'A'

DT 041117A

TOD 1137A CW

NARR

Übersetzung
(auszugsweise)
eines Fernschreibens

VON STAB, *BOMBER COMMAND*

4. (DEZ.) 9.50 UHR A-ZEIT

AN 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 38, 91, 92, 93, 100 *GROUP*,
STAB *FIGHTER COMMAND*, *AIR STAFF SHAEF*, VIII. *USAF*, IX. *USAF (ADVANCED)*,
STAB 2 *TAF (MAIN)*, 2 *GROUP BLA*

GEHEIM

VORBEREITENDER BEFEHL

GROUP

- 1 242 L(ancaster) PIKE BOMBENLADUNG »STET« FRÜHER NACHTANGRIFF
10 L(ancaster) A(ir) B(orne) C(igar) UNGEFÄHRE ANGRIFFSZEIT 19.00 UHR
- 3 160 L(ancaster) GILLAROO WIE HEUTE BEFOHLEN
- 4 HEUTE AM TAG UND IN DER NACHT KEINE EINSÄTZE
- 5 200 L(ancaster) GARFISH BOMBENLADUNG SEAR USUAL-FRÜHER
ODER SAWFISH NACHTANGRIFF
- 6 158 H(alifax) PIKE BOMBENLADUNG »STET« FRÜHER NACHTANGRIFF
42 L(ancaster) UNGEFÄHRE ANGRIFFSZEIT 19.00 UHR

FLUGZEUGE IN 1 UND 6 *GROUP*, DIE NOCH NICHT BELADEN SIND – SEAR USUAL

PFADFINDER (I) *MOSQUITO* – OFFERS
(II) »PIKE« ZU MARKIEREN

4. (DEZ.) 9.50 Uhr A-Zeit
DURCHGABEZEIT 10.05 UHR A-ZEIT

Erklärungen

PIKE	= Codewort für KARLSRUHE
ABC	= Air Borne Cigar = Britischer Bordsender zur Störung der deutschen Jägerleitfrequenzen
GILLAROO	= Codewort für OBERHAUSEN
GARFISH	= Codewort für ULM
SAWFISH	= Codewort für HEILBRONN
STET	= Codewort für Bombenladung
SEAR USUAL	= Codewort für Bombenladung
OFFERS	= Codewort für Beladung mit Markierungsbomben und Leuchtmitteln

QUELLE: Public Record Office, London, AIR 24/30 1. – F. d. R. d. Übersetzung und
Erklärung: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

Übersetzung
(auszugsweise)
eines Fernschreibens

VON STAB *BOMBER COMMAND*

4. (DEZ.) 11.17 UHR A-ZEIT

AN 1, 3, 4, 5, 6, 8, 100 *GROUP*
VIII. USAAF

ZIELE UND ZIELPUNKTE FÜR DIE NACHT 4./5. DEZEMBER

PIKE 100 YDS 276, GRAD ZERSTÖRUNG DER STADT UND DER
VON PIKE ‚A‘ ANGESCHLOSSENEN EISENBAHNEINRICHTUNGEN
VOLLENDEN

SAWFISH (I) ZERSTÖRUNG DES GEBIETES DAS DURCH DIE FOLGENDEN PUNKTE
BEGRENZT IST ALS ENTFERNUNG UND RICHTUNG VOM PUNKT
SAWFISH ‚A‘ GEMESSEN

900 YDS 010 GRAD – 1100 YDS 039 GRAD – 1450 YDS 153 GRAD – 1350
YDS 175 GRAD – 1150 YDS 250 GRAD

BEMERKUNG: – DIE BRENNBARSTE FLÄCHE IN OBIGEM GEBIET WIRD
VON FOLGENDEN (Punkten) EINGESCHLOSSEN: –

1150 YDS 250 GRAD – 450 YDS 297 GRAD – 400 YDS 045 GRAD – 600
YDS 162 GRAD – 750 YDS 235 GRAD – 1000 YDS 229 GRAD

(II) ZERSTÖRUNG DER EISENBAHNEINRICHTUNGEN UND DES

BEBAUTEN GEBIETES DAS BEGRENZT IST DURCH: –

2350 YDS 263 GRAD – 1650 YDS 257 GRAD – 2700 YDS 228 GRAD –
2900 YDS 231 GRAD

BEMERKUNGEN: (1) DIE OBIGEN FLÄCHEN STEHEN IN DER REIHENFOLGE
DER DRINGLICHKEIT
(2) ALLE OBEN ANGEFÜHRTEN PUNKTE SIND ALS
ENTFERNUNG UND RICHTUNG VOM (Punkt) SAWFISH ‚A‘
GEMESSEN

4. (DEZ.) 11.17 UHR A-ZEIT

DURCHGABEZEIT 11.37 UHR A-ZEIT

Erklärung

PIKE ‚A‘ = Punkt auf der Zielkarte von KARLSRUHE, der als Zielpunkt für die
Markierer und die Bomber gilt.

SAWFISH ‚A‘ = Bezugspunkt auf der Zielkarte von HEILBRONN, von dem aus die Punkte,
die das Zielgebiet umschließen, abgetragen werden. Nach den bisherigen
Nachforschungen handelt es sich dabei um den Marktplatz.

Für den Angriff auf KARLSRUHE war ein Blindmarkierungsverfahren gewählt worden, bei dem
alle Bomber den gleichen Zielpunkt anvisieren sollten. Für HEILBRONN was das Zielverfahren
der 5. *GROUP* vorgesehen, bei dem die Zielpunkte außerhalb des Zielgebiets lagen. Die
Bomber mußten ihre Bomben nach einer vorgegebenen Zeit nach Überfliegen der Zielpunkte
abwerfen (sog. *Overshoot*-Methode).

QUELLE: Public Record Office, London, AIR 24/30 1. – F.d.R.d. Übersetzung und
Erklärung: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

B/CAST V HBC HBC116/4 '0' '0' FORMA FORM A FORM A
 GFA D79 RPT B125 GFD DB29 GFE D875 GPF D512 GPG B691 GPH D712
 ABG B191 OTG B599 EGG B615 EDR B280
 1AH T HQ FIGHTER COMMAND AIR STAFF SHAEF 2ND TAF MAIN
 2 GROUP B L A
 NRV T 38 GROUP
 PNT T VIIIITH USAF IXTH USAF ADVANCED

FROM HQ BOMBER COMMAND 041219A
 TO 1 3 4 5 6 7 8 38 91 92 93 100 GROUPS

HQ FIGHTER COMMAND AIR STAFF SHAEF VIIIITH USAF

IXTH USAF ADVANCED 2ND TAF MAIN 2 GROUP B L A
 SECRET QQQ BT

~~XXXXXXXXXX~~

AC590 ANEC ACTION SHEET NIGHT 4/5DEC 1944

GROUP	NOS	TARGET
1	242 L)	PIKE
	10 L (ABC)	DITTO
5	250 L)	SAWFISH
	7 M)	DITTO
6	200 H OR L	PIKE
8 (PFF)	64 L)	MARKERS ETC ON PIKE
	12 M)	DITTO
	54 M	RAINBOW
	6 M	GUDGEON
	6 M	BASS

NOTE 1

BOMB LOADS 1 GROUP - 162 L MAXIMUM NUMBER OF ANM 59 BOMBS, 27 L - PLUMDUFF, REMAINDER - SEAR USUAL
 5 GROUP - 150 L SEAR USUAL, 100 L - PLUMDUFF
 6 GROUP - 40 L - COOKIE, REMAINDER - SEAR USUAL

NOTE 2

HOURS SAWFISH AND PIKE - 1900 HRS RAINBOW - 1855 HRS

NOTE 3

WAVES AND T O T'S

PIKE	1ST 60 L OF 1 GROUP, 50 H OR L OF 6 GROUP	T O T H TO H + 3
	2ND 61 L OF 1 GROUP	T O T H + 3 TO H + 6
	3RD DITTO	T O T H + 6 TO H + 9
	4TH 60 L OF 1 GROUP,	T O T H + 9 TO H + 12

WHERE POSSIBLE AIRCRAFT CARRYING I D'S ARE TO BE PHASED IN THE LAST WAVES OF THE ATTACK
 SAWFISH T O T H TO H + 7

NOTE 4

AIMING POINTS PIKE - 1000 YARDS 276DEG FROM PIKE 'A'

NOTE 5

MARKING PIKE - FULL P F F SAWFISH - 5 GROUP

NOTE 6

SIGNALS AND RADAR SILENCE. IS TO BE ENFORCED ON THE OUTWARD FLIGHT UNTIL REACHING 0530E AT WHICH POINT H2S IS TO BE SWITCHED ON FOR THE REMAINDER OF THE OPERATION

NOTE 7

ROUTES: PIKE - BASE - READING - 5003N 0120E - 4920N 0605E - TGT - 4858N 0834E - 4845N 0820E - 4910N 0600E - 4940N 0400E - 5106N 0235E - ORFORDNESS - BASE

SAWFISH - BASE - READING - 5003N 0120E - 4925N 0725E - TGT - 4857N 0910E - 4925N 0725E - 4945N 0520E - 5106N 0235E - ORFORDNESS - BASE

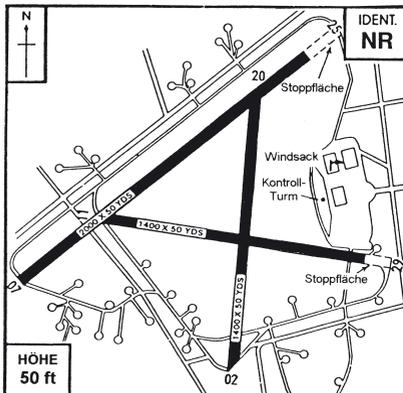
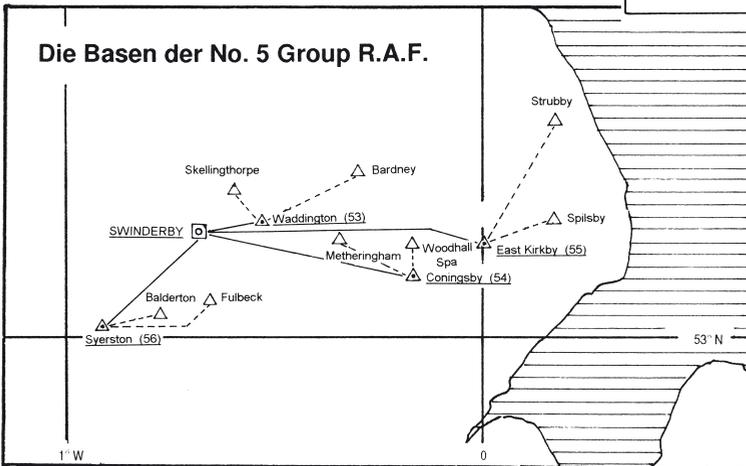
BT 041219A

TOD 1243A CW

MARR

Die Basen der No. 5 Group R.A.F.

53 Base	Waddington (WA) Bardney (BA) Skellingthorpe (SG)	463, 467 Squadron 9 Squadron 50, 61 Squadron
54 Base	Coningsby (CY) Metheringham (MN) Woodhall Spa (WS)	83, 97 Squadron 106 Squadron 617, 627 Squadron
55 Base	East Kirkby (EK) Spilsby (SL) Strubby (NY)	57, 630 Squadron 44, 207 Squadron 619 Squadron
56 Base	Syerston (YM) Fulbeck (FK) Balderton (BN)	49, 189 Squadron 227 Squadron



Flugplatz Swinderby (Lincolnshire)

Der Flugplatz Swinderby in der Grafschaft Lincolnshire war Sitz des Kommandostabes (HQ) der No. 5 Group. Er ist ein typisches Beispiel für die Anlage der Flugplätze des *Bomber Command* während des zweiten Weltkriegs: drei Start- bzw. Landbahnen, wobei die längste Bahn in der Hauptwindrichtung lag, die Landebahnen eingelaßt von der Rollfeldringstraße, an der die Abstellplätze lagen. Ein Flugplatz beherbergte in der Regel zwei *Squadrons* mit einer Sollstärke von je etwa 20 Flugzeugen.

Nebenstehende Zeichnung wurde nach einem Plan in dem Buch von David J. Smith, *BRITAIN'S BOMBER AIRFIELDS 1939-45*, London 1989, gezeichnet.

STAND BY FOR B/CAST FORM B FORM B FORM B
CON EKR SYE WAD SWI HBC
V GPE NR OPS 7 OPOP

FROM HQ 5 GROUP
TO ALL BASES AND STATIONS
INFO HQBC 75 BASE
SECRET QCY BT

OPS 7 4/DECEMBER/44.

A. FORM 'B' NO.457

B. DATE 4TH DECEMBER 1944.

C. 260+ A/C OF 5 GROUP WILL ATTACK THE TARGET.
AT THE SAME TIME A/C OF 1 AND 6 GROUPS WILL ATTACK PIKE.

D. TO DESTROY AN ENEMY INDUSTRIAL CENTRE AND RAIL FACILITIES.

E. NIGHT 4TH/5TH DECEMBER 1944.

F. 53 BASE 84+
55 BASE 96+
56 BASE 44+
54 BASE 20+ AND FLARE/MARKER FORCE.

G. SAWFISH.

NORMAL.

USUAL.

BASE - READING(A) - 5003N 0120E(B) - 4925N 0725E(C) - TARGET

TARGET - 4857N 0910E(D) - 4925N 0725E(C) - 4945N 0520E(E) -
5106N 0235E(F) - ORFORDNESS(G) - BASE.

H HOUR = 1900 HOURS.

1. T.O.T. FOR 53, 55 BASES AND 106 H TO H + 5
2. T.O.T. FOR 56 BASE H + 5 TO H + 7.

PETROL 1600 GALLONS.

BCMBLOADS.

	SEAR USUAL	PLUMDUFF	ABNORMAL
53 BASE	70A/C	14+	-
55 "	70A/C	26+	-
56 "	-	-	44+
54 " (106)	10A/C	10+	-

3) STICK SPACING - 15 YARDS.

4) PHOTOGRAPHY.

ALL AIRCRAFT TO CARRY NIGHT CAMERAS AND PHOTO FLASHES.
PHOTO FLASH FUZES TO BE SET TO EXPLODE 2000 FT ABOVE THE
TARGET.

50% A/C 53 AND 55 BASES AND 100% A/C 56 BASE AND 106 ARE TO
CARRY COMPOSITE NIGHT FILM.

ALL REMAINING A/C H.S.N. FILM.

MUFFS ARE TO BE FITTED AND PLUGGED IN.

5) WINDOW.

IN ACCORDANCE WITH 5 GP O.I. EXCEPT THAT START LINE IS
0700E AND STOP LINE 0600E.

6. MASTER BOMBER, DEPUTIES AND W/T LINK TEAM TO BE APPOINTED BY 54 BASE COMMANDER.

7. PLAN OF ATTACK.

A) MARKING POINT IS H0400 V0370 (ON 90/2)
OR H0530 V0655 (ON 90/6).

B) SECTOR	DELAY	RELEASE	SQDN	HEIGHT.
A. 072-089	9 SECS		619)	6000-6400
	12		106)	
B. 089-106	8		57)	6600-7000
	11		630)	
C. 106-123	8		44)	7200-7600
	11		207)	
D. 123-140	8		463)	7800-8200
	11		467)	
E. 140-157	8		50)	8400-8800
	11		61)	

THE ABOVE SQUADRONS ARE TO AIM THE CENTRE BOMB OF THE STICK AT THE MARKERS (UNLESS OTHERWISE ORDERED BY CONTROLLER), DELAYING RELEASE THE NUMBER OF SECONDS DETAILED ABOVE.

C) 56 BASE

- A. MARKING POINT ON ILL. 90/6 IS H 0170 V0410.
- B. 54 BASE ARE TO MARK THIS POINT WITH T1 YELLOW IN SUFFICIENT TIME BUT NOT TOO LATER THAN H HOUR FOR 56 BASE BOMBING TO COMMENCE AT H + 5.
- C. 56 BASE ARE TO APPOINT CONTROLLER AND DEPUTY WHO ARE TO BE RESPONSIBLE FOR DIRECTING THE 56 BASE ATTACK. THE 54 BASE MASTER BOMBER IS TO ASSESS THIS MARKING AND PASS ANY ERROR TO 56 BASE CONTROLLER, WHO WILL HAVE RECEIVED THE TRUE WIND AT H - 5.
- D. IF THE MARKING IS ACCURATE, 56 BASE CONTROLLER WILL INSTRUCT 56 BASE A/C TO AIM THE CENTRE BOMB OF THE STICK AT THE T1 YELLOW, AND DELAY RELEASE FOR 4 SECS. IN THE EVENT OF THE MARKER BEING DISPLACED EAST OR WEST OF THE CORRECT POINT, 56 BASE CONTROLLER IS TO CALCULATE A FALSE VECTOR TO PUT THE BOMBING PATTERN ALONG THE LENGTH OF THE MARSHALLING YARD. SHOULD THE MARKERS BE DISPLACED NORTH OR SOUTH, THE 56 BASE CONTROLLER IS TO ADJUST THE DELAY ACCORDINGLY.

8 54 BASE MARKING PLAN.

- A. AT H - 11, LANCASTERS WILL DROP T1 GREEN IN THE CENTRE OF THE TARGET.
- B. FROM H - 9, FLARES WILL ILLUMINATE THE AREA, AND IN THEIR LIGHT MOSQUITOES WILL MARK THE MARKING POINT.
- C. WHEN THE MASTER BOMBER IS SATISFIED WITH THE MARKING, HE WILL ORDER THE MAIN FORCE (EXCLUDING 56 BASE) TO BOMB AS PLANNED.
- D. IF THE MOSQUITOES CANNOT MARK BY H - 2, THE MASTER BOMBER IS TO DIRECT THEM TO BACK UP THE GREENS.
- E. MAIN FORCE BOMBING INSTRUCTIONS (EXCLUDING 56 BASE) THEN WILL BE:-
 - (I) REDS AS PLANNED.
 - (II) GREENS BACKED UP BY REDS.
 - (III) REDS DIRECT (IF GREEN INACCURATE).
- F. MARKING FOR 56 BASE AS ABOVE.

BT 041200A

C PARA 7 56 BASE SUB-PARA C CWA TIME BUT NOT LATER ETC

ILW AS

STAND BY FOR 'C' B/CASI

Y GFE NR OPS 0 'C' 'C'

FROM HQ 2 GROUP 047530A
TO JO BASE AND STATIONS.

OPS 0 4/DECEMBER/44
SECRET QQA BI

CONTINUATION OF FORM 'B' NO.42/

9. WINDFINDING.

MOSQUITOES OF NO. 24 BASE PLUS 6 RESERVE LANCASTERS ARE EACH TO FIND AN ACCURATE BOMBING WIND AS NEAR THE TARGET AREA AS POSSIBLE.

THE MOSQUITOES ARE TO PASS THEIR WINDS ON VHF STUD A BLE TO THE MOSQUITO BREEZE LEADER BY H - 17.

THE MOSQUITO BREEZE LEADER IS TO AVERAGE OUT THE WINDS AND TRANSMIT THE MEAN TO W/I LINK 1 BY H - 12.

THE LANCASTER AIRCRAFT ARE TO TRANSMIT THEIR WINDS TO W/I LINK 1 ON W/I ONLT BETWEEN H - 20 AND H - 10.

W/I LINK 1 IS TO AVERAGE ALL THE WINDS RECEIVED AND AT H - 2 TRANSMIT A MEAN TRUE WIND FOR 12,000 FEET TO ALL THE BATH FORCE ON W/I ONLT ~~0000~~ 0000 K/CS (CONTROL FREQUENCY).

JO BASE W/I LINK 1 IS TO ISSUE A TRUE OR VECTOR WIND AS REQUIRED ~~XXX~~ (V. PARA 7 ABOVE). ON 0000 K/CS AS SOON AS POSSIBLE AFTER H.

THE REMAINDER OF THE BATH FORCE ARE TO CORRECT FOR THE BORDSIGHT THE TRUE WIND TRANSMITTED BY W/I LINK 1 ACCORDING TO THE TYPE OF LOAD CARRIED. THESE CORRECTION FACTORS ARE TO BE ISSUED TO THE NAVIGATORS AT BRIEFING BY THE BOMBING LEADER.

10. H2S RESTRICTIONS.

H2S MARK 11 IS NOT REPEAT NOT TO BE SWITCHED ON THROUGHOUT THE WHOLE OPERATION EXCEPT AFTER 0200E ON THE RETURN ROUTE.

THIS RESTRICTION DOES NOT APPLY TO 45 SQUADRON WHO ARE TO SWITCH ALL H2S TRANSMISSIONS INTO THE DUMBT LOADS.

THE FOLLOWING RESTRICTIONS APPLY TO H2S MARK 111.

1. H2S MARK 111 IS TO SWITCHED ON BELOW 6000 FEET AND THE SCANNER SWITCHED OFF POINTING DIRECTLY AFT. SETTING UP AND TUNING IS TO BE CARRIED OUT WITHOUT TUNING THE SCANNER.
2. THE SCANNER IS TO BE MAINTAINED POINTING DIRECTLY AFT UNTIL 0300E IS REACHED.
3. AFTER 0300E UNRESTRICTED USE MAY BE MADE OF H2S MARK 111.

BT 047530A

EMR /CHRD GW R WITH R 047400 JRC AK

Übersetzung

Von Stab No. 5 Group an allen Basen und Stationen
4. Dezember 1944

- A. Formular ›B‹ Nr. 457
- B. Datum 4. Dezember 1944
- C. 260 Flugzeuge der No. 5 Group greifen das Ziel an. Gleichzeitig greifen Flugzeuge der No. 1 und 6 Groups Pike (Karlsruhe; d. Bearb.) an.
- D. Zerstörung eines feindlichen Industriezentrums und von Eisenbahnanlagen.
- E. Nacht des 4./5. Dezember 1944
- F. 53 Base 84 (Flugzeuge)
55 Base 96 (Flugzeuge)
56 Base 44 (Flugzeuge)
54 Base 20 (Flugzeuge) und Beleuchter- und Markiererverband
- G. SAWFISH (Heilbronn; d. Bearb.)
- H. Normal
- J. Gewöhnlich
- K. Basis – Reading (A) – 50°03'N 01°20'O (B) – 49°25'N 07°25'O (C) – Ziel. Ziel – 48°57'N 09°10'O (D) – 49°25'N 07°25'O (C) – 49°45'N 05°20'O (E) – 51°06'N 02°35'O (F) – Orfordness (G) – Basis.
- M. H-Stunde (Angriffszeit;d. Bearb.) = 19.00 Uhr.
 - 1. Zeit über Ziel für 53 und 55 Base und 106 Squadron H bis H + 5.
 - 2. Zeit über Ziel für 56 Base H + 5 bis H + 7.

- N. 1. Treibstoff 1600 Gallonen (7.278 Ltr.; d. Bearb.)
- 2. Bombenzuladung

	SEAR USUAL	PLUMDUFF	ABNORMAL ⁵
53 Base	70 Flgzge.	14	–
55 Base	70 Flgzge.	26	–
56 Base	–	–	44
54 Base (106)	10 Flgzge.	10	–

- 3. Bombenabstand beim Reihenwurf – 15 yards.
- 4. Luftbilder

Alle Flugzeuge sollen Nachtkameras und Photoblitzlichtbomben mitführen. Die Zünder der Photoblitzlichtbomben sind so einzustellen, daß sie 2000 Fuß über dem Ziel explodieren. 50% der Flugzeuge der 53 und 55 Base und 100% der 56 Base und der 106 Squadron sollen gemischten Nachtfilm mitführen. Alle übrigen Flugzeuge führen hochempfindlichen Nachtfilm mit. Wärmehüllen (für die Kameras; d. Bearb.) sind mitzuführen und anzuschließen.

- 5. Window
Gemäß den No. 5 Group Anweisungen, außer daß Startlinie 07°00'O und Haltlinie 06°00'O ist.
- 6. Master Bomber, Stellvertreter und das Tastfunkverbindungsteam sind vom Kommandeur der 54 Base zu bestimmen.
- 7. Angriffsplan
 - A) Markierungspunkt ist H (horizontal; d. Bearb.) 0400 V (vertikal) 0370 (auf [Illustration] 90/2) oder H0530 V0655 (auf 90/6).

B)	SEKTOR	VERZÖGERUNG BEIM ABWURF	SQUADRON	HÖHE
A.	72–89°	9	619	6000–6400 ft.
		12	106	
B.	89–106°	8	57	6600–7000
		11	630	
C.	106–123°	8	44	7200–7600
		11	207	
D.	123–140°	8	463	7800–8200
		11	467	
E.	140–157°	8	50	8400–8800
		11	61	

Die oben genannten Squadrons sollen die mittlere Bombe des Reihenwurfs auf die Markierung zielen (falls nichts anderes vom Controller befohlen wird), wobei der Abwurf um die obengenannte Anzahl von Sekunden zu verzögern ist.

C) 56 Base

- A. Markierungspunkt (ist) H0170 V0410 auf Illustration 90/6.
- B. 54 Base hat diesen Punkt mit gelben Zielmarkierungen in ausreichender Zeit aber nicht später als H-Stunde zu markieren, damit die Bombardierung durch 56 Base um H + 5 beginnen kann.
- C. 56 Base hat den Controller und den Stellvertreter zu bestimmen; sie sind für die Führung des Angriffs von 56 Base verantwortlich. Der Master Bomber von 54 Base hat diese Markierung zu bewerten und eventuelle Fehler an den Controller von 56 Base weiterzuleiten. Dieser wird den richtigen Wind um H-5 erhalten haben.
- D. Falls die Markierung genau ist, wird der Controller von 56 Base die Flugzeuge von 56 Base anweisen, die mittlere Bombe des Reihenwurfs auf die gelbe Zielmarkierung zu zielen und die Auslösung der Bomben um 4 Sekunden zu verzögern. Im Fall, daß die Markierung nach Osten oder Westen vom richtigen Markierungspunkt aus falsch plaziert wurde, hat der Controller der 56 Base einen falschen Wert zu errechnen, damit die Bombenwürfe die Länge des Rangierbahnhofs bedecken. Falls die Markierungen nach Norden oder Süden verschoben sein sollten, hat der Controller der 56 Base die Verzögerungszeit entsprechend anzupassen.

8. Markierungsplan 54 Base

- A. Um H – 11 werfen Lancaster grüne Zielmarkierungen in die Mitte des Ziels.
- B. Ab H – 9 werden Leuchtbomben das Gebiet erleuchten und in ihrem Licht werden Mosquitos den Markierungspunkt kennzeichnen.
- C. Sobald der Master Bomber mit der Markierung zufrieden ist, wird er dem Hauptverband (außer 56 Base) den Befehl geben, wie geplant zu bombardieren.
- D. Falls die Mosquitos bis H – 2 nicht markieren können, hat der Master Bomber sie anzuweisen, die grünen Markierungen zu verstärken.
- E. Die Bombardierungsanweisungen für den Hauptverband (außer 56 Base) werden dann sein: –
 - (I) Bombardierung der roten (Markierungen; d. Bearb.) wie geplant.
 - (II) Bombardierung der durch grüne (Markierungen) verstärkten roten.
 - (III) Bombardierung der roten direkt (wenn grüne ungenau sind).
- F. Markierung für 56 Base wie oben.

BT 041200A

Berichtige in Paragraph 7 56 Base Unterabschnitt B Zeit aber nicht später als usw.

OPS 8 4. Dezember 1944
Geheim QX BT

Fortsetzung von Formular >B< No. 457

9. Windermittlung

Mosquitos von Nr. 54 Base und 6 Reserve-Lancaster sollen je einzeln so nahe wie möglich beim Ziel einen genauen Wind für den Bombenabwurf ermitteln.

Die Mosquitos geben ihre Windermittlungen über UKW STUD A an die Mosquito des Führers der Windermittler spätestens bis H-17 weiter.

Die Mosquito des Führers der Windermittler hat den Durchschnitt der (durchgegebenen; d. Bearb.) Windwerte zu ermitteln und den Mittelwert an das Funkverbindungsflugzeug 1 bis H - 15 weiterzuleiten.

Die Lancaster-Flugzeuge sollen ihre Windwerte per Tastfunk an das Funkverbindungsflugzeug 1 nur zwischen H - 20 und H - 16 durchgeben.

Das Funkverbindungsflugzeug 1 hat den Durchschnitt aller empfangenen Windwerte zu ermitteln und den mittleren tatsächlichen Wind für 12.500 Fuß Höhe um H - 5 an den gesamten Hauptverband nur per Tastfunk 3680 Kilohertz (Kontroll-Frequenz) weiterzugeben.

Funkverbindungsflugzeug 1 von 56 Base hat den tatsächlichen oder falschen Wind, wie erforderlich (siehe Abschnitt 7 oben), auf 3580 Kilohertz sobald wie möglich nach H durchzugeben.

Der Rest des Hauptverbands hat den vom Funkverbindungsflugzeug 1 übermittelten tatsächlichen Wind für das Bombenzielgerät je nach der mitgeführten Bombenladung zu korrigieren. Diese Korrekturfaktoren sind den Navigatoren bei der Einsatzbesprechung durch den leitenden Offizier bekanntzugeben.

10. H2S Beschränkungen

H2S Mark II darf nicht, wiederhole nicht während des gesamten Einsatzes angeschaltet werden außer nach 0200°O auf dem Rückflug. Die Beschränkung gilt nicht für 49 Squadron, die alle H2S Abstrahlungen in die Scheinladungen richten sollen.

Die folgenden Beschränkungen beziehen sich auf H2S Mark III.

1. H2S Mark III ist unterhalb 8.000 Fuß anzuschalten, wobei der Radar-Abtaster direkt nach rückwärts gerichtet abgeschaltet bleibt. Einrichten und Abstimmen ist ohne Abstimmung des Abtasters durchzuführen.
2. Der Radar-Abtaster ist direkt nach rückwärts weisend zu belassen, bis 0500°O erreicht ist.
3. Nach Erreichen von 0500°O kann von H2S Mark III unbeschränkt Gebrauch gemacht werden.

BT 041330A

EMH / CHKD GW K WT TB R 041400 JRC AR

A 980 -
Appendix A
238

0590

ACTION SHEET NIGHT 4/5th DECEMBER 1944

<u>GROUP</u>	<u>NOS.</u>	<u>TARGET</u>
1	242 L) 10 L (ABC)	Pike Ditto
5	250 L) 7 M)	Sawfish Ditto
6	200 H or L	Pike
8-(FFF)	64 L) 12 M) 54 M 6 M - 6 M	Markers etc on Pike Ditto Rainbow Gudgeon Bass

Note 1

Bomb Loads
 1 Group - 162 L maximum number of arm 59 bombs, 27 L - Plumduff, remainder - sear usual
 5 Group - 150 L sear usual, 100 L - plumduff
 6 Group - 40 L - cookie, remainder - sear usual

Note 2

1900 hours Sawfish and Pike - 1930 hrs. Rainbow - 1910 hrs.

Note 3

Waves and T O T'S

1st	60 L of 1 Group,	50 H or L of 6 Group	T O T to H + 3
2nd	61 L of 1 Group	Ditto	T O T + 3 to H+6
3rd	Ditto	Ditto	T O T H + 6 to H + 9
4th	60 L of 1 Group,	Ditto	T O T H+9 to H+12

Where possible aircraft carrying 1 B's are to phased in the last waves of the attack
 Sawfish T O T H to H+7

Note 4

Aiming points Pike - 1000 yards 276.deg. from Pike's 'A' .

Note 5

Marking Pike - full P F F Sawfish - 5 Group

Note 6

Signals and radar silence. Is to be enforced on the outward flight until reaching 0530E at which point H2S is to be switched on for the remainder of the operation

Note 7

Routes: Pike - Base - Reading - 5003N 0120E - 4920N 0605E - TGT
- 4858N 0834E - 4845N 0820E - 4910N 0600E - 4940N 0400E -
5106N 0235E - Orfordness - Base

Swafish - Base - Reading - 5003N 0120E - 4925N 0725E - TGT
- 4857N 0910E - 4925N 0725E - 4945N 0520E - 5106N 0235E -
Orfordness - Base

Übersetzung

AN:- O. C. S.A.S.O. OPS 1. INT. MET. OPS.

0590

EINSATZ-BLATT NACHT 4./5. DEZEMBER 1944

<u>GROUP</u>	<u>ANZAHL</u>	<u>ZIEL</u>
1	242 L)	Pike
	10 L (ABC)	dto.
5	250 L)	Sawfish
	7 M)	dto.
6	200 H oder L	Pike
8(PFF)	64 L)	Markierer usw. auf Pike
	12 M)	dto.
	54 M	Rainbow
	6 M	Gudgeon
	6 M	Bass

BEMERKUNG 1

Bombenladungen 1 Group – 162 L höchste Anzahl AN M–59 Bomben, 27 L – Plumduff,
Rest – sear usual
5 Group – 150 L sear usual, 100 L – plumduff
6 Group – 40 L – cookie, Rest – sear usual

BEMERKUNG 2

↳H< Stunde Sawfish und Pike – 19.30 Uhr. Rainbow – 19.10 Uhr.

BEMERKUNG 3

Wellen und Zeiten über Ziel

Pike

1. 60 L der 1 Group, 50 H oder L der 6 Group Züz H bis H+3
2. 61 L der 1 Group, dto. Züz H+3 bis H+6
3. dto. dto. Züz H+6 bus H+9
4. 60 L der 1 Group, dto. Züz H+9 bis H+12

Wo möglich, sind die Flugzeuge, die Brandbomben tragen, in die letzten Wellen des Angriffs einzureihen.

BEMERKUNG 4

Zielpunkte Pike – 1000 yards 276° vom (Punkt) Pike ↳A<.

BEMERKUNG 5

Markierung Pike – voll nach (Verfahren) P.F.F. Sawfish – 5 Group(-Verfahren)

BEMERKUNG 6

Funk- und Radarstille. Ist beim Anflug einzuhalten, bis 05°30' O erreicht ist. Ab diesem Punkt ist das H2S-Gerät für den Rest des Einsatzes in Betrieb zu nehmen.

BEMERKUNG 7

Flugrouten: Pike – Basis – Reading – 50°03'N 01°20'O – 49°20'N 06°05'O – Ziel – 48°58'N 08°34'O – 48°45'N 08°20'O – 49°10'N 06°00'O – 49°40'N 04°00'N – 51°06'N 02°35'O –Orfordness – Basis.

Sawfish – Basis – Reading – 05°03'N 01°20'O – 49°25'N 07°25'O – Ziel – 48°57'N 09°10'O – 49°25'N 07°25'O – 49°45'N 05°20'O – 51°06'N 02°35'O – Orfordness – Basis.

Quelle: PRO, London, AIR 25/124.

Begleitbericht zur Erfassung der Nachtaufnahmen Nr. 523

Aufgenommen am 4./5. Dezember 1944

Ziel: – HEILBRONN

Erstellt bis 09.00 Uhr 6.12.44

Erfasste Flugzeuge der 5 Group

Matkierer-Flugzeuge

Lfd. Nr.	Pilot	Sqdn.	Flgzz.	Aufnahmezeit	Abwurf lt. Bericht	Tatsächlicher Abwurf nach Aufnahme	Abgeworfen
1	F/O Robertson	97	D	19.18	Stadtmitte	Rathenauplatz	ZM (grün) + LB
2	F/O Birdling	83	S	19.20	Stadtmitte	Oberhalb Straße Böckingen-Klingenberg	LB
3	F/O Duncan	83	W	19.20	Stadtmitte	Gewann Eisbiegel/Untere Viehweide	ZM (grün) + LB
4	W/C Baker	97	J	19.20	5¼ Meilen vor grünen ZM	Hundsbergstraße/Pfuhlistraße	LB
5	F/L Shorter	97	A	19.21	Stadtmitte	Neipperger/Heuchelberger Str. (Böck.)	LB
6	F/L Brooker	97	E	19.23	Stadtmitte	Ecke Gottl.-Daimler-/Koeppfstraße	LB
7	F/O Hines	97	H	19.23	Stadtmitte	Güterbahnhof	LB
8	F/O Hamilton	97	N	19.23	wie geplant	Gewann Nonnenbuckel	LB
9	F/O Shand	83	O	19.23	Hafengebiet unmittelbar O des Güterbahnhofs	Thomaswörth/Spitalwiese	LZZ-Bomben (1/2 Std.)
10	F/O Noon	97	T	19.23	wie geplant (?)	Gewann Mittlerer Weg (Böck.)	LB
11	F/L Falls	83	L	19.24	wie geplant (?)	über Weinsberger Sattel	LB
12	F/O Cassidy	83	G	19.24	wie geplant (?)	Südstraße/Steinstraße	LB
13	F/L Weber	83	C	19.24	über grünen ZM	über Frankenbach	LB
14	F/O Negus	97	U	19.25	wie geplant (?)	S Großgart. Str./Einmündung Ad.-Alter.-Str.	ZM (grün) + LB
15	F/O Greening	97	M	19.25	wie geplant (?)	Hans-Riesser-Str./Austraße	LB
16	F/O Ryan	97	B	19.25	wie geplant (?)	über Brückenstraße (N'gartach)	LB
17	F/O Yaxley	97	G	19.25	wie geplant (?)	über Krankenhaus Jägerhausstraße	LB
18	F/O Pereira	83	T	19.19	in der Stadt, wenig über H2S-Zielpunkt hinaus	Sicherer-/Nord-/Paul-Göbel-Straße	ZM (grün) + LB
<u>Flugzeuge des Hauptverbandes</u>							
1	nicht erfaßt						
2	F/O Warnock	97	L	19.19	Stadt wie befohlen (?)	Waldrand NW Weinsberger Sattel	LZZ-Bomben (1/2 Std.)
3	F/O Cottman	97	C	19.20	Stadt wie befohlen (?)	Warberhang SO Wartbergturm	LZZ-Bomben (1/2 Std.)
4	S/L Osborn	83	V	19.25	Stadt wie befohlen (?)	N Kreuzgrundsiedlg. freies Feld	LZZ-Bomben (1/2 Std.)
5	F/O Heath	61	B	19.29	Stadt wie befohlen (?)	HSV- und VFR-Sportplatz	Spreng- u. Brandbomb.
6	F/O Henderson	207	M	19.30	Stadt wie befohlen (?)	Sicher-/Stuttgarter/Blücherstraße	Spreng- u. Brandbomb.
7	F/L Lewis	44	T	19.30	Stadt wie befohlen (?)	Bahnhof-/Frankfurter Straße	Spreng- u. Brandbomb.
8	F/O Smith	61	D	19.31	Stadt wie befohlen (?)	Bahnkörper unmittelbar S Kanalende	Spreng- u. Brandbomb.

9	F/O Blain	189	U	19.32	Rangierbahnhof	Brücke Bahnhof-/ Kaiserstraße	Sprengbomben
10	S/L Fadden	61	N	19.33	Stadt wie befohlen (?)	N Gefängnis zw. Wollhaus-/Lerchenstraße	Spreng- u. Brandbomb.
11	F/L Hayler	44	Y	19.33	Stadt wie befohlen (?)	zw. Neckarufer u. Deutschofstraße	Spreng- u. Brandbomb.
12	F/O Irving	44	U	19.33	Stadt wie befohlen (?)	über Hauptfriedhof	Spreng- u. Brandbomb.
13	F/O Hudson	207	U	19.33	Stadt wie befohlen (?)	W Hauptfriedhof zw. Alexander-/ Gutenbergstr.	Spreng- u. Brandbomb.
14	W/C Millington	227	F	19.33	Rangierbahnhof	über Marktplatz vor Rathaus	Sprengbomben
15	F/O Smith	57	Q	19.33 1/2	Stadt wie befohlen (?)	S Frankenbach auf freies Feld	Spreng- u. Brandbomb.
16	F/O Johnston	619	S	19.34	Stadt wie befohlen (?)	Au-/Brüggemannstraße	Spreng- u. Brandbomb.
17	F/O Richter	189	H	19.34	Rangierbahnhof	W Frankenbach	Sprengbomben
18	F/O Patkin	49	E	19.34 1/2	Rangierbahnhof	Rangierbahnhof Böckingen	Sprengbomben
19	F/O Farrer	50	C	19.35	Stadt wie befohlen (?)	Rangierbahnhof Böckingen	Spreng- u. Brandbomb.
20	F/O Horton	227	L	19.35	Rangierbahnhof	Nordende Ludwigsbürger/Klingenb. Str.	Sprengbomben
21	F/O Peel	227	D	19.36 1/2	Rangierbahnhof	Gewann Thomaswörth	Sprengbomben
22	F/L Kilgor	227	G	19.37	Rangierbahnhof	R 27 N Kreuzung Karl-Wüst-Straße	Sprengbomben
23	F/O Curran	619	Z	19.38	Stadt wie befohlen (?)	NO-Ende Käferflugstraße	Spreng- u. Brandbomb.
24	F/O London	227	P	19.38 1/2	Rangierbahnhof	Großgart. Str. W. Einmündg. A.-Alter-Str.	Sprengbomben
25	W/C Shorthouse	189	C	19.39	Rangierbahnhof	Gewann Haselster	Sprengbomben
26	F/O Howells	463	J	19.34	Stadt wie befohlen (?)	Kreuzung Weipperter-/Etzelstraße	LZZ-Bomben (6 Std.)
27	F/O Townley	463	M	19.33	Stadt wie befohlen (?)	Gewann Mittlerer Weg (Böck.)	Spreng- u. Brandbomb.
28	F/O Edwards	467	W	19.31 1/2	Stadt wie befohlen (?)	N Römer-Kastell Böckingen	Spreng- u. Brandbomb.
29	F/O Swain	467	N	19.32	Stadt wie befohlen (?)	Gewann Metzgeracker/Hospitaläcker Sonth.	Spreng- u. Brandbomb.
30	F/O Gummersall	467	K	19.36	Stadt wie befohlen (?)	N Wintermaten	Spreng- u. Brandbomb.

Erläuterungen

ZM = Zielmarkierung(en)

LB = Leuchtbomben

LZZ = Langzeitzünder

N = nördlich, Nord-

S = südlich, Süd-

O = ostwärts, Ost-

W = westlich, West-

F/O = Flying Officer (Oberleutnant)

F/L = Flight Lieutenant (Hauptmann)

S/L = Squadron Leader (Major)

W/C = Wing Commander (Oberstleutnant)

Auszüge aus Operations Records Books von Squadrons der No. 5 Group R.A.F. (4./5. Dezember 1944)

Figur-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Kommentar
<u>44 SQUADRON</u>				
L III PB381 »F«	F/L Sutherland	16.18	23.56	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb Load 1/4000 HC + 12/150 4 lb inc. Clear visibility. 2 Red T.I.'s seen. Attacked at 19.31 hrs., from 12,300 ft., 113 degs. T., 160 TAS. Bombed on two Red T.I.'s plus 14 seconds. One big fire starting on leaving target. SORTIE COMPLETED.
L I DB751 «G«	F/O Dann	16.20	Missing	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb Load 1/4000 HC + 12/150 4lb Inc. AIRCRAFT MISSING.
L I PD373	Capt. Hirschfeld			BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb Load 1/4000 HC + 12/150 4 lb. Inc. AIRCRAFT MISSING.
LIII LM625 »H«	F/O Gardiner	16.26	23.18	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb Load 1/4000 HC + 12/150 4 lb. Inc. Clear visibility. Attacked at 1932 hrs. from 12,500 ft. 106 degs. T., 175 mph. Bombed M.P.I. of Red T.I. plus 6" + 8". Very well concentrated effort with only two stray sticks overshooting. Marking very good. Shot up twice in friendly territory; once at 51.15N, 00.35W (17.35 hrs) and again at 48.36N. 06.32E (20.35 hrs) at 3000 and 6000 ft respectively. Effort at target well concentrated and directed. SORTIE COMPLETED.
LIII PB190 «J«	F/O Fugger	16.19	23.16	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb Load 1/4000 MC 12/150 4 lb Inc. Clear visibility. Base about 12,600 feet. Attacked at 19.29 hrs from 12,500 ft., 115 degs. T. 170 IAS. Bombed M.P.I. of Red T.I.'s plus 6 seconds plus 8 seconds. Marking very well concentrated. Only a brief view gained of target owing to descending through cloud to make run-up. Two accurate sticks seen to fall prior to bombing. Rear Turret stoppage. Arrived early. Success difficult to ascertain at this time. Controller called force in at H - 3. SORTIE COMPLETED.
L III PB251 "O"	F/O Kennedy	16.25	23.36	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb Load 1/4000 MC + 12/150 4 lb Inc. Clear. Cloud broke just in time. Haze and smoke on ground. Bombed at 1933 hrs from 12,200 ft 118 degs. T., 150 IAS., centre Red T.I. plus 14 seconds. Fires taking hold. Target well ablaze after leaving. I'B's and H.E. falling on target overshooting T.I.'s. Target extremely brightly illuminated cloud base reflecting fires. SORTIE COMPLETED.
L "T"	F/L Lewis			19.30 hrs.
L "Y"	F/L Hayler			19.33 hrs.
L "J"	F/O Irving			19.33 hrs.
<u>49. SYUADRON (?)</u>				
L "E"	F/O Parkin			19.34 1/2 hrs.
L "F"	F/O Watson			19.38 hrs.
<u>50. SQUADRON</u>				
L "C"	f/O Farrer			19.35 hrs.

57 SQUADRON					
L I PD288 (?)	F/O Campbell	16.20	23.16	Sortie completed. Bomb Load – 1 x 4000 HC; 5 x 1000 MC; 5 x 500 MC.	
L I PD348	F/O Hooper	16.23	23.50	Sortie completed. Bomb load as above.	
L I PD764	F/O Hughes	16.24	23.24	Sortie completed. Bomb load – 1 x 4000 HC; 1800 x 4lb inc.	
L III ND572	F/O Kirton	16.18	23.24	Sortie completed. Bomb load – 1 x 4000 HC; 5 x 1000 MC; 5 x 500 MC.	
L I ME696	Lt Becker	16.30		MISSING – Nothing heard after take-off. Bomb load – 1 x 4000 HC; 1800 x 4lb. inc.	
L "Q"	F/O Smith			19.33 1/2 hrs.	
61 Squadron					
L "B"	F/O Heath			19.29 hrs.	
L "D"	F/O Smith			19.31 hrs.	
L "N"	S/L Fadden			19.33 hrs.	
L "J"	F/O Hutchins			19.32 hrs.	
83SQUADRON					
L III "W" PB452	F/O Duncan	16.29	23.20	Weather over the target was clear. Arrived at 19.20 hrs at a height of 15,300 feet. Identified target on H.2.S. and by same means 1 x B.22 Green T.I. and 1 x No. 16 Green and flash. Our Green T.I.'s were dropped after a very good run in, but we banked to port slightly so the photograph will not show Green T.I.'s. One more Green T.I. seen which was in built up area. Concentration and illumination from flares very good. Reserve flares not required. Red T.I.'s were close to Aiming Point between the River and the Canal.	
L III "T" PB694	P/O Pereira	16.30	23.31	1 x T.I. Green B.22, 1 x T.I. Green B.16, 12 x C.P. No. 1. Target identified on H.2.S. at 19.18 hrs at 15,000 feet. Nothing was seen when we arrived. Our run was satisfactory and our T.I. appeared to be in the town, but slightly overshooting H.2.S. Aiming Point. No other Greens seen. Flares seemed to illuminate well but one stick undershot by about 4 or 5 miles. One Red T.I. seen to cascade about 19.20 hrs. in bend of River by marshalling yard. No Yellow T.I. seen.	
L III "J" PB341	F/O Gamble	16.26	23.07	1 x T.I. Green B.22, 1 x T.I. Green B. 16, 12 x C.P. No. 1 We dropped flares blind as briefed, marking carried out very quickly. First markers "Tally Ho" before end of flare run. Nothing further heard as we encountered icing trouble after turning to starboard after flare run. Severe icing encountered at 21.10 hrs.	
L III "E" PB470	F/O Norbury	16.19	23.09	14 x C.P. No. 1 Target identified on H.2.S. at 19.19 hrs. at 15,000 feet. Dropped our flares as briefed. Target marked very quickly no announcement of T.I.'s heard. Heard Controller say illuminations from flares was very good. Severe icing encountered 7,000 feet. Climbed to get out of it.	
L III "B" ME311	S/L Twiggs	16.11	23.00	14 x C.P. No. 1 Target identified on H.2.S. at 19.21 hrs at 15,000 feet. Arrived at target in time ordered. Made an excellent run up to drop our flares, and as we turned away it was obvious that the whole town was illuminated and markers had no difficulty in marking.	

Flgzt-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Kommentar
L III "S" PB368	F/O Birdling	16.20	22.44	5/10 cloud at target within 20 miles at Position D. We identified target on H.2.S. and at 19.20 hrs at a height of 15,000 feet dropped our flares and Green T.I.'s on time. The run was a good one and illumination from the flares was good. Three Red T.I.'s were seen to be between the two rivers. No assessment was heard due to noisy V.H.F. We encountered severe icing en route. 14 x C.P. No. 1
L III "L" PB697	F/L Falls	16.15	23.30	Target was identified by flares and markers and was clear when we arrived. We dropped our flares and photoflash at 19.23 hrs at 12,500 feet to port of Green T.I. as briefed. Red T.I. was seen to cascade during our flare run. This Red T.I. was thought to be slightly North of marking point. A Green T.I. further East seemed to be in centre of town. Our V.H.F. was u/s but an average wind of 248/58 m.p.h. was passed by W.T. 14 x C.P. No. 1
L III "Q" PB533	F/O Judge	16.16	22.58	It was clear at the target and visibility was good when we arrived. We identified target by Green T.I. and flares already down. At 19.23 hrs at 12,500 feet we dropped our flares about 1 mile upwind of Green T.I. The first Green T.I. fell in the built up area. Illuminations from flares was excellent as Red T.I. was down on M.P. V.H.F. reception was poor. Spoof Red T.I. seen at 19.22 hrs before attack started. Colour was dull and it appeared to light up on the ground North of town. 14 x C.P. No. 1
L III "R" PB435	F/O Cartwright	16.18	23.02	Target identified by flares and ground detail. Small amounts of cloud but visibility was good. At 19.23½ hrs at 12,500 feet we dropped our flares 1 mile to starboard of Green T.I. Illumination from flares was excellent and marking was well placed; a Red T.I. being well in the marshalling yards. Bombing appeared to be well on the town and about four good fires were seen. 14 x C.P. No. 1
L III "K" ND858	F/O Inmiss	16.18	23.32	We identified target, which was clear, by Green and Red T.I.'s. We were seven minutes late owing to misjudgement of wind and distance from target. At 19.30 hrs at 12,500 feet, we dropped our flares and photoflash 1 1/2 - 2 miles upwind of Green T.I. Illumination of flares was excellent and Green T.I. were in built up area and adjacent to Red T.I.'s. 14 x C.P. No. 1
L III "N" PB134	F/O Mitchell	16.28	23.07	Target was clear and was identified visually and checked on H.2.S. We dropped our flares at 19.21 1/2 hrs at 13,000 feet, over the Red and Green T.I. On running up to the target most of the flares seemed to be on the Port Side but illumination and markers were excellent. Climbed to avoid severe icing on way back from Target. 14 x C.P. No. 1
L III "C" PB...	F/L Weber	16.20	23.04	Target identified by Green. T.I.'s on H.2.S. We dropped our flares over Green T.I.'s at 19.24 hrs at a height of 15,000 feet. The illumination was very bright and marking excellent. Two of our flares hung up and one was jettisoned on the return journey, the other being brought back. We lost our port fixed aerial due to icing. ?

L III "G" ND824	F/O Cassidy	16.33	23.33	Target was clear and was identified by flares and markers. Our flares were dropped at 19.31 hrs at 15,000 feet upwind of Green T.I. as briefed; Green T.I. seen to be in the centre of the town. Controller's order to hold reserve Flares not received until after ours had been released. 14 x C.P. No. 1
L III "Q" MO529	F/O Tutton	16.25	23.37	Target identified by Red T.I.'s and existing flares. Our flares were not required and were brought back along with photoflash. Target was very well illuminated and marking appeared to be good. Three violent explosions seen in target area just after leaving. Severe icing encountered en route. 14 x C.P. No. 1
L III "U" PB438	S/L Osborn	16.26	23.45	Target was identified on H.2.S. and we dropped our bomb load at 19.25 hrs at 13,000 feet on H.2.S. We were six minutes late owing to the fact that the port inner engine was u/s. Markers seen to be well in the built up area and illumination from the flares was 'terrific'. Bombing appeared to be all round the Red T.I. 10 x 1000 M.C. 1/2 hr delay.
L III "N" MD692	F/O Phillips	16.25	23.22	Target was clear and was identified on H.2.S. We dropped our bomb load at 19.18 1/2 hrs at 13,000 feet on H.2.S. Illumination from the flares was excellent and marking was good. Severe icing was encountered after leaving the target and we climbed to avoid it. 10 x 1000 M.C. 1/2 hr delay.
L III "Q" MD979	F/O Shand	16.32	22.53	Target was clear and was identified by existing flares and markers. We dropped our bomb load at 19.23 hrs at 13,000 feet on Red. T.I. We were unable to bomb blind as the H.2.S. was interfering with the intercom and we were obliged to switch it off. We ran over the target, however, at H-11 as supporters and then orbited and bombed visually as stated above. The H.2.S. was switched off owing to an exceptionally loud howl. The target was brilliantly illuminated and our bombs were estimated to have fallen in the area of the docks immediately East of the marshalling yards. 10 x 1000 M.C. 1/2 hr delay
<u>97 SQUADRON</u>				
L III "R" PB156	F/O Woolhough	16.28	22.23	Clear. Target located (by flares, Green T.I.'s etc). Owing to a Navigational error we arrived at approx. 8 mins. late; as it was too late to drop the Green T.I.'s we waited to see if our flares were needed. At 19.34 Controller said that no more were wanted and ordered bombing to commence. Flares seemed excellent also were the markers. There seemed to be some difficulty with the Yellow T.I.'s. 1 T.I. Green B.22, 1 ditto., 12.C.P. No.1.
L III "D" PB706	F/O Robertson	16.10	22.58	Clear sky. Target located on H.2.S. Dropped Green T.I.'s at 19.18 hrs. as briefed. First Red T.I. assessed as 200 yds. out. Flares were very good. At 19.24 Backers called in, no more illumination required. Icing encountered Heilbronn area. 1 T.I. Green B.22, 1 T.I. Green No. 16, 12 C.P. No. 1.
L III "J" PD410	W/C Baker	16.17	22.42	Clear sky. Good visibility. Target identified by Green T.I. 1st Green T.I. fell about 1 minute before we dropped our flares at 19.20 hrs. Our H.2.S. was u/s after 18.28 hours, so we dropped visually. The first flare being released 5.4 miles short of the Green T.I. No other flares were down at the time. 1st stick of flares after ours were two miles to port. No red or yellow T.I.'s seen at time we were over. Ground detail could be seen and the A/P identified easily. Target subsequently well illuminated. 14 C.P. No. 1

Figz-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Kommentar
L III "F" PB473	F/L McConnell	16.06	23.23	Clear sky, good visibility. Target identified by Red T.I.'s, flares, river and built up areas. H.2.S. u/s from the start, could be used for navigation only, not for bombing. We were 5 minutes early on target; we orbited left and came into target on right heading for dropping and were just about to drop at 19.24 hrs. Controller ordered no more flares. Illumination very good. No assessments of Red T.I.'s heard. Two Red T.I.'s appeared close together on East bank of river opposite M/P. H.2.S. not successful for navigation, navigators coped on D.R. very well. 14 C.P. No. 1
L III "G" PA973	F/L Shorter	16.27	22.48	Clear sky. Target identified by H.2.S. One Red T.I. seen approx. 150 yds. 200° from marking point. Long arm of the docks showed up very clearly. Red was to the East of this arm. Illumination was perfect and marking carried out very accurately. Dropped at 19.21 hrs. 14 C.P. No. 1
L III "O" PB408	F/O Coulter	16.19	22.39	Layers of cloud on West of target; target clear, with some haze. Target located on H.2.S. One Green T.I. seen on centre of town. Our flares appeared good, general illumination was adequate with F.F.I. and 2 Reds seen to go down close together as we left Target at 19.23. Controller heard clearly at times, but at other times he was unintelligible. No yellow T.I.'s seen. 14 C.P. No. 1
L III "T" ND589	F/O Noon	16.33	22.37	No cloud. Target identified by flares. Before we had finished release of flares at 19.23 hrs., assessment of Red T.I. in progress. 14 C.P. No. 1
L III "N" ND495	F/O Hamilton	16.16	22.53	Clear sky. Good visibility. Target identified by Red and Green T.I.'s, existing flares, river and built up area. Dropped at 19.23 hrs. Reds fell punctually and appeared accurate. V.H.F. was fairly satisfactory, much "nattering" heard however. Illumination was remarkable. Explosion in target area at 19.56 hrs. seen from 48.25N 07.20E. V.H.F. aerial came adrift and damaged mid upper turret. 14 C.P. No. 1
L III "E" PB588	F/L Brooker	16.10	22.41	Clear sky. Good visibility. Target identified by existing flares, river and built up area. 1st Red T.I. was down before we dropped at 19.23 hrs. and was dead accurate on A.P. It was backed up almost immediately. 1st green was seen to explode but died out. 2nd Green T.I. seen to be on target area approx. 19.19 hrs. Assessment not heard on V.H.F. Link 4 heard at H-17 approx.; apart from this nothing heard. At H-20 wind sent was 292/54. Average wind from Lancs was 284/57. Link 1 transmitted same wind, we did not therefore transmit ours. Suspected smoke screen seen North of Hecker-sum (Neckarsulm; Bearb.) during beginning of attack to East and West of river. 14 C.P. No. 1
L III "H" PB700	F/O Hines	16.22	22.33	Sky clear, except for wispy stratus. Target identified by flares. Good concentration of flares. Illumination perfect. 2 Green T.I.'s seen East of river. As we left target Controller's speech on VHF was intermittent. Controller warned me to be prepared to take over link duties, as we were unable to contact link 1 on R/T. We reported his VHF as u/s by W/T at H-2. Dropped at 19.23 hrs. 14 C.P. No. 1
L III "B" PB157	F/O Ryan	16.30	22.37	Clear sky. Target identified by Green T.I.'s. Flares dropped as briefed at 19.25 hrs. but visually, not blind. Flares very concentrated. Markers good. Raid appeared to be successful. 14 C.P. No. 1

L III "M" PB461	F/O Greening	16.31	23.28	Clear sky. Target identified by Red & Green T.I.'s. Briefed to drop blind, range marker u/s, so dropped visually at 19.25 hrs. Flares were very good and as far as we could see the marking was also very good. 14 C.P. No. 1
L III "U" ND961	F/O Negus	16.24	22.46	Clear sky over target. Target identified by H.2.S. Small cluster of Green T.I.'s close together in built up area already down on run in. Red T.I.'s to East of Green T.I., also in a concentrated cluster. Illumination was excellent. No yellow T.I. seen. Controller heard perfectly because of the valve control. Dropped at 19.25 hrs. 1 Green T.I. B.22, 1 C.P. No. 1, 1 Green T.I. No. 16
L III "G" PB521	F/O Yaxley	16.19	23.42	3/10 thin cloud about 10,000 ft. Target identified by H.2.X. 2 lots of Greens already down in centre of town and one on South of town. Red T.I. went down by 19.25 hrs in marshalling yards. Markers were very good. Yellow T.I. seen after the run just outside the town to NNE near what appeared to be a road. Dropped at 19.25 hrs. 14 C.P. No. 1
L III "L" ND746	F/O Warnock	16.061	23.11	Clear sky. Target identified by H.2.S. First Green T.I. fell simultaneously with our bombs at 19.19 hrs. 10 x 1000 M.C. 1/2 hr. delay.
L III "C" PB133	F/O Cottmann	16.13	22.54	Drifting layer of cloud 3/10 ths; thin. Located target on H2S. Arrived on time and dropped bombs as instructed at 19.20 hrs. One Green T.I. seen at 19.19, flares followed at approx. 19.21. Illumination very good. Green T.I. identified as being in the town, S. of A/P between river and canal. 10 x 1000 M.C. 1/2 hr. delay.
<u>106 SQUADRON</u>				
L PB191	F/O Gray	16.35	23.20	Good visibility, no cloud at bombing height. Located target and saw three red target indicators. Bombed with 15 second delay as instructed from 11,000 feet at 19.34 hours. Attack appeared well concentrated. BOMB LOAD: 1 x 4000lb; 12 (150 x 4lb) Incend.
L PB281	F/O Thompson	16.30		Nothing was heard from this aircraft after leaving Base. MISSING.
L ND682	F/O Barrat	16.30	23.30	Clear below 10,000 the cloud at 13,000 feet. Located target and saw markers. Bombed centre of three red target indicators from 11,000 feet at 19.35 hours. Target obscured by smoke from fires and incendiaries. BOMB LOAD: 1 x 4000 lb; 12 (150 x 4lb) Incend.
L PB145	P/O Astbury	16.35	23.30	No cloud, good visibility. Target located and red and green markers seen. Bombed a single red target indicator overshooting by ... seconds. Bombing height 11,200 feet, time 19.36 hours. ... not observed but town was well alight as aircraft left. BOMB LOAD : 1 x 4000lb, 12 (150 x 4lb).
L PB724	F/O Scott	16.45	23.30	Target not attacked. The attacks from fighters on run up caused aircraft to get off track and made late, and by the time fighter broke off, missed target and too late to bomb. Bombs were jettisoned live two miles SE of target.
L PB232	F/O Phelen	16.40	23.35	No cloud below, good visibility. Markers seen at target. Bombed one red target indicator overshooting by 12 seconds, height 11,000 feet, time 19.33 hours. Many fires seen burning in the town. BOMB LOAD: 1 x 4000lb; 4 x 1000lb; 4 x 500lb.

Figz-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Kommentar
<u>189 SQUADRON</u>				
L III PB594	F/O Herbert	16.32	23.09	HEILBRONN. 19.37 hrs. 14,300 ft. Confusion as to Y.T.I. owing to flares and incendiaries; R & G T.I.'s seen. Town seemed to be receiving good attack. River lit up at 19.36 hrs by orange illuminating explosion in Town. Y.T.I. could not be discerned with any certainty. Jettisoning of incendiaries on return track a menace to the safety of the stream. Considered successful sortie.
L III NG308	F/L Ormston	16.47	23.16	HEILBRONN. 19.37 7/2 hrs. 14,200 ft. No results observed on our target, but Main Force target well alight in built up areas. Yellow T.I.'s not observed on first run in. Two Y.T.I.'s seen on orbit but were not very distinguishable considering excessive number of flares. Nothing else to identify the target. Good concentration of fires on the town. Considered successful sortie.
L III PB289	F/O Dykins	16.41	00.02	HEILBRONN. 19.55 hrs. 13,500ft. R.T.I. appeared at bend of river by Marshalling Yard. Only bombing wind received, no instruction on Y.T.I. which were not seen, V.H.F. Stud A lot of noise and interference. Stud C very good. W/T good. Considered successful sortie.
L I PB742	F/L Flood	16.36		HEILBRONN. Missing without trace. Reading 5003N 0120E - 4925N 0725E HEILBRONN.
L "U"	F/O Blain		19.32 hrs.	
L "H"	F/O Richter		19.34 hrs.	
L "C"	W/C Shorthouse		19.39 hrs.	
<u>207 SQUADRON</u>				
L I NC294	F/O Henderson	16.33	23.19	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb load 1x4000 lb HC, 12x150x4 lb incendiaries. Visibility good. Target surrounded by cloud up to 15,000 feet but clear gap over target. Target identified by Red T.I., visually and flares. Bombed at 19.30 hours from 12,500 feet heading 116° (T) I.A.S. 185 mph. In and out of cloud at 5-6,000 feet. Icing at 6,000 feet after leaving target. On run up order to bomb received on V.H.F. (Flcs as planned). SORTIE COMPLETED.
L I PB764	F/O Degaris	16.29	23.54	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb load 1x4000 lb HC, 12x150x4 lb incendiaries. Weather clear. target identified by Markers and visually. Bombed at 19.33 hours from 12,400 feet heading 120° (T) I.A.S. 170 mph. Ordered to bomb as planned. Some sticks seen bursting beyond T.I.'s. Some fires seen. Rain and icing on return at low height (5,000) feet. SORTIE COMPLETED.
L I LL968	F/O Lovett	16.34		BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb load 1x4000 lb HC, 12x150x5 lb incendiaries. AIRCRAFT MISSING.
L III PD220	F/O Rowell	16.35	23.45	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb load 1x4000 lb HC, 12x150x4 lb incendiaries. On edge of target and up to about 14,500 feet and above. Target identified by Red. T.I.'s Bombed at 19.34 hours from 9,500 feet heading 095° (T) I.A.S. 180 mph. Overshot fires by 150 yards to compensate for false setting on bombsight which was set for 12,500 feet. Were in cloud at bombing height so came down below it. SORTIE COMPLETED.

L III PD322	F/O Wells	16.27	23.47	BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb load 1x4000 lb HC, 5x1000 lb ANM. 5x500 lb MC. Weather clear above 14,000 feet. Target identified by Green and Red Markers and visually. Bombed at 19.31 hours from 12,300 feet heading 105° (T) IAS. 170 mph. Ordered to bomb Reds as planned. Target identified in light of flares. Bombing seemed beyond marker. Several fires starting. Had to fly at lowest possible safety height (5000 ft) owing to icing and rain for low return. SORTIE COMPLETED.
L I PB765 "B"	F/O Wall	16.37		BOMBING ATTACK HEILBRONN. Bomb load 1x4000 lb HC. 5x1000 AMN 5x500 MC. AIRCRAFT MISSING.
L "U"	F/O Hudson		19.33 hrs.	
L "F"	F/O Hiddlestone		19.34 hrs.	
227 SQUADRON				
L III PB610 "O"	F/O Whitechurch	16.32	23.37	HEILBRONN attacked at 19.37 hours, 14,500 ft. 160 deg. T. 165 m.p.h. Weather clear over target. Target identified by Yellow T.I.'s Cluster of Yellow T.I.'s in Bomb Sight. Found it very difficult to identify yellow T.I. Orbited once to help identify target.
L III PB404 "X"	F/O Wilson	16.38	23.32	HEILBRONN attacked at 19.42 hours, 14,400 ft. 350 deg. T. 170 m.p.h. No cloud over target, but about 7/10ths all round. Visibility good. Target identified by Red. T.I. Red. T.I. in Bomb Sight. Could not see Yellow T.I.'s. Did two orbits and bombed Red T.I. direct. Town well alight and altogether seemed excellent Town attack. 1 x 1000 MC brought back. Hung up over target.
L I PB672 "C"	F/O Britton	16.40		Missing without trace. Nothing heard after take off.
L I LM259 "J"	F/O Herbert	16.31		Missing without trace. Nothing heard after take off.
L PD345 "F"	W/C Millington	16.28		19.33 hrs., 14,250 ft., 113°, 165 mph.
L PB731 "L"	F/O Horton	16.35		19.35 hrs., 14,500 ft., 110°, 170 mph.
L NG296 "D"	F/O Peel	16.39		19.36 1/2 hrs., 14,300 ft., 106°, 155 mph.
L PD349 "G"	F/O Kilgor	16.29		19.37 hrs., 14,000 ft., 130°, 160 mph.
L PB646 "P"	F/O London	16.38		19.38 1/2 hrs., 14,400 ft., 195°, 160 mph.
L PB649 "K"	F/O Crocker	16.35		19.36 hrs., 14,250 ft., 103°, 165 mph.
L PB666 "J"	F/O Green	16.36		19.33 hrs., 15,000 ft., 090°, 160 mph.
L PB690 "V"	F/O Bland	16.40		19.37 hrs., 11,500 ft., 100°, 160 mph.
L PB647 "Q"	F/O Nelson	16.41		19.41 hrs., 14,200 ft., 130°, 160 mph.
L ME309 "Y"	F/O Allen	16.41		19.40 hrs., 14,500 ft., 140°, 180 mph.
L ND342 "E"	F/O Edge	16.37		19.35 1/2 hrs., 14,500 ft., 112°, 165 mph.
L NG170 "S"	F/O Osborne	16.32		19.49 hrs., 14,500 ft., 145°, 175 mph.
L PB644 "R"	F/O McCusker	16.30		19.36 hrs., 14,500 ft., 102°, 170 mph.
L LM729 "W"	F/O Robertshaw	16.30		19.36 hrs., 14,600 ft., 120°, 170 mph.
L PB348 "B"	F/O Harrison	16.34		19.36 1/2 hrs., 14,300 ft., 114°, 165 mph.

Figzg-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Kommentar
<u>463 SQUADRON</u>				
L I PB689	F/O Howells	16.31	23.18	Sortie completed. No cloud. Vis. fair. Some smoke. Two red Tis very close together plus 3 secs. overshoot. 13,000 ft. 19.34 hrs. 1x4000HC (Minol), 4x1000MC (LD37) 6hrs. 2x1000MC .025DT. 6x500 GP .025DT. Fires seen to be taking hold. Appeared to be a successful attack developing.
L III LB735	F/L Frost	16.23	23.57	Sortie completed. No cloud. Vis. good. Centre of 3 Red Tis as ordered plus 9 secs. overshoot. 12,900 ft. 19.32 hrs. 1x4000HC (Minol), 13x150x4 Inc. Clusters. Bombing seemed accurately distributed. Fires building up.
L III HE527	F/L Martin	16.37	00.02	Sortie completed. No cloud. Vis. good. Two red Tis close together plus 3 secs. overshoot. 12,500 ft. 19.35 hrs. 1x4000HC (Minol), 14x150x4 Inc. (C.6/10). Good concentration of fires.
L I PB792	F/O Waring	16.27		AIRCRAFT MISSING. NO NEWS AFTER TAKE-OFF.
L I LL865	F/O Belford	16.38	22.29	Sortie completed. No cloud over target. Visibility good. Red T.I.'s with 9 secs. delay. 13,000 ft. 19.35 hrs. 1x4000 HC (Minol), 13x150x4lb. Incend. Very excellent concentration of bombing.
L "M"	F/O Townley			19.33 hrs.
<u>467 SQUADRON</u>				
L III LM642	F/O Gummersall	16.54	23.37	Sortie completed. No cloud, good vis. Bombed, overshoot red TI as briefed, from 12,900 at 19.36 (1 x 4000 lb HC Minol, 6 x 1000 lb MC, 6 x 500 lb GP .025 DT.) Most of bombing appeared to be ahead of TIs in sectors. Good fires. Explosion with dark red and black smoke at 19.35 1/2 and 19.36 1/2, slightly to E. of markers. Incs. on track out, four loads seen. No difficulties.
L I PD362	F/O Cross	16.43	23.21	Sortie completed. Clear above and below, vis. good. Bombed red TI from 12,750 at 19.36 (1 x 4000 lb HC Minol, 13 x 150 x 4 lb inc.) Two large explosions seen on run-up and reddish-black smoke curling up to about 2000 ft. Target appeared well alight and attack well concentrated. After leaving target, cloud from 2500 to 8000 ft. Icing severe about freezing level. Electrical storms to about 5° E.
L III LM606	F/O Sheridan	16.43	23.28	Sortie completed. Clear and good vis., some thin str. above. Bombed centre of 2 red TIs on tip of graticule from 13000 at 19.38 (1 x 4000 lb HC Minol, 13 x 150 x 4 lb inc.). Undershoot to intersect wrong heading. Target burning well and attack concentrated. Bombed almost reciprocal heading under controller's orders to bomb and leave. Icing light to moderate 8 1/2° to 6 1/2° E. A.S.I. froze up for about 15 mins.
L I PB740	F/O Plumridge	16.42		Aircraft missing – no news after take-off.
L "N"	F/O Swain			19.32 hrs.
L "W"	F/O Edwards			19.31 1/2 hrs.
<u>619 SQUADRON</u>				
L III ND932 "U"	F/O Chambers	16.42		Nothing was heard from this aircraft subsequent to take-off.
L III LM751 "X"	F/O Schaffer	16.34		Nothing was heard from this aircraft subsequent to take-off.

L III PB699 "Z"	F/O Curran	16.35	23.16	The primary target, HEILBRONN, was bombed from 11,200 ft. at 19.38 hours. Target identified by red T.I.'s, bombs being dropped on a single red T.I. plus 16 seconds overshoot. Built-up area seen to be well alight, smoke rising up to 8-9,000 ft. A large reddish/yellow explosion seen at 19.37 hours.
L III LM657 "Q"	F/O Runnalls	16.28	22.59	The primary target, HEILBRONN, was bombed from 11,500 ft. at 19.31 hours. Target identified visually, and red T.I.'s, plus 15 seconds overshoot. Bombs seen to be bursting in built up area. Mid-upper turret w/s. Severe icing conditions encountered pitot head frozen, engine loosing boost; came down to 2,500 ft. to get below freezing level.
L III PB210 "V"	F/O Grant	16.45	23.37	The primary target, HEILBRONN, was bombed from 11,000 ft. at 19.36 hours. Target identified by three red T.I.'s near water; bombed M.P.I. of red T.I.'s plus 15 seconds overshoot. Whole town area well alight, bombing being well concentrated. Large fires seen just south of red T.I.'s.
L "S"	F/O Johnston			19.34 hrs.
<u>627 SQUADRON</u>				
M IV "H" DZ606	W/C Curry	17.21	21.59	Deputy Controller and Marker No. 1 Red A.P. Target HEILBRONN. Green proximity T.I. fell at 19.18 hrs. and was in the centre of the town. Flares were very good and gave plenty of illumination. Marker 3 was first in and his marker fell 200 yards S.W. He was followed by Marker 2 whose T.I. was 200 yards N.N.W. We were third and our T.I. was on the M/P. I told controller that the centre Red was accurate. On the 56 Base target I assessed the single Yellow as 100 yards S and told the Controller to bomb the Easterly Yellow T.I.
M IV "Q" DZ650	S/L Oakley	17.26	21.39	Marker No. 2. Target as above. As we got into position Marker 3 marked, his T.I. being assessed 150 yards N. We then marked second, our T.I. falling 100 yards N. Marker 1 then dropped his T.I. between the two already down. A good concentration was achieved and the Main Force bombing started.
M IV "F" DZ599	F/O Walker	17.27	21.50	Marker No. 3. Target as above. We marked first and overshoot to N.W. by approx. 150 yards. Marker 2 was next in and appeared to undershoot by 100 yards to S.E. Marker 1 was third and his T.I.'s were approx. in the M/P. There was no further marking.
M IV "G" DZ611	F/L Topper	17.24	21.56	Marker No. 1 Yellow A/P. Target as above. No difficulty was experienced in finding the Yellow marking point which we marked, the T.I. fell in two pieces which suggests that it did not cascade. We assessed this as an overshoot of 150/200 yards the Controller agreeing and Yellow Marker 2 was told to back up but undershot by 150 yards. We then orbited and reassessed the first T.I. as 300 yards 315° from M/P. Red Marker Leader then assessed the Southern T.I. as 150 yards S.
M IV "C" DZ641	F/O Fletcher	17.24	21.42	Marker No. 2 Yellow A/P. Target as above. We identified our A/P, meanwhile the Red T.I.'s were seen to fall in the Marking Point and Marker 1 (Yellow) dropped his T.I.'s and assessed it as 300 yards N.W.; it failed to cascade. We then marked and our T.I. fell 100 yards N. The Yellow T.I.'s are difficult to pick out against the flares.
M IV "W" DZ631	F/O Pate	17.12	21.48	Marker No. 5 and Windfinding. Target as above. Target was identified and marking procedures carried out but T.I. hung up. windfinding abortive.
M IV "T" KB122	P/O Herriman	17.21	21.35	Windfinding Leader. Target as above. Windfinding area approx. 12 miles N.E. of target. One wind found at 19.10 hrs., at 12,500 ft. W.V. 284/49 and passed to Link 4 at 19.15 hrs.
M XX "P" KB416	F/O Buckley	17.12	21.55	Windfinding. Target HEILBRONN. Owing to GEE failure arrived too late to find wind.

Übersetzung

Auszüge aus Einsatztagebüchern von *Squadrons der No. 5 Group (4./5. Dezember 1944)*

Figzg.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
44. SQUADRON				
L III PB381 »F«	F/L Sutherland	16.18	23.56	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe mit hoher Sprengkraft + 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Klare Sicht. 2 rote Zielmarkierungen gesehen. Griffen um 19.31 Uhr aus 12.300 Fuß auf Kurs 113° mit 160 Meilen Eigengeschwindigkeit an. Warfen Bomben auf 2 rote Zielmarkierungen mit 14 Sekunden (Verzögerung; d. Bearb.). Beim Abflug vom Ziel war ein großer Brand im Entstehen. EINSATZ VOLLENDET.
L I DB751 »G«	F/O Dann	16.20	Vermißt	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengkraft + 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. FLUGZEUG VERMISST.
L I PD373	Capt. Hirschfeld			BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengkraft + 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. FLUGZEUG VERMISST.
L III LM625 »H«	F/O Gardiner	16.26	23.18	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengkraft + 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Klare Sicht. Griffen um 19.32 Uhr aus 12.500 Fuß auf Kurs 106° mit 175 Meilen/Stunde Geschwindigkeit an. Warfen auf den Hauptzielpunkt der roten Zielmarkierungen mit 6+8 Sekunden (Verzögerung; d. Bearb.). Sehr gut konzentrierter Angriff mit nur zwei abgeirrten Reihenwürfen, die über das Ziel hinausfielen. Markierung sehr gut. Wurden zweimal über alliiertem Gebiet beschossen; einmal bei 51° 15' N – 00°35' W (17.35 Uhr) und wieder bei 48°36' N – 06°32' O (20.35 Uhr) in 3000 bzw. 6000 Fuß Höhe. Angriff auf das Ziel gut konzentriert und geleitet. EINSATZ VOLLENDET.
L III PB251 »O«	F/O Fugger	16.19	23.16	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe mittlerer Sprengkraft + 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Klare Sicht. Wolkenuntergrenze bei etwa 12.600 Fuß. Griffen um 19.29 Uhr aus 12.500 Fuß auf Kurs 115° bei 170 Meilen/Stunde Eigengeschwindigkeit an. Warfen auf Hauptzielpunkt der roten Zielmarkierungen mit 6 + 8 Sekunden (Verzögerung; d. Bearb.). Markierung sehr gut konzentriert. Konnten nur kurzen Blick auf die Stadt werfen, weil wir durch Wolken abstiegen, um den Zielanflug zu machen. Vor dem Bombenabwurf zwei genaue Reihenwürfe beobachtet. Heckturm fiel aus. Kamen zu früh (am Ziel; d. Bearb.) an. Erfolg ist im Augenblick schwer abzuschätzen. Controller rief Hauptverband um H – 3 heran. EINSATZ VOLLENDET.

L III PB251 »O«	F/O Kennedy	16.25	23.36	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe mittlerer Sprengkraft + 12 Behälter mit 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Klar. Wolken rissen rechtzeitig auf. Dunst und Rauch am Boden. Warfen um 19.33 Uhr aus 12.200 Fuß auf Kurs 118° mit 150 Meilen/Stunde Eigengeschwindigkeit auf die mittlere rote Zielmarkierung mit 14 Sekunden (Verzögerung; d. Bearb.). Brände verselbständigen sich. Nach dem Abflug steht das Ziel gut in Flammen. Brand- und Sprengbomben fallen auf das Ziel, wobei sie über die Zielmarkierungen hinausfallen. Ziel außerordentlich hell beleuchtet, wobei die Wolkenuntergrenze die Brände reflektiert. EINSATZ VOLLENDET.
L »T«	F/L Lewis			Angriff: 19.30 Uhr.
L »Y«	F/L Hayler			Angriff: 19.33 Uhr.
L »J«	F/O Irving			Angriff: 19.33 Uhr.
<u>49. SQUADRON (?)</u>				
L »E«	F/O Parkin			Angriff: 19.34 1/2 Uhr.
L »F«	F/O Watson			Angriff: 19.38 Uhr.
<u>50. SQUADRON</u>				
L »C«	F/O Farrer			Angriff: 19.35 Uhr.
<u>57. SQUADRON</u>				
L I PD288 (?)	F/O Campbell	16.20	23.16	Einsatz vollendet. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengkraft; 5 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengkraft; 5 x 500-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengkraft.
L I PD348	F/O Hooper	16.23	23.50	Einsatz vollendet. Bombenladung wie oben.
L I PD764	F/O Hughes	16.24	23.24	Einsatz vollendet. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengkraft; 1800 x 4-lb-Stabbrandbomben.
L III ND572	F/O Kirton	16.18	23.24	Einsatz vollendet. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengkraft; 5 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengkraft; 5 x 500-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengkraft.
L I ME696	Lt. Becker	16.30		VERMISST. Nach dem Start nichts gehört. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengkraft; 1800 x 4-lb-Stabbrandbomben.
L »Q«	F/O Smith			Angriff: 19.33 1/2 Uhr.
<u>61. SQUADRON</u>				
L »B«	F/O Heath			Angriff: 19.29 Uhr.
L »D«	F/O Smith			Angriff: 19.31 Uhr.
L »N«	S/L Fadden			Angriff: 19.33 Uhr.
L »J«	F/O Hutchins			Angriff: 19.32 Uhr.

Figz.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
83 SQUADRON				
L III »W« PB452	F/O Duncan	16.29	23.20	Wetter über dem Ziel klar. Kamen um 19.20 Uhr in einer Höhe von 15.300 Fuß an. Identifizierten Ziel mit Hilfe von H2S und warfen mit dessen Hilfe 1 x grüne Zielmarkierung B.22, 1 x grüne Zielmarkierung No. 16 und eine Photoblitzlichtbombe. Unsere grünen Zielmarkierungen wurden nach einem sehr guten Zielflug geworfen, aber wir legten uns leicht in eine Linkskurve, so daß das Photo die grünen Zielmarkierungen nicht zeigen wird. Eine weitere grüne Zielmarkierung wurde gesehen; sie lag im bebauten Gebiet. Konzentration und Beleuchtung durch Leuchtbomben sehr gut. Reservelag Leuchtbomben nicht benötigt. Die roten Zielmarkierungen waren nahe beim Zielpunkt zwischen Fluß und Kanal. 1 x Zielmarkierung grün B.22, 1 x Zielmarkierung grün B.16, 12 x C.P. No. 1.
L III »T« PB694	P/O Pereira	16.30	23.31	Ziel um 19.18 Uhr aus 15.000 Fuß Höhe mit Hilfe von H2S identifiziert. Als wir ankamen, war nichts zu sehen. Unser Zielflug war zufriedenstellend und unsere Zielmarkierungen schienen in der Stadt zu liegen, wobei der H2S-Zielpunkt durch zu weiten Wurf geringfügig verfehlt wurde. Keine anderen grünen Zielmarkierungen gesehen. Leuchtbomben schienen gut auszuleuchten, aber ein Reihenwurf lag um etwa 4 bis 5 Meilen zu kurz. Eine rote Zielmarkierung etwa um 19.20 Uhr beim Herabschweben beim Flußknie in der Nähe des Rangierbahnhofs beobachtet. Keine gelben Zielmarkierungen gesehen. 1 x Zielmarkierung grün B.22, 1 x Zielmarkierung grün. B.16, 12 x C.P. No. 1.
L III »J« PB341	F/O Gamble	16.26	23.07	Wir warfen, wie angewiesen, Leuchtbomben blind ab; Markierung sehr schnell durchgeführt. Die ersten Markierer hatten den Zielpunkt gefunden, bevor wir unseren Anflug zum Leuchtbombenwurf beendet hatten. Nichts weiteres wurde gehört, da wir mit Vereisungsproblemen zu tun bekamen, nachdem wir uns nach dem Abwurf der Leuchtbomben nach steuerbord wandten. Starke Vereisung um 21.20 Uhr angetroffen. 14 x C.P. No. 1.
L III »E« PB470	F/O Norbury	16.19	23.09	Ziel um 19.19 Uhr aus 15.000 Fuß Höhe mit Hilfe von H2S identifiziert. Warfen unsere Leuchtbomben, wie angewiesen, ab. Ziel sehr rasch markiert; keine Ankündigung der Zielmarkierungen gehört. Hörten den Controller sagen, daß die Ausleuchtung durch die Leuchtbomben sehr gut sei. Starke Vereisung in 7.000 Fuß Höhe angetroffen. Stiegen, um daraus herauszukommen. 14 x C.P. No. 1.
L III »B« ME311	S/L Twiggs	16.11	23.00	Ziel um 19.21 Uhr aus 15.000 Fuß Höhe mit Hilfe von H2S identifiziert. Kamen am Ziel zur befohlenen Zeit an. Machten einen ausgezeichneten Zielflug, um unsere Leuchtbomben abzuwerfen, und als wir abdrehten, war es offenkundig, daß die ganze Stadt beleuchtet war und die Markierer beim Markieren keine Schwierigkeit hatten. 14 x C.P. No. 1.
L III »S« PB368	F/O Birdling	16.20	22.44	5/10 Bevölkerung innerhalb von 20 Meilen vom Punkt D. Wir identifizieren Ziel auf dem H2S-Gerät und warfen rechtzeitig um 19.20 Uhr in einer Höhe von 15.000 Fuß unsere Leuchtbomben und grünen Zielmarkierungen ab. Es war ein guter Zielflug, und die Ausleuchtung durch die Leuchtbomben war gut. Drei rote Zielmarkierungen wurden gesehen; sie lagen zwischen den beiden Flüssen. Keine Bewertung wurde wegen lauter Geräusche im UKW-Sprechfunk gehört. Auf dem Flugweg trafen wir starke Vereisung an. 14 x C.P. No. 1.

L III »L« PB697	F/O Falls	16.15	23.30	Ziel wurde mit Hilfe von Leuchtbomben und Markierungen identifiziert, und es war klar, als wir ankamen. Wir warfen unsere Leuchtbomben und das Photoblitzlicht um 19.23 Uhr aus einer Höhe von 12.500 Fuß links von den grünen Zielmarkierungen, wie angewiesen. Während unseres Zielflugs zum Abwurf der Leuchtbomben rote Zielmarkierung kaskadenförmig niederschweben gesehen. Diese rote Zielmarkierung schien geringfügig nördlich des Markierungspunktes zu liegen. Eine grüne Zielmarkierung weiter ostwärts davon schien in der Stadtmitte zu liegen. Unser UKW-Gerät fiel aus, aber ein durchschnittlicher Wind von 248°/58 m.p.h. wurde über Tastfunk durchgegeben. 14 x C.P. No. 1.
L III »Q« PB533	F/O Judge	16.16	22.58	Als wir ankamen, war es am Ziel klar, und die Sicht war gut. Wir identifizierten das Ziel mit Hilfe der grünen Zielmarkierungen und der Leuchtbomben, die bereits abgeworfen waren. Um 19.23 warfen wir aus 12.500 Fuß Höhe unsere Leuchtbomben etwa 1 Meile entgegen der Windrichtung von der grünen Zielmarkierung ab. Die erste grüne Zielmarkierung fiel in das bebaute Gebiet. Die Beleuchtung durch die Leuchtbomben war ausgezeichnet, als die rote Zielmarkierung auf dem Markierungspunkt lag. UKW-Empfang war schlecht. Um 19.22 Uhr, vor Beginn des Angriffs, wurde eine rote Scheinmarkierung gesehen. Die Farbe war stumpf, und sie schien nördlich der Stadt am Boden aufzuleuchten. 14 x C.P. No. 1.
L III »R« PB435	F/O Cartwright	16.18	23.02	Ziel mit Hilfe von Leuchtbomben und Einzelheiten am Boden identifiziert. Geringe Bewölkung, aber Sicht war gut. Wir warfen unsere Leuchtbomben um 19.23 1/2 Uhr aus einer Höhe von 12.500 Fuß 1 Meile rechts der grünen Zielmarkierungen. Beleuchtung durch die Leuchtbomben war ausgezeichnet, und die Markierungen lagen gut, wobei eine rote Zielmarkierung fast innerhalb des Rangierbahnhofs (gemeint der Güterbahnhof; d. Bearb.) lag. Bombenabwurf schien gut im Stadtgebiet zu liegen und vier ordentliche Brände wurden beobachtet. 14 x C.P. No. 1.
L III »K« ND858	F/O Inmiss	16.18	23.32	Wir erkannten das Ziel, das klar war, an grünen und roten Zielmarkierungen. Wir kamen sieben Minuten zu spät, weil wir den Wind und die Entfernung vom Ziel falsch eingeschätzt hatten. Um 19.30 Uhr warfen wir aus einer Höhe von 12.500 Fuß Höhe unsere Leuchtbomben und die Photoblitzbomben 1 1/2–2 Meilen entgegen der Windrichtung von den grünen Zielmarkierungen ab. Ausleuchtung durch Leuchtbomben war ausgezeichnet und die grünen Zielmarkierungen lagen im bebauten Gebiet und in der Nähe der roten Zielmarkierungen. 14 x C.P. No. 1.
L III »N« PB134	F/O Mitchell	16.28	23.07	Ziel war klar und wurde nach Sicht identifiziert und mit Hilfe von H2S überprüft. Wir warfen unsere Leuchtbomben um 19.21 1/2 Uhr aus 13.000 Fuß Höhe über den roten und grünen Zielmarkierungen ab. Beim Anflug auf das Ziel schienen die meisten Leuchtbomben auf der linken Seite zu stehen, aber Beleuchtung und Markierung war ausgezeichnet. Stiegen auf dem Rückflug, um starke Vereisung zu vermeiden. 14 x C.P. No. 1.

Figzr.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
L III »C« PB...	F/L Weber	16.20	23.04	Ziel an grünen Zielmarkierungen und auf H2S erkannt. Wir warfen unsere Leuchtbomben über den grünen Zielmarkierungen um 19.24 Uhr aus einer Höhe von 15.000 Fuß ab. Die Beleuchtung war sehr hell und die Markierung ausgezeichnet. Zwei unserer Leuchtbomben blieben (im Flugzeug; d. Bearb.) hängen; eine wurde auf dem Rückflug im Notwurf abgeworfen, die andere wurde zurückgebracht. Wegen Vereisung verloren wir unsere linke feststehende Antenne.
L III »G« ND824	F/O Cassidy	16.33	23.33	Ziel war klar und wurde an Leuchtbomben und Markierungen erkannt. Unsere Leuchtbomben wurden um 19.31 Uhr aus 15.000 Fuß Höhe, wie vorgesehen, entgegen der Windrichtung von den grünen Zielmarkierungen abgeworfen. Grüne Zielmarkierung in Stadtmittte gesehen. Befehl des Controllers, die Reserve-Leuchtbomben zurückzuhalten, wurde nicht eher empfangen, als unsere abgeworfen worden waren. 14 x C.P. No. 1.
L III »?« MO529	F/O Tutton	16.25	23.37	Ziel an roten Zielmarkierungen und vorhandenen Leuchtbomben erkannt. Unsere Leuchtbomben wurden nicht benötigt und wurden zusammen mit der Photoblitzlichtbombe zurückgebracht. Ziel war sehr gut ausgeleuchtet und die Markierung schien gut zu sein. Drei heftige Explosionen im Zielgebiet unmittelbar nach Abflug gesehen. Auf dem Flugweg starke Vereisung angetroffen. 14 x C.P. No. 1.
L III »J« PB438	S/L Osborn	16.26	23.45	Ziel wurde auf dem H2S-Gerät identifiziert. Wir warfen unsere Bombenladung um 19.25 Uhr in 13.000 Fuß Höhe mit Hilfe von H2S. Wir kamen aufgrund der Tatsache, daß der linke Innenmotor ausgefallen war, sechs Minuten zu spät. Die gesehenen Markierungen lagen gut im bebauten Gebiet und die Ausleuchtung durch die Leuchtbomben war »voll«. Bomben schienen insgesamt um die roten Zielmarkierungen zu fallen.
L III »N« MD692	F/O Phillips	16.25	23.22	10 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung mit Zeitzünder (1/2 Stunde). Ziel war klar und wurde auf dem H2S-Gerät identifiziert. Wir warfen unsere Bombenladung um 19.18 1/2 Uhr aus 13.000 Fuß Höhe nach H2S. Beleuchtung durch die Leuchtbomben war hervorragend, und die Markierung war gut. Nach Verlassen des Ziels wurde starke Vereisung angetroffen. Wir stiegen, um sie zu vermeiden.
L III »Q« MD979	F/O Shand	16.32	22.53	10 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung mit Zeitzünder (1/2 Stunde). Ziel war klar und wurde mittels der vorhandenen Leuchtbomben und Markierungen identifiziert. Wir warfen unsere Bombenladung um 19.23 Uhr aus 13.000 Fuß Höhe auf die rote Zielmarkierung ab. Wir konnten nicht blind bombardieren, weil das H2S-Gerät die Bordsprechanlage störte und wir gezwungen waren, es abzustellen. Wir überflogen jedoch um H – 11 das Ziel als Verstärker und kreisten dann, um dann nach Sicht abzuwerfen, wie oben festgestellt wurde. Das H2S-Gerät wurde wegen eines ungewöhnlich lauten Heultons abgestellt. Das Ziel war hell erleuchtet. Wir schätzen, daß unsere Bomben in das Hafengebiet unmittelbar ostwärts des Rangierbahnhofs gefallen sind. 10 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung mit Zeitzünder (1/2 Stunde).

97. SQUADRON

L III »R« PB156	F/O Woolnough	16.28	22.23	Klar. Ziel gefunden (an Hand der Leuchtbomben, Zielmarkierungen usw.). Wegen eines Navigationsfehlers kamen wir etwa 8 Minuten zu spät an; weil es zu spät war, die grünen Zielmarkierungen abzuwerfen, warteten wir, um zu sehen, ob unsere Leuchtbomben gebraucht würden. Um 19.34 Uhr sagte der Controller, daß keine weiteren gebraucht würden, und er befahl, mit der Bombardierung zu beginnen. Leuchtbomben schienen ausgezeichnet zu sein, ebenso die Markierungen. Es schien einige Schwierigkeiten mit den gelben (Zielmarkierungen; d. Bearb.) zu geben. 1 T.I grün B.22, 1 dto., 12 C.P. No. 1
L III »D« PB706	F/O Robertson	16.10	22.58	Klarer Himmel. Ziel auf H2S identifiziert. Warfen die grünen Zielmarkierungen um 19.18 Uhr wie angewiesen. Erste rote Zielmarkierung als 200 yards abseits liegend bewertet. Leuchtbomben waren sehr gut. Um 19.24 Uhr wurden Verstärker herangerufen; keine weitere Beleuchtung erforderlich. Im Raum Heilbronn Vereisung angetroffen. 1 T.I. grün B.22, 1 T.I. grün No. 16, 12 C.P. No.1
L III »J« PD410	W/C Baker	16.17	22.42	Klarer Himmel. Ziel an Hand grüner Zielmarkierung identifiziert. Erste grüne Zielmarkierung fiel etwa eine Minute, bevor wir unsere Leuchtbomben um 19.20 Uhr abwarfen. Nach 18.28 Uhr fiel unser H2S-Gerät aus, deshalb warfen wir nach Sicht ab. Die erste Leuchtbombe wurde 5,4 Meilen vor der grünen Zielmarkierung abgeworfen. In diesem Zeitpunkt waren keine anderen Leuchtbomben abgeworfen. Der erste Reihenwurf von Leuchtbomben nach unseren lag zwei Meilen nach links. In der Zeit, die wir über dem Ziel waren, wurden keine roten oder gelben Zielmarkierungen gesehen. Einzelheiten auf dem Boden konnten erkannt und der Zielpunkt leicht identifiziert werden. Das Ziel war in der Folge gut beleuchtet. 14 x C.P. No. 1.
L III »F« PB473	F/L McConnell	16.06	23.23	Klarer Himmel, gute Sicht. Ziel an Hand roter Zielmarkierungen, Leuchtbomben. Fluß und bebauter Gebiete identifiziert. H2S-Geräte ab dem Start ausgefallen, konnte nur für die Navigation, nicht für den Bombenabwurf benutzt werden. Wir waren 5 Minuten zu früh über dem Ziel; wir drehten nach links ab und kamen auf dem richtigen Kurs für den Bombenwurf zum Ziel und waren um 19.24 Uhr gerade dabei abzuwerfen, als der Controller befahl: »Keine weiteren Leuchtbomben.« Beleuchtung sehr gut. Keine Bewertung der roten Zielmarkierungen gehört. Zwei rote Zielmarkierungen schienen auf dem Ostufer des Flusses gegenüber dem Markierungspunkt nahe beieinander zu liegen. H2S-Gerät bei der Navigation nicht erfolgreich. Navigatoren kamen mit der Koppelnavigation sehr gut zu recht. 14 x C.P. No. 1.
L III »?« PA973	F/L Shorter	16.27	22.48	Klarer Himmel. Ziel an Hand von H2S identifiziert. Eine rote Zielmarkierung etwa 150 yards. Richtung 200° vom Markierungspunkt gesehen. Der lange (Fluß-)Arm des Hafens zeigte sich sehr deutlich. Die rote (Zielmarkierung; d. Bearb.) lag ostwärts dieses Armes. Beleuchtung war perfekt, und die Markierung wurde sehr genau durchgeführt. Warfen um 19.21 Uhr ab. 14 x C.P. No. 1.

Figz.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
L III »O« PB408	F/O Coulter	16.19	22.39	Wolkenschichten westlich des Ziels; Ziel klar mit etwas Dunst. Ziel an Hand von H2S identifiziert. Eine grüne Zielmarkierung auf der Stadtmitte gesehen. Unsere Leuchtbomben schienen gut (zu liegen; d. Bearb.), allgemeine Beleuchtung war angemessen, wobei wir sahen, daß die Leuchtbomben des Beleuchterverbands 1 und 2 rote Zielmarkierungen nahe beieinander herunterschwebten, als wir um 19.23 Uhr das Ziel verließen. Manchmal konnte man den Controller deutlich hören, aber manchmal war er nicht zu verstehen. Keine gelben Zielmarkierungen gesehen. 14 x C.P. No. 1.
L III »T« ND589	F/O Noon	16.33	22.37	Keine Bewölkung. Ziel an Hand von Leuchtbomben identifiziert. Ehe wir den Abwurf der Leuchtbomben um 19.23 Uhr beendet hatten, war die Bewertung der roten Zielmarkierungen im Gang. 14 x C.P. No. 1.
L III »N« ND495	F/O Hamilton	16.16	22.53	Klarer Himmel. Gute Sicht. Ziel an Hand von roten und grünen Zielmarkierungen, vorhandenen Leuchtbomben, Fluß und bebautem Gebiet identifiziert. Warfen um 19.23 Uhr ab. Die roten (Zielmarkierungen; d. Bearb.) fielen pünktlich und schienen genau zu sein. UKW war ziemlich zufriedenstellend, jedoch wurde viel »Geschwätz« gehört. Beleuchtung war bemerkenswert. Explosion im Zielgebiet um 19.56 Uhr vom Punkt 48°25' N - 07°20' O aus gesehen. UKW-Antenne riß sich los und beschädigte den mittleren oberen (MG-)Turm. 14 x C.P. No. 1.
L III »E« PB588	F/L Brooker	16.10	22.41	Klarer Himmel. Gute Sicht. Ziel an Hand von vorhandenen Leuchtbomben, Fluß und bebautem Gelände identifiziert. Die erste rote (Zielmarkierung) war unten, bevor wir um 19.23 Uhr abwarfen, und sie war absolut genau auf dem Markierungspunkt. Sie wurde fast augenblicklich verstärkt. Die erste grüne (Zielmarkierung) wurde gesehen, als sie explodierte, aber sie ging aus. Die zweite grüne (Zielmarkierung) etwa um 19.19 Uhr im Zielgebiet gesehen. Bewertung im UKW-Sprechfunk nicht gehört. Funkverbindungsflugzeug 4 etwa um H - 17 gehört; außerdem nichts gehört. Der um H - 20 gesendete Wind war 292°/54 m.p.h. Durchschnittlicher Wind von den Lancaster war 284°/57 m.p.h. Funkverbindungsflugzeug 1 sendete den gleichen Wind; deshalb sendeten wir unseren nicht. Vermutete Vernebelung während des beginnenden Angriffs ostwärts und westlich des Flusses nördlich Neckarsulm gesehen. 14 x C.P. 1.
L III »H« PB700	F/O Hines	16.22	22.33	Himmel klar, außer dünnen Stratuswolken. Ziel an Hand der Leuchtbomben identifiziert. Gute Konzentration von Leuchtbomben. Beleuchtung perfekt. 2 grüne Zielmarkierungen ostwärts des Flusses gesehen. Als wir vom Ziel abflogen, war die Sprache des Controllers auf UKW zeitweilig aussetzend. Controller machte mich darauf aufmerksam, daß ich bereit sein müsse, die Pflichten des Funkverbindungsflugzeugs zu übernehmen, da wir mit dem Funkverbindungsflugzeug über Funk keinen Kontakt bekommen konnten. Über Tastfunk berichteten wir um H - 2, daß sein UKW-Gerät ausgefallen war. Warfen um 19.23 Uhr ab. 14 x C.P. No. 1.

L III »B« PB157	F/O Ryan	16.30	22.37	Klarer Himmel. Ziel an Hand grüner Zielmarkierungen identifiziert. Leuchtbomben sehr konzentriert. Markierungen gut. Angriff schien erfolgreich zu sein. 14 x C.P. No. 1.
L III »M« PB461	F/O Greening	16.31	23.28	Klarer Himmel. Ziel an Hand grüner Zielmarkierungen identifiziert. Angewiesen, blind abzuwerfen. Da der Entfernungsanzeiger ausgefallen war, warfen wir um 19.25 Uhr nach Sicht ab. Leuchtbomben waren sehr gut, und soweit wir sehen konnten, war auch die Markierung sehr gut. 14 x C.P. No. 1.
L III »J« ND961	F/O Negus	16.24	22.46	Klarer Himmel über dem Ziel. Ziel an Hand von H2S identifiziert. Kleine Traube von grünen Zielmarkierungen nahe beieinander im bebauten Gebiet waren schon abgeworfen, als wir im Zielflug waren. Rote Zielmarkierungen ostwärts der grünen Zielmarkierungen, ebenfalls in einer konzentrierten Traube. Beleuchtung war ausgezeichnet. Keine gelben Zielmarkierungen gesehen. Controller konnte wegen Röhrensteuerung sehr gut gehört werden. Warfen um 19.25 Uhr ab. 1 grüne Zielmarkierung B.22, 1 C.P. No. 1, 1 grüne Zielmarkierung No. 16.
L III »G« PB521	F/O Yaxley	16.19	23.42	3/10 dünne Bewölkung in etwa 10000 Fuß Höhe. Ziel an Hand von H2S identifiziert. 2 Haufen grüner Zielmarkierungen bereits am Boden in der Stadtmitte und eine im Süden der Stadt. Eine rote Zielmarkierung ging um 19.25 Uhr im Rangierbahnhof (gemeint der Güterbahnhof; d. Bearb.) herunter. Markierungen waren sehr gut. Gelbe Zielmarkierung nach dem Zielflug direkt außerhalb der Stadt in nordnordostwärtiger Richtung in der Nähe von etwas, was eine Straße zu sein schien. Warfen um 19.25 Uhr ab. 14 x C.P. No. 1.
L III »L« ND746	F/O Warnock	16.06	23.11	Klarer Himmel. Ziel an Hand von H2S identifiziert. Erste grüne Zielmarkierung fiel gleichzeitig mit unseren Bomben um 19.19 Uhr. 10 x 1000-lb-Sprengbomben mit mittlerer Sprengwirkung mit Zeitzündung (1/2 Stunde).
L III »C« PB133	F/O Cottman	16.13	22.54	Dahintreibende, dünne 3/10 Wolkenschicht. Ziel mit Hilfe von H2S gefunden. Kamen rechtzeitig an und warfen Bomben wie angewiesen um 19.20 Uhr ab. Eine grüne Zielmarkierung um 19.19 Uhr gesehen; Leuchtbomben folgten etwa um 19.21 Uhr. Beleuchtung sehr gut. Grüne Zielmarkierung wurde als in der Stadt südlich des Zielpunktes zwischen Fluß und Kanal befindlich identifiziert. 10 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung mit Zeitzündung (1/2 Stunde).
<u>106 SQUADRON</u> L PB191	F/O Gray	16.35	23.20	Gute Sicht, keine Wolken in Abwurfhöhe. Fand das Ziel und sah drei rote Zielmarkierungen. Warfen, wie angewiesen, die Bomben mit 15 Sekunden Verzögerung aus 11000 Fuß Höhe um 19.34 Uhr. Angriff schien gut konzentriert zu sein. BOMBENLADUNG: 1 x 4000-lb-Sprengbombe; 12 x Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben.
L PB281	F/O Thompson	16.30		Von diesem Flugzeug wurde nach Verlassen der Basis nichts gehört. VERMISST.
L ND682	F/O Barrat	16.30	23.30	Unterhalb 10000 Fuß klar, Bewölkung bei 13000 Fuß. Fand das Ziel und sah Markierungen. Warfen Bomben auf die Mitte von drei roten Zielmarkierungen aus 11000 Fuß Höhe um 19.35 Uhr. Ziel durch Rauch von Bränden und Brandbomben verdeckt. BOMBENLADUNG: 1 x 4000-lb-Sprengbombe; 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben.

Figz.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
L PB145	P/O Astbury	16.35	23.20	Keine Bewölkung, gute Sicht. Ziel gefunden und rote und grüne Zielmarkierungen gesehen. Warfen auf eine einzelne rote Zielmarkierung ab, wobei wir mit (unleserlich; d. Bearb.) Sekunden Verzögerung (den Markierungspunkt) überflogen. Abwurfhöhe 11 200 Fuß, Zeit 19.36 Uhr. (unleserlich) nicht beobachtet, aber die Stadt stand gut in Flammen, als das Flugzeug abflog. BOMBENLADUNG: 1 x 4000-lb-Sprengbombe; 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben.
PB724	F/O Scott	16.45	23.30	Ziel nicht angegriffen. Die Angriffe durch (Nacht-)Jäger auf dem Anflug hatten zur Folge, daß das Flugzeug vom Kurs abkam und deshalb zu spät ankam. Als der (Nacht-)Jäger dann abließ, verfehlten wir das Ziel und kamen zum Bombenabwurf zu spät. Bomben wurden scharf zwei Meilen südostwärts des Ziels im Notwurf abgeworfen (Keine Angaben über Bombenladung.)
L PB232	F/O Phelen	16.40	23.35	Keine Bewölkung nach unten, gute Sicht. Zielmarkierungen am Ziel gesehen. Warfen auf eine rote Zielmarkierung ab, wobei wir (den Markierungspunkt) mit 12 Sekunden Verzögerung überflogen; Höhe 11 000 Fuß, Zeit 19.33 Uhr. Viele Brände in der Stadt gesehen. BOMBENLADUNG: 1 x 4000-lb-Sprengbombe; 4 x 1000-lb-Sprengbomben; 4 x 500-lb-Sprengbomben.
189 SQUADRON				
L III PB 594	F/O Herbert	16.32	23.09	HEILBRONN. 19.37 Uhr, 14 300 Fuß. Wegen der Leuchtbomben und der Brandbomben Verwirrung wegen der gelben Zielmarkierungen; rote und grüne Zielmarkierungen gesehen. Stadt schien einen guten Angriff zu bekommen. Fluß um 19.36 Uhr von orangefarben leuchtender Explosion in der Stadt beleuchtet. Gelbe Zielmarkierungen konnten nicht mit Sicherheit ausgemacht werden. Das Abwerfen von Brandbomben im Notwurf auf dem Rückflug ist eine Gefahr für die Sicherheit des (Bomber-)Stroms. Wird als erfolgreicher Einsatz betrachtet. (Keine Angaben über Bombenladung.)
L III NG308	F/O Ormston	16.47	23.16	HEILBRONN. 19.37 1/2 Uhr, 14 200 Fuß. Bei unserem Ziel keine Ergebnisse beobachtet, aber das Ziel des Hauptverbandes stand in den bebauten Gebieten gut in Flammen. Auf dem ersten Anflug keine gelben Zielmarkierungen beobachtet. Beim Kreisen zwei gelbe Zielmarkierungen gesehen, die aber nicht gut zu unterscheiden waren, wenn man die übermäßige Anzahl von Leuchtbomben in Betracht zieht. Nichts sonst gesehen, womit man das Ziel identifizieren konnte. Gute Konzentration von Bränden in der Stadt. Wird als erfolgreicher Einsatz angesehen. (Keine Angaben über Bombenladung.)

L III PB289	F/O Dykins	16.41	00.02	HEILBRONN. 19.55 Uhr, 13.500 Fuß. Rote Zielmarkierungen erschienen an der Biegung des Flusses in der Nähe des Rangierbahnhofs (Gemeint: Güterbahnhof; d. Bearb.). Nur den Abwurfwind empfangen, keine Anweisung bezüglich der gelben Zielmarkierungen, die nicht gesehen wurden. Auf UKW (-Kanal) Stud A viele Geräusche und Störungen. Stud C sehr gut. Tastfunk sehr gut. Wird als erfolgreicher Einsatz angesehen. (Keine Angaben über Bombenladung.)
L I PB742	F/L Flood	16.36		HEILBRONN. Ohne Spur vermißt: Reading - 50°03'N 01°20'O - 49°25'N 07°25'O - HEILBRONN. Angriff 19.32 Uhr. Angriff 19.34 Uhr. Angriff 19.39 Uhr.
L »J« L »H« L »C«	F/O Blain F/O Richter W/C Shorthouse			
<u>207 SQUADRON</u>				
LI NC204	F/O Henderson	16.33	23.19	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung, 12 Behälter zu je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Sicht gut. Ziel von Bewölkung umgeben bis zu 15000 Fuß, aber klare Lücke über dem Ziel. Ziel an Hand roter Zielmarkierung identifiziert, optisch und an Hand der Leuchtbomben. Warfen um 19.30 Uhr aus 12500 Fuß Höhe, Kurs 116° (Kurs über Grund), angezeigte Geschwindigkeit 185 mph. Beim Zielflug Befehl zum Bombenabwurf über UKW erhalten (Rote [Zielmarkierungen] wie geplant). Vereisung bei 6000 Fuß nach Verlassen des Ziels. Bei 5-6000 Fuß (Flug) in und außerhalb von Wolken. EINSATZ VOLLENDET.
LI PB764	F/O Degaris	16.29	23.54	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung, 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Wetter klar, Ziel an Hand von Zielmarkierungen und nach Sicht identifiziert. Warfen um 19.33 Uhr aus 12400 Fuß Höhe ab, Kurs 120° (Kurs über Grund), 170 mph. Befehl, wie geplant zu bombardieren. Einige Reihenwürfe beobachtet, die jenseits der Zielmarkierungen einschlugen. Einige Brände gesehen. Regen und Eis auf dem Rückflug in niedriger Höhe (5000 Fuß). EINSATZ VOLLENDET.
L I LL968	F/O Lovett	16.34		BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung, 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. FLUGZEUG VERMISST.
L III PD220	F/O Rowell	16.35	23.45	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung, 12 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Am Rand des Ziels und bis auf 14500 Fuß und darüber (Bewölkung? d. Bearb.) Ziel an Hand roter Zielmarkierung identifiziert. Warfen um 19.34 Uhr aus 9500 Fuß Höhe ab, Kurs 095° (Kurs über Grund), angezeigte Geschwindigkeit 180 mph. Befohlen, rote (Zielmarkierung), wie geplant, zu bombardieren. Überflog die Brände um 150 yards, um die falsche Einstellung am Bombenzielegerät auszugleichen, welches für 12500 Fuß eingestellt war. In der Abwurfhöhe befanden wir uns in Wolken. Deshalb gingen wir unter die Wolken. EINSATZ VOLLENDET.

Figzg.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
L III PD322	F/O Wells	16.27	23.47	BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung, 5 x 1000-lb-Sprengbomben Typ ANM, 4 x 500-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung. Wetter oberhalb von 14000 Fuß klar. Ziel an Hand grüner und roter Zielmarkierungen und nach Sicht identifiziert. Warfen um 19.31 Uhr aus 12300 Fuß Höhe ab, Kurs 105° (Kurs über Grund), angezeigte Geschwindigkeit 170 mph. Befohlen, rote (Zielmarkierungen), wie geplant zu bombardieren. Ziel im Licht der Leuchtbomben identifiziert. Bombenabwurf schien jenseits der Zielmarkierung zu liegen. Verschiedene Brände im Entstehen. Mußten wegen Vereisung und Regen in der niedrigstmöglichen Sicherheitshöhe fliegen (5000 Fuß). Deshalb Rückflug in niedriger Höhe. EINSATZ VOLLENDET.
L I PB765 »B«	F/O Wall	16.37		BOMBENANGRIFF HEILBRONN. Bombenladung: 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung, 5 x 1000-lb-Sprengbomben Typ ANM, 5 x 500 Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung. FLUGZEUG VERMISST.
L »J«	F/O Hudson			Angriff 19.33 Uhr.
L »F«	F/O Hiddlestone			Angriff 19.34 Uhr
227 SQUADRON				
L III PB610 »O«	F/O Whitechurch	16.32	23.37	HEILBRONN um 19.37 Uhr angegriffen, 14500 Fuß, Kurs über Grund 160°, 165 mph. Wetter über dem Ziel klar. Ziel an Hand gelber Zielmarkierungen identifiziert. Traube von gelben Zielmarkierungen im Bombenzielgerät. Fanden es sehr schwierig, gelbe Zielmarkierung zu identifizieren. Kreisten einmal, um Ziel besserr identifizieren zu können. (Keine Angaben über Bombenladung.)
L III PB404 »X«	F/O Wilson	16.38	23.32	HEILBRONN um 19.42 Uhr angegriffen, 14400 Fuß, Kurs über Grund 350°, 170 mph. Keine Wolken über dem Ziel, aber 7/10 überall in der Umgebung. Sicht gut. Ziel an Hand roter Zielmarkierung identifiziert. Rote Zielmarkierung im Bombenzielgerät. Konnten gelbe Zielmarkierungen nicht sehen. Kreisten zweimal und bombardierten direkt die rote Zielmarkierung. Stach stand gut in Flammen, und dies schien insgesamt ein ausgezeichnete Städteangriff zu sein. 1 x 1000-lb-Sprengbombe zurückerbracht. blieb über dem Ziel (im Flugzeug) hängen.
L I PB672 »C«	F/O Britton	16.40		Ohne Spur vermißt. Nichts nach dem Start gehört.
L I LM259 »J«	F/O Herbert	16.31		Ohne Spur vermißt. Nichts nach dem Start gehört.
L PD345 »F«	W/C Millington	16.28		Angriff: 19.34 Uhr, 14250 Fuß, 113°, 165 mph.
L PB731 »L«	F/O Horton	16.35		Angriff: 19.35 Uhr, 14500 Fuß, 110°, 170 mph.
L NG296 »D«	F/O Peel	16.39		Angriff. 19.361/2 Uhr, 14300 Fuß, 106°, 155 mph.

L PD349 »G«	F/O Kilgor	16.29	Angriff: 19.37 Uhr, 14000 Fuß, 130°, 160 mph.
L PB646 »P«	F/O London	16.38	Angriff: 19.381/2 Uhr, 14400 Fuß, 195°, 160 mph.
L PB649 »K«	F/O Crocker	16.35	Angriff: 19.36 Uhr, 14250 Fuß, 103°, 165 mph.
L PB666 »J«	F/O Green	16.36	Angriff: 19.33 Uhr, 15000 Fuß, 090°, 160 mph.
L PB690 »V«	F/O Bland	16.40	Angriff: 19.37 Uhr, 11500 Fuß, 100°, 160 mph.
L PB647 »Q«	F/O Nelson	16.41	Angriff: 19.41 Uhr, 14200 Fuß, 130°, 160 mph.
L ME309 »Y«	F/O Allen	16.41	Angriff: 19.40 Uhr, 14500 Fuß, 140°, 180 mph.
L ND342 »E«	F/O Edge	16.37	Angriff: 19.351/2 Uhr, 14500 Fuß, 112°, 165 mph.
L NG170 »S«	F/O Osborne	16.32	Angriff: 19.49 Uhr, 14500 Fuß, 145°, 175 mph.
L PB644 »R«	F/O McCusker	16.30	Angriff: 19.36 Uhr, 14500 Fuß, 102°, 170 mph.
L LM729 »W«	F/O Robertshaw	16.30	Angriff: 19.36 Uhr, 14600 Fuß, 120°, 170 mph.
L PB348 »B«	F/O Harrison	16.34	Angriff: 19.361/2 Uhr, 14300 Fuß, 114°, 165 mph.

463 SQUADRON

L I PB689	F/O Howells	16.31	23.18	Einsatz vollendet. Keine Bewölkung. Sicht unbehindert. Etwas Rauch. Zwei rote Zielmarkierungen sehr nah beieinander und 3 Sekunden Verzögerung beim Abwurf. 13000 Fuß, 19.34 Uhr. 1 x 4000-lb-Sprengbombe mit hoher Sprengwirkung (Minol), 4 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung (Langzeitzünder 37–6 Stunden), 2 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung mit Verzögerungszünder 0,025 Sek., 6 x 500-lb-Sprengbomben (Mehrzweck) mit Verzögerungszünder 0.025 Sek. Brände beobachtet, die um sich griffen. Es schien sich ein erfolgreicher Angriff zu entwickeln.
L III LB735	F/L Frost	16.23	23.57	Einsatz vollendet. Keine Bewölkung. Sicht gut. (Werfen auf) Mitte der drei roten Zielmarkierungen, wie befohlen, und 9 Sekunden Verzögerung. 12900 Fuß, 19.32 Uhr. 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung (Minol), 13 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Bombenabwurf schien genau verteilt zu sein. Brände verstärken sich.
L III PB792	F/L Martin	16.37	00.02	Einsatz vollendet. Keine Bewölkung. Sicht gut. (Werfen auf) zwei rote Zielmarkierungen, die nahe beieinander lagen und 3 Sekunden Verzögerung. 12500 Fuß, 19.35 Uhr. 1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung (Minol), 14 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben (C.6/10). Gute Konzentration von Bränden.
L I PB792	F/O Waring	16.37		FLUGZEUG VERMISST. KEINE NACHRICHTEN NACH DEM START.
L I LL865	F/O Belford	16.38	22.29	Einsatz vollendet. Keine Bewölkung über dem Ziel. Sicht gut. (Werfen auf) rote Zielmarkierungen mit 9 Sekunden Verzögerung. 13000 Fuß, 19.35 Uhr. 1 x 4000-lb-Sprengbombe mit hoher Sprengwirkung (Minol), 13 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben. Ganz ausgezeichnete Konzentration des Bombenabwurfs.

Figz.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
L »M«	F/O Townley			Angriff 19.33 Uhr.
<u>467 SQUADRON</u>				
L III LM642	F/O Gummersall	16.54	23.37	Einsatz vollendet. Keine Bewölkung, gute Sicht. Warfen auf die rote Zielmarkierung ab, wobei dieselbe, wie angewiesen, überflogen wurde: Höhe 12900 Fuß um 19.36 Uhr (1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung [Minolj], 6 x 1000-lb-Sprengbomben mittlerer Sprengwirkung, 6 x 500-lb-Sprengbomben mit Aufschlagzünder 0,025 Sek.). Die Masse der Bombenabwürfe lag jenseits der Zielmarkierungen in Sektoren. Gute Brände. Explosion mit dunkelrotem und schwarzem Rauch um 19.351/2 Uhr, geringfügig ostwärts der Zielmarkierungen, Brandbomben auf dem Rückflug, vier Landungen gesehen. Keine Schwierigkeiten.
L I PD362	F/O Cross	16.43	23.21	Einsatz vollendet. Klar nach oben und unten, Sicht gut. Warfen auf die rote Zielmarkierung aus 12750 Fuß Höhe um 19.36 Uhr (1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung [Minolj], 13 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben). Zwei starke Explosionen und rötlich-schwarzen Rauch, der bis etwa 2000 Fuß aufstieg, beim Zielflug gesehen. Ziel schien gut in Flammen zu stehen, und der Angriff war gut konzentriert. Nach dem Abflug; Bewölkung von 2500–8000 Fuß. Vereisung stark, etwa um den Gefrierpunkt. Gewittersturm bis etwa 5° O.
L III LM606	F/O Sheridan	16.43	23.28	Einsatz vollendet. Klar und gute Sicht, etwas dünne Stratus-Bewölkung in größeren Höhen. Warfen ab auf Mittelpunkt von zwei roten Zielmarkierungen im Schnittpunkt des Fadenkreuzes aus 13000 Fuß Höhe um 19.38 Uhr (1 x 4000-lb-Sprengbombe hoher Sprengwirkung [Minolj], 13 Behälter mit je 150 x 4-lb-Stabbrandbomben). Warfen kürzer, um den falschen Kurs zu kreuzen. Ziel brannte gut, und der Angriff war konzentriert. Bombardierten fast auf Gegenkurs auf Befehl des Controllers, abzuwerfen und abzufliegen. Vereisung leicht bis mäßig von 81/2° bis 61/2° O. A.S.I froh für etwa 15 Minuten ein.
L I PB740	F/O Plumridge	16.42		Flugzeug vermißt – keine Nachricht nach Start.
L »N«	F/O Swain			Angriff 19.32 Uhr.
L »W«	F/O Edwards			Angriff 19.311/2 Uhr.
<u>619 SQUADRON</u>				
L III ND932 »U«	F/O Chambers	16.42		Von diesem Flugzeug wurde nach dem Start nichts gehört.
L III LM751 »X«	F/O Schaffer	16.34		Von diesem Flugzeug wurde nach dem Start nichts gehört.
L III PB699 »Z«	F/O Curran	16.35	23.16	Das Erstziel HEILBRONN wurde aus 11200 Fuß Höhe um 19.38 Uhr bombardiert. Ziel an Hand von roten Zielmarkierungen identifiziert; die Bomben wurden auf eine einzelne rote Zielmarkierung mit 16 Sekunden Verzögerung abgeworfen. Die bebaute Fläche stand gut in Flammen, wobei der Rauch bis auf 8000–9000 Fuß aufstieg. Eine starke rötlich-gelbe Explosion um 19.37 Uhr beobachtet.

L III LM657 »Q«	F/O Runnalls	16.28	23.37	Das Erstziel HEILBRONN wurde aus 11500 Fuß Höhe um 19.31 Uhr angegriffen; Ziel nach Sicht identifiziert, rote Zielmarkierungen und 15 Sekunden Verzögerung. Es wurde beobachtet, daß Bomben in der bebauten Fläche explodierten. Mittlerer oberer (MG-)Turm fiel aus. Starke Vereisungsbedingungen angetroffen, Kopf des Staudruckrohrs eingefroren, Motor verlor Kompression; ging bis auf 2500 Fuß herunter, um aus der Vereisungszone zu kommen.
L III PB210 »V«	F/O Grant	16.45	23.37	Das Erstziel HEILBRONN wurde aus 11000 Fuß Höhe um 19.36 Uhr angegriffen. Ziel an Hand von drei roten Zielmarkierungen in Wassernähe identifiziert; warfen auf den Mittelpunkt der roten Zielmarkierungen mit 15 Sekunden Verzögerung ab. Gesamtes Stadtgebiet gut in Flammen, Bombenabwurf gut konzentriert. Große Brände direkt südlich der roten Zielmarkierungen beobachtet. Angriff 19.34 Uhr.
L »S«	F/O Johnston			
<u>627 SQUADRON</u>				
M IV »H« DZ606	W/C Curry	17.21	21.59	Stellvertretender Controller und Markierer Nr. 1 Roter Zielpunkt. Ziel HEILBRONN. Grüne Annäherungsmarkierung fiel um 19.18 Uhr und lag in der Stadtmittle. Leuchtbomben waren sehr gut und gabn reichlich Ausleuchtung. Markierer 3 war als erster am Ziel und seine Markierung fiel 200 yards südwestlich. Ihm folgte Markierer 2, dessen Markierung 200 yards nordnordwestlich lag. Wir kamen als Dritte, und unsere Markierung lag auf dem Hauptzielpunkt. Ich sagte dem Controller, daß die mittlere rote Zielmarkierung genau lag. Beim Ziel der 56 Base bewertete ich die einzelne gelbe Zielmarkierung; sie lag 100 yards südlich, und ich sagte dem Controller, auf die ostwärts davon befindliche gelbe Zielmarkierung zu zielen.')
M IV »Q« DZ650	S/L Oakley	17.26	21.39	Markierer Nr. 2. Ziel wie oben. Als wir in (Abwurf-)Position kamen, markierte Markierer 3. (Seine Markierung) wurde als 150 yards nördlich liegend bewertet. Dann markierten wir als Zweite; unsere Markierung fiel 100 yards nördlich. Dann warf Markierer 1 seine Markierung zwischen die bereits abgeworfenen. Es wurde eine gute Konzentration erreicht, und der Hauptverband begann mit dem Bombenabwurf.')
M IV »F« DZ599	F/O Walker	17.27	21.50	Markierer Nr. 3. Ziel wie oben. Wir markierten als Erste verfehlten den Zielpunkt um etwa 150 yards nach Nordwesten. Markierer 2 war als nächster am Ziel und schien den Zielpunkt um 100 yards nach Südosten zu verfehlen. Markierer 1 kam als Dritter, und seine Zielmarkierungen lagen ungefähr auf dem Markierungspunkt. Es gab keine weitere Markierung.')
M IV »G« DZ611	F/L Topper	17.24	21.56	Markierer Nr. 1 Gelber Zielpunkt. Ziel wie oben. Es gab keine Schwierigkeit, den gelben Markierungspunkt zu finden, den wir markierten. Die Zielmarkierung zerfiel in zwei Teile, was vermuten läßt, daß sie nicht kaskadenartig herabschwebte. Wir bewerteten diesen Abwurf als 150–200 yards jenseits des Ziels liegend, und dem gelben Markierer 2 wurde gesagt, diese Markierung zu verstärken, aber 150 yards kürzer zu werfen. Dann kreisten wir und bewerteten erneut die erste Zielmarkierung als 300 yards in 315° vom Markierungspunkt liegend. Führer der roten Markierer bewertete sodann die südlich liegende Zielmarkierung als 150 yards südlich liegend.

Flgzt.-Typ u. Nr.	Pilot	Start	Landung	Bericht
M IV »C« DZ641	F/O Fletcher	17.24	21.42	Markierer Nr. 2 Gelber Zielpunkt. Ziel wie oben. Wir identifizierten unseren Zielpunkt. Inzwischen sahen wir, daß die roten Zielmarkierungen auf den Markierungspunkt fielen. Markierer 1 (Gelb) warf seine Zielmarkierungen ab und bewertete sie als 300 yards nordwestlich liegend; sie schwebte nicht kaskadenförmig herunter. Dann markierten wir, unsere Zielmarkierung fiel 100 yards nach Norden. Die gelben Zielmarkierungen sind schwer gegen die Leuchtbomben auszumachen.
M IV »D« DZ633	F/O Pate	17.12	21.35	Markierer Nr. 5 und Windermittler. Ziel wie oben. Ziel wurde identifiziert und Markierungsverfahren durchgeführt, aber Zielmarkierung blieb (im Flugzeug) hängen. Windermittlung mißlungen.
M IV »T« KB122	P/O Herriman	17.21	21.35	Führer der Windermittler. Ziel wie oben. Windermittlungsgebiet etwa 12 Meilen nordostwärts des Ziels. Ein Wind um 19.10 Uhr in 12500 Fuß Höhe ermittelt. Windwert: 284°/49 mph. An Funkverbindungsflugzeug 4 um 19.15 Uhr weitergegeben.
M XX »P« KB416	F/O Buckley	17.12	21.55	Windermittler. Ziel HEILBRONN. Wegen eines GEE-Fehlers kamen wir zu spät an, um einen Wind zu ermitteln.

*) die Angaben der drei Markierer (gelber Zielpunkt) widersprechen sich. Es ist davon auszugehen, daß der erfahrene Markierer Nr. 1, W/C Curry, die richtigen Angaben machte.

Übersetzung

GEHEIM

SOFORT

MIT FERNSCHREIBER

Absender Stab, *Bomber Command*

AN Luftfahrtministerium, Whitehall, *Groups* Nr. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 91, 92, 93, 100 und alle Basen und Flugplätze des *Bomber Command* in diesen *Groups*, 1., 2. und 3. *Bombardment Division*, nachrichtlich Admiralität

NACHRICHTENDIENSTLICHER BERICHT DES BOMBER COMMAND ÜBER EINSÄTZE, NR. 961.

Tag 3. Dezember

157 *Lancaster* der 1. *Group*, 26 *Lancaster* und 25 *Mosquito* der 8. (Pfadfinder) *Group* wurden gegen ein Ziel in Westdeutschland eingesetzt. Bei Ankunft fand der Verband den Zielpunkt durch 9/10 Bewölkung verdeckt und war nicht in der Lage, die Zielmarkierungen, die von den Markiererflugzeugen abgeworfen worden waren, zu sehen. Da sowohl der Master Bomber wie auch sein Stellvertreter das Ziel nicht identifizieren konnten, wurde der Einsatz abgebrochen, und der Verband kehrte zu den Basen zurück. Geringes und mittleres Feuer leichter und schwerer Flak und einige Aktivität von Jägern wurde angetroffen. 1 Flugzeug der 8. (Pfadfinder) *Group* führte einen Wettererkundungsflug durch.

Nacht 3./4. Dezember

HALLENDORF: 11/11 *Mosquito* der 8. (Pfadfinder) *Group* führten einen Versuchsangriff gegen die Hermann-Göring-Stahlwerke durch.

1 Flugzeug der 8. (Pfadfinder) *Group* beendete einen Wettererkundungsflug.

Tag 4. Dezember

OBERHAUSEN. 154/160 *Lancaster* der 3. *Group* griffen über 10/10 Wolkendecke an. Bombenabwurf geschah im Verbandsflug auf Führungsflugzeuge, die mit besonderen Navigationshilfen ausgerüstet waren. Mäßiges Feuer schwerer Flak wurde angetroffen, das im Verlauf des Angriffs abnahm. Keine Jäger wurden gesehen. 2 *Lancaster* gelten als vermißt.

URFT-TALSPERRE: 25/27 *Lancaster*, 3/3 *Mosquito* und eine *Mosquito* auf Fotoaufklärung, alle von der 8. (Pfadfinder) *Group*, griffen die Urft-Talsperre bei Heimbach bei 8 bis 10/10 Bewölkung mit Wolkenobergrenze bei 8000 bis 12 000 Fuß an. Der Angriff wurde in drei Wellen durchgeführt, wobei jede Welle nach dem Führungsflugzeug abwarf. Ergebnisse konnten nicht abgeschätzt werden. Keine Abwehr und keine Jäger wurden angetroffen. Keine Flugzeuge vermißt.

Eine *Mosquito* der 8. (Pfadfinder) *Group* führte einen Wettererkundungsflug durch.

Nacht 4./5. Dezember

248/259 *Lancaster* der 1. *Group*, 150/154 *Halifax* und 45/46 *Lancaster* der 6. *Group*, 63/64 *Lancaster* und 2/6 *Mosquito* der 8. (Pfadfinder) *Group* griffen an. Das Ziel war durch 8–10/10 Bewölkung mit Wolkenobergrenze bei 10000–16000 Fuß verdeckt mit geringfügigen Aufbrüchen im späteren Verlauf des Angriffs. Es gelang, eine befriedigende Konzentration von Zielmarkierungen zu erreichen, deren Schein durch die Wolken klar zu sehen war. Gelegentliche Blicke durch Wolkenlücken erlaubten es, eine ungefähre Einschätzung des Angriffs vorzunehmen. Es wird berichtet, daß er etwas zerstreut war, besonders in der Umgebung der Hafenanlagen im Westen der Stadt, obwohl die Bombenabwürfe im allgemeinen gut lagen.

Der Feuerschein verstärkte sich im Lauf des Angriffs und war auf dem Rückflug bis zu 150 Meilen weit zu sehen. Es wurde von mehreren starken Explosionen zwischen 19.31 Uhr und 19.45 Uhr berichtet. An Abwehr war schwaches bis mäßiges Feuer schwerer Flak feststellbar. Ein paar feindliche Jäger wurden im Zielgebiet gesehen, und es wurde von einem Luftkampf mit einer Fw 190 berichtet. Eine *Mosquito* und eine *Lancaster* werden vermißt.

HEILBRONN: (Stadtzentrum) wurde von 217/236 *Lancaster* und 6/7 *Mosquito* der 5. *Group* angegriffen. Wetter wurde verschiedentlich als klar bis 5/10 dünner Bewölkung zwischen 5 000 bis 14 000 Fuß beschrieben. Die Zielmarkierung wurde als genau und die Bombenabwürfe als ziemlich konzentriert gemeldet. Viele Brände und Explosionen wurden gesehen. Schwaches Feuer leichter Flak angetroffen. Nachtjäger waren aktiv und eine Me 410 wird als zerstört beansprucht. 10 *Lancaster* werden vermißt.

HEILBRONN: (Eisenbahnverkehrszentrum) wurde etwa zehn Minuten später von 24/46 *Lancaster* und 3/3 *Mosquito* der 5. *Group* unter ähnlichen Wetterbedingungen angegriffen. Es gab bei der Identifizierung der Zielmarkierungen Schwierigkeiten wegen der Nähe der Leuchtfallschirme und der Brände des ersten Angriffs. Ergebnisse sind nicht beobachtet worden. Flak war geringfügig und Nachtjäger waren aktiv. Eine Ju 88 wurde als zerstört beansprucht. 3 *Lancaster* werden vermißt.

HAGEN: Ein Scheinangriff wurde von 50/54 *Mosquito* der 8. (Pfadfinder) *Group* ausgeführt. Wetter war 7–10/10 Bewölkung mit Obergrenze bei 10 000 bis 15 000 Fuß. Die Markierungsbomben wurden von besonders ausgerüsteten Flugzeugen abgeworfen. Sie verschwanden aber in den Wolken, und es wurde keine Konzentration erreicht. Die Mehrzahl der Bombenabwürfe wurde auf den Schein der Markierungsbomben durchgeführt. Sehr geringfügiges Feuer schwerer Flak wurde angetroffen und keine Jäger.

HAMM & BIELEFELD: 11/12 *Mosquito* der 8. (Pfadfinder) *Group* griffen bei Wetterbedingungen von 5–8/10 Bewölkung mit Obergrenze bei 8 000 bis 10 000 Fuß mit Unterstützung durch Navigationshilfen an. Bombeneinschläge wurden in beiden Zielgebieten beobachtet, aber eine Einschätzung war nicht möglich. Keine Flak und keine feindlichen Jäger angetroffen.

BOMBERUNTERSTÜTZUNG DURCH 100. *Group*

Hochfliegende Fernnachtjäger Einsätze wurden durch 35/38 *Mosquito* zur Unterstützung der Angriffe der Hauptverbände durchgeführt. Dabei wurden eine Ju 88 und vier Me 110 als zerstört und eine Ju 88 als wahrscheinlich zerstört beansprucht.

Tieffliegende Fernnachtjäger 20/22 *Mosquito* waren über Flugplätzen in Deutschland eingesetzt. Während dieser Einsätze wurden sieben Flugplätze und ein Eisenbahnzug bei Koblenz mit Bomben angegriffen.

9/11 *Stirling* und 4/4 *Halifax* sorgten für den Mandrel-Schirm für die Hauptverbände.

1/2 *Fortress*, 1/1 *Liberator* flogen Jostle-Patrouillen und 3/4 *Halifax*, 6/7 *Liberator*, 6/6 *Fortress* flogen über dem Ruhrgebiet Window-Einsätze.

2/2 *Wellington*, 6/7 *Mosquito*, 2/3 *Halifax* führten besondere Erkundungspatrouillen durch.

Von diesen Einsätzen werden keine Flugzeuge vermißt.

(Unterschrift)
Air Commodore,
Chef-Nachrichten-Offizier

Verteilung

wie bei früheren Berichten

QUELLE: Public Record Office, London, AIR 24/301.–Fd.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

Übersetzung

BERICHT DES BOMBER COMMAND ÜBER FUNKABHÖRDIENT UND FUNKGEGEN- MASSNAHMEN NR. 16

NACHT 4./5. DEZEMBER 1944

<u>Ziel</u>	<u>Einsätze</u>	<u>Verluste</u>	<u>Zeit über Ziel</u>
Karlsruhe	535	2	19.30–19.42 Uhr
Heilbronn	292	13	19.30–19.37 Uhr
Hagen	54	–	19.10 Uhr

Die Angriffe des Hauptverbands richteten sich gegen Ziele in Süddeutschland, während die ständig fortdauernde Sorge des Feindes um die Ruhr durch einen Ablenkungsangriff in diese Richtung, der einen *Mosquito*-Angriff auf Hagen verstärkte, angeregt wurde. Der Scheinangriff auf die Ruhr war sehr erfolgreich, weil er eine unnötige Reaktion der Jäger, die in diesem Gebiet stationiert sind, hervorrief; er brachte jedoch keinerlei Ablenkung von Jägern von den südlichen Angriffen zustande. Erfahrungen der letzten Zeit geben wenig Anlaß zu der Hoffnung, daß eine großangelegte Ablenkung von einem Gebiet der Westfront zu einem anderen Gebiet durch Angriffe mit kurzen Einflugwegen verursacht werden kann. Es wurde aber angenommen, daß genügend Aufmerksamkeit auf die Scheinangriffe hätte gelenkt werden können, was die Hauptverbände in die Lage versetzt hätte, unbelästigt davonzukommen.

Der *Mandel*-Schirm erstreckte sich von einem Punkt 30 Meilen nordostwärts Brüssel südlich bis Verdun. Damit tauchte der Scheinangriffsverband aus dem nördlichen, die Hauptverbände aus dem südlichen Ende (des Schirms) auf. Die *Mosquito*-Bomber näherten sich über die Scheldemündung. Aus diesem Raum kamen die ersten Meldungen über Erfassungen. Von 18.44 bis 18.55 Uhr wurden Verbände von 100–200 Maschinen gemeldet, die über die holländischen Inseln einflogen, und zwischen 19.02 und 19.16 Uhr bereiteten sich Jäger von fünf Gruppen auf den Start vor. Insgesamt wurden sechs im Einsatz befindliche Gruppen abgehört, die wahrscheinlich 90–100 Jäger zählten. Zunächst waren sie im Raum Dortmund – Essen eingesetzt, nachdem Um 19.10 Uhr Meldungen über die Bombardierung Hagens eingegangen waren. Sie erhielten später Erfassungsmeldungen über 200 Flugzeuge im Raum Bonn, was sich wahrscheinlich auf die *Window*-Täuschung bezog. Landebefehle wurden bis 20.42 Uhr gegeben, was darauf schließen läßt, daß einige der Jäger mindestens eineinhalb Stunden auf erfolglosem Feindflug in der Luft gewesen sein könnten. Dies bot den Nachtjägern der 100. *Group* eine ausgezeichnete Gelegenheit. Sie hatten viele Feindberührungen und zerstörten sechs, möglicherweise sieben feindliche Flugzeuge. Alle wurden durch *Mosquito* abgeschossen, die mit A.I. Mark X ausgerüstet waren.

Es gibt wenig Informationen über die Reaktionen auf die Hauptangriffe. Zwei Nachtjagdgruppen, die II. u. IV./NJG 6 waren im Einsatz, und die wenigen Erfassungen, die abgehört wurden, schienen meist den Angriff auf Karlsruhe zu betreffen. Die ersten Meldungen über Erfassungen wurden um 18.49 Uhr im Raum Saarbrücken für beide Angriffe weitergegeben. Um 19.24 Uhr wurden Flugzeuge im Raum Karlsruhe gemeldet. Der Rückflug von Karlsruhe wurde bis in den Raum Saarbrücken erfaßt.

Für die Verluste beim Angriff auf Heilbronn ergeben sich aus dem vorliegenden Material keine klaren Gründe. Dieses Ziel liegt zwischen den Flugplätzen Kitzingen und Schwäbisch Hall der beiden Gruppen, die abgehört wurden. Flugzeuge, die auf dem Weg waren, den Angriff auf Karlsruhe abzufangen, hätten den Flugweg (des Verbandes) gegen Heilbronn kreuzen müssen. Weiterhin war der Angriff auf Heilbronn über einen viel längeren Zeitraum ausgedehnt als die geplanten sieben Minuten. Dies kann zu einem Mangel an Konzentration geführt haben mit dem entsprechenden Verlust des Schutzes durch *Window* gegen Radarerfassung.

Jägerleitfunkverkehr war auf zwei Hochfrequenz-Sprechfunkkanäle beschränkt, die beide mit *Drumstick* gestört wurden. Einer der beiden (Kanäle) wurde gezwungen, seine Frequenz zu ändern, aber es scheint, daß keiner der beiden ernstlich behindert worden ist. *Corona* und *Special Tinsel* wurden gegen eine Hochfrequenz-Sprechfunkreportage-Frequenz eingesetzt, Hochfrequenz-*Jostle* gegen zwei (andere).

Mit *Dina* bestückte Flugzeuge flogen bei beiden Haupt- und bei den Scheinangriffsverbänden und strahlten während beider Angriffe ab. *A.B.C.*-Flugzeuge begleiteten den Angriff auf Karlsruhe.

(Unterschrift)
Air Commodore,
Chef-Nachrichtennoffizier.

6. Dezember 1944

Erklärungen

R.C.M.	= Radio Counter Measures = Funkgegenmaßnahmen
Mandrel	= Brit. Störsender gegen die dt. Frühwarn-Funkmeßgeräte
Window	= Metallfolienstreifen zur Blendung der dt. Funkmeßgeräte
A.L.	= Airborne Interception = Bordradar
H.F. W/T	= Hochfrequenz-Sprechfunk
Drumstick	= Brit. Störsender gegen den dt. HF-Sprechfunk
Corona	= Verfahren, mit dem irreführende Sprüche auf der dt. Jägerleitfrequenz von England aus gesendet wurden
Special Tinsel	= Verfahren, mit dem mit Hilfe der Bomberfunksender die dt. Jägerleitfrequenz überlagert werden konnte
Jostle	= Brit. Hochleistungsstörsender gegen die dt. Funksprechkanäle
Dina	= Brit. Störsender gegen die SN-2-Funkmeßgeräte der dt. Nachtjäger
A.B.C.	= Airborne Cigar = Brit. Bordsender zur Störung der dt. Jägerleitfrequenz

QUELLE: Public Record Office, London, AIR 27/303. – F.d.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

Übersetzung

GEHEIM

ABHÖRDIENTST/TAKTIK NR. 301/44

TEIL II – NACHT 4./5. DEZEMBER

1. ZIELE & EINSÄTZE

2. BEWERTUNG

An diesem Abend lenkte *Bomber Command* seine Aufmerksamkeit auf Südwestdeutschland, wo zwei Ziele in Karlsruhe und Heilbronn angegriffen wurden. Es waren sehr starke westliche Winde erwartet worden, und es wurde deshalb entschieden, praktisch direkt von der Somme anzufliegen, wobei nicht einmal Saarbrücken umflogen wurde, weil von dort nicht viel Flakabwehr gegen einen Verband erwartet wurde, der so schnell über die schwer bedrängte Abwehr hinwegfliegen würde. Die Flugzeuge der 5. *Group* sollten auf einem etwas weiter nach Norden liegenden Kurs fliegen, um Heilbronn zu erreichen, obwohl einige abgestellt waren, die für Karlsruhe bestimmten Bomber bis Saarbrücken zu begleiten. Sie sollten südlich Straßburg zurückfliegen. Die 5. *Group* sollte insgesamt tiefer fliegen als der Verband gegen Karlsruhe.

Während diese beiden Einflüge nach Südwestdeutschland stattfanden, sollten Bomberunterstützungsflugzeuge mithelfen, eine Bedrohung des Ruhrgebiets, die von *Mosquito*-Pfadfindern dargestellt wurde, die Hagen und Hamm bombardierten, mit Hilfe von *Window* zu verstärken. Ein *Mandrel*-Schirm sollte die schweren Bomber, die sich über Frankreich näherten, verbergen.

Die Einsätze wurden vor Mondaufgang durchgeführt, und es gab in Karlsruhe und in der Nähe von Heilbronn nur geringe Bewölkung. Die starken Winde waren wie vorhergesagt. Die Verbände hatten die geographische Länge von Saarbrücken erreicht, ehe etwa eine halbe Stunde vor Angriffsbeginn die Standortbestimmung durch Funkmeßgeräte begann. Es wird angenommen, daß etwa zur selben Zeit 120 Jäger in das Ruhrgebiet beordert wurden, die damit ihre ganzen Anstrengungen auf unsere Ablenkungsangriffe verschwendeten. Dieser (Jäger)-Verband umfaßte aber keinerlei Reserven aus Südwestdeutschland, wo offensichtlich zwei Gruppen des NJG 6 im Einsatz waren. Obwohl von ihnen vor 20.03 Uhr nichts gehört wurde, müssen sie beträchtlich früher aus dem Raum westlich und nordwestlich von Nürnberg im Einsatz gewesen sein, so daß sie wahrscheinlich mit dem Verband gegen Heilbronn früher Kontakt hatten als mit dem weniger tiefen Einflug (gegen Karlsruhe; Anm. d. Übers.)

Aus den Berichten der Besatzungen geht hervor, daß von 19.30 Uhr bis 19.40 Uhr über Heilbronn eine große Zahl von Luftkämpfen stattgefunden haben muß, hauptsächlich zwischen 10 000 und 13 000 Fuß Höhe. Es waren mit großer Sicherheit diese zweimotorigen Jäger und einige einmotorige Jäger aus dem Raum Mannheim, die Feindberührung hatten und die verschwendete Mühe im Norden teilweise wiedergutmachten.

Wahrscheinlich kam ihnen die Tatsache zustatten, daß um 19.10 Uhr – acht Minuten, bevor der Angriff begann – schnelle Bomber im Raum nordostwärts Heilbronn gemeldet wurden. Obwohl zu diesem Zeitpunkt dieser Raum als Ziel noch nicht erkannt war, flogen Jäger unzweifelhaft diesen Raum an und brauchten nur 20 Minuten, dorthin zu gelangen. Obwohl die meisten *Lancaster* ihre Bomben zur vereinbarten Zeit abwarfen, konnten einige ihren besonderen Zielpunkt im Rangierbahnhof nicht ausmachen und warfen auf die Stadt ab, was teilweise bis 19.55 Uhr dauerte – 45 Minuten nachdem die erste Warnung an die Jäger in diesem Bereich gegeben worden war. Es gibt jedoch nur einen Bericht über einen Verlust durch Jäger in dieser späten Phase des Angriffs.

Die Nachtjäger der 100. *Group* hatten eine besonders erfolgreiche Nacht, und die 5. *Group* gegen Heilbronn beansprucht mehrere feindliche Flugzeuge als zerstört oder beschädigt.

Berichte deuten auf den Verlust von vier Flugzeugen durch Jäger über Heilbronn und mindestens vier beim Abflug vom Ziel hin. Die Verfolgung wurde auf dem Heimflug jedoch nicht weiter als 50 Meilen weit aufrechterhalten. Die übrigen fünf verlorengegangenen Flugzeuge wurden wahrscheinlich im gleichen Gebiet zerstört, außer einem, das bei Saarbrücken möglicherweise wegen Schwierigkeiten mit dem Wetter abstürzte. Es ist interessant festzustellen, daß der Feind bei dieser Gelegenheit eine angemessene Anzahl von Luftsiegen beansprucht – 11 viermotorige Bomber von Nachtjägern abgeschossen. Beim Angriff auf Karlsruhe scheint ein Flugzeug über dem Ziel abgestürzt zu sein, ein weiteres auf dem Heimflug.

Gründe für die Verluste werden geschätzt: 8 durch Jäger, 7 unbekannte Gründe (wahrscheinlich meist durch Jäger).

3. BEFOHLENE FLUGWEGE UND ZEITEN

HEILBRONN: 203 *Lancs*: Reading – 5003N 0120E – 4925N 0725E – Heilbronn – 4825N 0815E – 4825N 0650E – 5106N 0235E – Orfordness

55 *Lancs*: Reading – 5003N 0120E – 4920N 0650E – Heilbronn – 4858N 0834E – 4845N 0820E – 4910N 0600E – 4940N 0400E – 5105N 0235E – Orfordness

Zeit über Ziel: 19.21 – 19.36 Uhr Über Kontinent: 18.06–22.00 Uhr

4. BOMBERUNTERSTÜTZUNG

Mandrel-Schirm: 5059N 0500E – 4912N 0520E, stören von 18.35 Uhr – 19.55 Uhr. *Window*-Patrouillen – (mittlere Position) 5048N 0442E – 5055N 0620E, 18.59 Uhr–19.36 Uhr, mit *Dinah* und *Carpet*. Hochfliegende Fernnachtjäger: 35 *Mosquito*, die 4 Me 110 und 2 Ju 88 als zerstört und eine Ju 88 als wahrscheinlich zerstört beanspruchen. Tieffliegende Fernnachtjäger. 20 *Mosquito*. *Jostle*: 2 Flugzeuge.

Sicherheit: Stille im Fernmelde- und Funkverkehr bis 0530E.

5. WETTER

Mond: Dreiviertel, Aufgang etwa 20.50 Uhr.

Heilbronn: Nur kleine Fetzen von Stratocumulus-Wolken in 4 000–6 000 Fuß Höhe in der Nähe des Ziels, am Ziel fast wolkenlos. Sicht ausgezeichnet. Wind in 10 000–12 000 Fuß Höhe aus 280° mit 55–60 Meilen/Stunde Geschwindigkeit.

6. REAKTION DER FEINDLICHEN JÄGER

Heilbronn & Karlsruhe: Beide Angriffe wurden durch Funkmeßgeräte spärlich erfaßt. 18.49–18.57 Uhr erste bekannte Erfassung des Angriffs auf Heilbronn und um 19.02 Uhr des Angriffs auf Karlsruhe im Raum nördlich Saarbrücken. 19.10 Uhr »Schnelle Bomber nordostwärts Heilbronn«. 19.24 Uhr Flugzeuge werden im Raum Karlsruhe gemeldet. 20.03 Uhr II./NJG 6 (Süddeutschland) im Einsatz und 20.05–20.12 Uhr IV./NJG 6 (Süddeutschland) erhält Meldungen über Flugzeuge, die von Karlsruhe abfliegen.

7. LUFTKÄMPFE UND ANGRIFFE VON JÄGERN

Diese fielen zeitlich mit der Ankunft eines mittleren Verbandes von zweimotorigen Nachtjägern und einiger einmotoriger Flugzeuge im Raum Heilbronn 19.30 Uhr zusammen, da es dort eine ungewöhnlich große Zahl von Angriffen, Luftkämpfen und Sichtungen in den folgenden fünf Minuten gab und etwas weniger von 19.35–19.40 Uhr, vermutlich weil die Jäger die Bomber vom Ziel weg verfolgten oder zu verfolgen versuchten. Die meisten Feindberührungen fanden in einer Höhe von 10 000 bis 13 000 Fuß statt. Nach ihrer Ankunft folgte der Abwurf von Jäger-Leuchtzeichen durch ein oder zwei der zuerst angekommenen Flugzeuge. Eine Ju 88 wurde um 19.25 Uhr dabei beobachtet. Ein paar wenige Düsenflugzeuge wurden ebenfalls gemeldet. Im Zeitraum 19.30–19.42 Uhr wurde bei Heilbronn folgendes berichtet:

Angriffe: 7 (mitgemacht oder gesehen)
Luftkämpfe: 17
Sichtungen: 30 Berichte über zweimotorige feindl. Flugzeuge; 24 über einmotorige;
2 über feindl. Düsenflugzeuge

8. BODENABWEHR

Heilbronn: Feuer schwerer Flak von 12 Geschützen und einige leichte Flak, die vereinzelt, meist Sperrfeuer, schossen. Etwa 20 Scheinwerfer.

Stab, *Bomber Command*

LUFTSTAB FEINDNACHRICHTEN

BC/S.27876/Int.3.

Ausgegeben um 12.00 Uhr am 9. Dezember 1944

Erklärungen

Mandrel = Britischer Störsender, der in Flugzeugen mitgeführt wurde, um die deutschen Frühwarn-Funkmeßgeräte zu blenden
Window = Britischer Name für Metallfolien (amerikanische Bezeichnung: Chaff; deutsche Bezeichnung Düppel), die zur Störung und Täuschung der deutschen Funkmeßgeräte dienen
Dinah und Carpet = Bordsender zur Störung des Funkmeßgeräts *Würzburg*
Jostle = Britischer Hochleistungssender zur Störung der deutschen Funksprechkanäle
NJG = Nachtjagdgeschwader
II./NJG 6 = II. Gruppe des NJG 6

QUELLE: Public Record Office, London, AIR 24/301. – F.d.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

Übersetzung

VERTRAULICH
24. Dezember 1944

SOFORT-AUSWERTUNGSBERICHT NR. K. 3461
ORT: HEILBRONN (Eisenbahnverkehrszentrum und Stadt)

BERICHTSZEITRAUM

Dieser Bericht umfaßt die Schäden in der Stadt und den Eisenbahneinrichtungen zwischen 10.30 Uhr B-Zeit am 11. September 1944 und 13.35 Uhr A-Zeit am 23. Dezember 1944. Er schließt den Angriff durch das *Bomber Command* in der Nacht vom 4. auf 5. Dezember 1944 ein. Es wird berichtet, daß der Angriff bei klarem Wetter bzw. bei 5/10 dünner Bewölkung stattgefunden hat.

VORLÄUFIGE SCHADENSAUFSTELLUNG

Ein sehr großes Gebiet sehr schwerer Schäden und Zerstörungen an Geschäfts- und Wohnhäusern und öffentlichen Gebäuden liegt ostwärts, südostwärts und nordostwärts des Binnenhafens. Mindestens neun mittlere bis große Industriebetriebe, einschließlich der Zuckerfabrik und der Fabrik von C. H. Knorr, sind schwer beschädigt worden. Die Polizeidirektion ist fast vollständig ausgebrannt und das Gefängnis ist mäßig beschädigt. Mehrere Gebäude und der Gaskessel im Gaswerk sind mäßig bis stark beschädigt. Neue Schäden an Eisenbahneinrichtungen sind am stärksten südlich des Winterhafens, wo der Hauptbahnhof fast zur Hälfte ausgebrannt ist. Der Güterbahnhof ist fast zerstört oder mindestens vier der Hauptgebäude im nahegelegenen Lokomotivbetriebswerk sind ausgebrannt oder zerstört. Mindestens drei Gebäude nordostwärts der Wagenreparaturwerkstatt sind ebenfalls beschädigt.

Einzelheiten der Eisenbahnschäden sind wie folgt:

EINRICHTUNGEN

1. Hauptbahnhof : Fast zur Hälfte ausgebrannt. Zu 20% nicht betriebsfähig.
2. Güterbahnhof : Großes Hauptgebäude fast zerstört. Zu 20% nicht betriebsfähig.
3. Lok-Betriebswerk : Hauptgebäude scheint zerstört und mindestens drei weitere sind ausgebrannt. Ostwärtige Schuppen zu 90% nicht betriebsfähig. Westliche Schuppen zu 50% nicht betriebsfähig.
4. Drei Gebäude nordostwärts der Wagenreparaturwerkstatt beschädigt und eines südlich wahrscheinlich beschädigt.
5. Wagenreparaturwerkstatt: Keine Beschädigung.

GLEISANLAGEN IM BAHNHOF

Rangiergleise im Hafengebiet : Voll betriebsfähig. Drei Schuppen ausgebrannt.
Gleise im Rangierbahnhof : Zu 5% nicht betriebsfähig. Ein nicht identifiziertes Gebäude zu drei Vierteln zerstört.

LOKOMOTIVEN UND ROLLENDES MATERIAL

Keine sichtbaren Schäden.

DURCHFAHRTGLEISE

Keine sichtbaren Schäden.

ANDERE SCHÄDEN

Drei nicht identifizierte Gebäude nordostwärts der Wagenreparaturwerkstatt beschädigt.

REPARATUREN

Keine sichtbar.

BELEGUNGSGRAD

Im gesamten Zielgebiet stark.

(Bemerkungen zum Belegungsgrad und Prozentzahlen der Nichtbetriebsfähigkeit wurden von der Abteilung »F« beigesteuert).

Dieser Bericht kann aufgrund einer eingehenderen Bewertung noch berichtigt und erweitert werden.

PHOTOGRAPHIEN AUFGENOMMEN DURCH: 544. *Squadron*

FLUG: 106G/3869

106G/3896

MITTLERE ZEIT UND DATUM DER AUFNAHME:

13.35 Uhr A-Zeit am 23. Dezember 1944

13.15 Uhr A-Zeit am 24. Dezember 1944

MASSTAB: 1:9 000 (Brennweite 36")

1:8 000 (Brennweite 36")

ERFASSUNG UND QUALITÄT: Die Stadt ist auf Abzügen befriedigender Qualität fast vollständig erfaßt mit einiger Bewölkung im nordostwärtigen Teil.

LETZTER BERICHT: Ergänzung zum Sofort-Auswertungsbericht Nr. K. 3131 (12. September 1944).

VERWENDETER EINSATZFLUG: 106G/2782.

VERTEILTER ABZUG: 3139 vom Flug 106G/3896 (folgt, sobald verfügbar).

VERTRAULICH

VERTEILER NR. 23-C

A.C.I.U.

EGR/OF

505 Ausfertigungen.

Zusätzlich eine Ausfertigung an:

S.H.A.E.F. MAIN Abteilung Feindliche Verkehrsverbindungen

M.E.W. Lansdowne House, W.1 – O.L. Lawrence.

M.E.W. Lansdowne House, W.1. – D. Wood

A.I. 3(e) Air Ministry, Monck St. – S/Ldr. Wigglesworth.

A.I. 3 (USA) Air Ministry, Monck St. – Maj. L.A. Bock.

EOU/EWD 40, Berkeley Square – Lt. Kayson

G-2 S.H.A.E.-F. Main – Maj. Whitmee.

Insgesamt 512 Ausfertigungen.

Erklärungen

S.H.A.E.F. : Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces = Oberster Stab der alliierten Expeditionstreitkräfte

M.E.W : Ministry of Economic Warfare = Ministerium für Wirtschaftskriegsführung

A.I. : Air Intelligence = Feindnachrichten (Luft) im Luftfahrtministerium

G-2 : Generalstabsabteilung »Feindnachrichten« bei S.H.A.E.F.

QUELLE: Public Record Office, London, AIR 24/302 – F.d.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

Übersetzung

NACHT-ANGRIFFS-BERICHT NR. 783 AUSFERTIGUNG NR. 22

BERICHT DES *BOMBER COMMAND* ÜBER NACHTEINSÄTZE

4./5. DEZEMBER 1944

KARLSRUHE: HEILBRONN: Hagen: Hamm: usw.

ZUSAMMEMFASSUNG

1. In dieser Nacht richtete *Bomber Command* seine Aufmerksamkeit auf Südwestdeutschland. 535 Flugzeuge wurden eingesetzt, um Karlsruhe und 292, um Heilbronn anzugreifen. In beiden Städten wurde schwerer Schaden verursacht. *Mosquito* bombardierten ohne Verluste auch Hagen, Hamm und Bielefeld und 95 Flugzeuge waren zu Bomberunterstützungsaufträgen eingesetzt. 13 Flugzeuge kehrten nicht zurück.

WETTERVORHERSAGE

2. Basen: – Gutes Flugwetter mit geringem Anteil aufgebrochener Cumuluswolken. Sicht allgemein gut. Im Norden vereinzelt Regenschauer. Ziele: – Wind 75–120 Meilen/Std. in 15 000 Fuß Höhe wird wahrscheinlich eine Wolkendecke zwischen 8 500 und 12 000 Fuß über Nordfrankreich in Richtung direkt nördlich von Karlsruhe und Heilbronn tragen.

KARLSRUHE: HEILBRONN:

ANGRIFFSPLÄNE

3. Karlsruhe OBOE Boden- und für den Notfall Blindmarkierung. H = 19.30 Uhr.
4. Heilbronn Gelenktes NEWHAVEN-Verfahren der 5. *Group* mit Sektor-Bombardierung. H = 19.00 Uhr.

EINSÄTZE

	<u>Karlsruhe</u>	<u>Heilbronn</u>
5. Anzahl der eingesetzten Flugzeuge	535	292
Anzahl der Flugzeuge, die Angriff auf Erstziel melden	516	265
Anzahl der Flugzeuge, die Angriff auf Alternativziel melden	2	20
Anzahl der abgebrochenen Einsätze	17	7
Anzahl der vermißten Flugzeuge	2	11
	(0,4%)	(3,7%)

ANGETROFFENES WETTER

6. Karlsruhe 10/10 aufgerissene, dünne mittelhohe Bewölkung (Obergrenze bei 10–12 000 Fuß). Wind in 19 000 Fuß Höhe 290°/80–85 Meilen/Std. Dreiviertelmond, Aufgang etwa 20.50 Uhr.

7. Heilbronn Nur kleine Fetzen von Stratocumulus in 4–6000 Fuß Höhe in der Nähe des Ziels, am Ziel aber fast wolkenlos. Sicht ausgezeichnet. Wind in 12 500 Fuß Höhe 280°/55–60 Meilen/Std.

STATISTIK ÜBER NACHTPHOTOGRAPHIEN

8. Heilbronn

Anzahl der Flugzeuge, die sich im Zielgebiet befanden	125
Anzahl der Flugzeuge, die sich außerhalb des Zielgebiets befanden	56
Anzahl der Flugzeuge, die schätzungsweise innerhalb 3 Meilen vom Zielpunkt Bomben abwarfen	(max. 255) 236 (92,7%) (mind. 181) mittl. Wert
Anzahl der Flugzeuge, die schätzungsweise innerhalb des Zielgebiets Bomben abwarfen	(max. 176) 161 (55,5%) (mind. 125) mittl. Wert

BESCHREIBUNG DES ANGRIFFS

9. Karlsruhe Die Zielmarkierungen lagen konzentriert, verschwanden aber schnell in den Wolken. Obwohl einige Besatzungen durch Lücken in den Wolken eine visuelle Identifizierung vornehmen konnten, warf die Mehrheit ihre Bomben auf den Schein der Zielmarkierungen. Es wurden einige gute Brände gelegt und Bombenabwürfe wurden im Hafengebiet beobachtet. Der Feuerschein war 150 Meilen weit zu sehen.

10. Heilbronn Zielmarkierung pünktlich und genau. Bombenabwurf war ziemlich gut konzentriert, was zur Folge hatte, daß viele Brände sich behaupten konnten und mehrere große Explosionen stattfanden.

AUFKLÄRUNG BEI TAGESLICHT

11. Karlsruhe Zwischen September und Dezember wurden keine Aufklärungsphotos gemacht. Aufklärung bei Tageslicht Ende Dezember verriet neue Schäden, die über das gesamte Gebiet der Stadt Karlsruhe verstreut waren. Es gab viele Schadensfälle zwischen Hauptbahnhof und Schloßgarten. Im Industriegebiet westlich der Stadt waren ebenfalls viele Schadensfälle zu sehen. Das Industriegebiet, das sich südostwärts vom Hafen aus erstreckt, wurde schwer beschädigt. Fast jeder identifizierte Industriebetrieb in diesem Bereich war betroffen. Vorrangige Fabriken, die getroffen wurden, schlossen die Deutsche Michelin-Pneumatik AG, die Deutsche Waffen (DWM; Anmerkung des Übers.), Junker & Ruh AG, Schaerer & Co. und Carl Metz ein. Das Transportwesen erlitt weniger Schäden als die Industrie. Der bereits schwer beschädigte Hauptbahnhof wurde erneut betroffen, und zahlreiche kleine Gebäude im gesamten Bahnhofsgebiet wurden zerstört. Die Wagen- und Maschinenwerkstatt und das Kesselhaus wurden wieder getroffen. Drei Kasernenareale wurden betroffen. Am Kohlekraftwerk und am Städtischen Gaswerk I wurden leichte Schäden festgestellt. Wohngebäude und öffentliche Gebäude in der Stadtmitte wurden getroffen.

12. Heilbronn Luftbilder zeigen ein sehr großes Gebiet sehr schwerer Schäden und Verwüstungen an Geschäfts- und Wohnbebauung und an öffentlichen Gebäuden ostwärts, südostwärts und nordostwärts des Binnenhafens. Mindestens 9 mittlere bis große Industriebetriebe, einschließlich der Zuckerfabrik und der Firma C. H. Knorr, wurden schwer beschädigt. Die Polizeidirektion Heilbronn ist praktisch ausgebrannt, und auch das Gefängnis wurde betroffen. Mehrere Gebäude und der Gasbehälter im Gaswerk wurden getroffen. Schwere Beschädigungen wurden an den Eisenbahnanlagen südlich des Winterhafens verursacht. Hier ist der Hauptbahnhof zur Hälfte ausgebrannt zu sehen. Der Güterbahnhof und mindestens 4 Gebäude im nahegelegenen Lok-Betriebswerk wurden zerstört.

FEINDLICHE ABWEHR

13. Die vorgesehenen Ablenkungsangriffe einschließlich der *Mosquito*-Angriffe auf Hagen und Hamm waren erfolgreich, indem sie veranlaßten, daß ein großer Jagdverband zum Ruhr(-gebiet) gesandt wurde. Damit wurden sie von den südlicheren Angriffen abgezogen. Jäger von zwei Gruppen, die in Südwestdeutschland stationiert sind, wurden jedoch nicht aus ihrem eigenen Gebiet abgezogen, und sie konnten den Verband auf Heilbronn, der den geringfügig tieferen Einflug durchführte, abfangen. Geringe Abwehr durch sowohl schwere als auch leichte Flak wurde in Karlsruhe angetroffen. In Heilbronn bestand das Feuer der schweren Flak hauptsächlich aus Sperrfeuer, die leichte Flak schoß nur vereinzelt.

VERNICHTETE FEINDLICHE FLUGZEUGE

14. Fernnachtjäger beanspruchten, 4 Me 110 und 2 Ju 88 und 1 Ju 88 wahrscheinlich vernichtet zu haben. Auch die 5. *Group* beansprucht, mehrere Feindflugzeuge vernichtet zu haben.

VERLUSTE

15. Karlsruhe 2/535 (0,4%) gingen beim Angriff auf Karlsruhe verloren. Ein Flugzeug ging über dem Ziel verloren, das andere auf dem Heimflug. In beiden Fällen konnte die Ursache des Verlustes nicht beobachtet werden. 4 Flugzeuge wurden von der Flak getroffen. 1 *Lancaster* wurde völlig zerstört – Ursache unbekannt. 3 Flugzeuge waren in Zusammenstöße in der Luft verwickelt, keines wurde ernsthaft beschädigt.

16. Heilbronn 11/292 (3,7%) *Lancaster* gingen beim Angriff auf Heilbronn verloren. 4 davon gingen durch Jäger über dem Ziel verloren und vier auf der ersten Teilstrecke des Rückflugs vom Ziel. Die übrigen 3 gingen wahrscheinlich durch Jäger verloren. 2 Flugzeuge wurden durch die Flak getroffen. 4 Flugzeuge wurden durch Jäger leicht beschädigt. 4 Flugzeuge wurden bei Landeunfällen beschädigt, 1 sehr schlimm.

HAGEN

17. 48/54 *Mosquito* griffen Hagen bei 7/10 Bewölkung (Obergrenze bei 10–15 000 Fuß) an. Zielmarkierungen schienen verstreut niederzugehen und verschwanden schnell in den Wolken. Die Besatzungen warfen die Bomben nach dem Schein der Markierungen oder mit Hilfe von Navigationsverfahren ab. Keine Flugzeuge gingen verloren.

HAMM UND BIELEFELD

18. 10/12 *Mosquito* bombardierten Hamm und Bielefeld mit Hilfe von H2S. Die beiden anderen warfen ihre Bomben ungefähr auf das Zielgebiet. Alle Flugzeuge kehrten sicher zurück. 1. Flugzeug wurde bei einem Landeunfall stark beschädigt.

BOMBERUNTERSTÜTZUNG

19. 15 *Halifax* und *Stirling* betrieben einen *Mandrel*-Schirm. 17 *Fortress*, *Liberator*, und *Halifax* warfen *Window* ab. 3 *Liberator* und *Fortress* betrieben *Jostle*. 60 *Mosquito* waren auf Fernnachtjäger-Patrouillen aktiv. 12 schwere (Bomber) befanden sich auf besonderen Nachrichtenverbindungs-Patrouillen und 1 *Mosquito* auf Wetterkundung. Keines dieser Flugzeuge ging verloren.

HCC/JT.

BC/S. 26342/4/ORS

5. März 1945

QUELLEN

Tagesaufklärung – Auswertungsberichte Nr. K. 3421 und K. 3461

Feindliche Abwehr- Abhördienst/Taktiken Nr. 301/44

Erklärungen

Mosquito = Zweimotoriges britisches schnelles Kampfflugzeug; Hersteller: De Havilland

OBOE = Navigationsverfahren mit zwei Bodenstationen, deren Leitstrahlen sich über dem Ziel trafen

NEWHAVEN = Zielmarkierungsverfahren, das von der 5. *Group* angewandt wurde

Me 110 = Zweimotoriger deutscher Nachtjäger; Hersteller: Messerschmitt

Ju 88: = Zweimotoriger deutscher Nachtjäger, Hersteller: Junkers

Lancaster = Viermotoriger britischer Langstreckenbomber; Hersteller: A. V. Roe

H2S = Britisches Bodensichtdargerät (amerik. Bezeichnung: H2X)

Halifax = Viermotoriger britischer Langstreckenbomber, Hersteller: Handley-Page

Stirling = Viermotoriger britischer Langstreckenbomber; Hersteller: Short

Mandrel = Britischer Störsender, der in Flugzeugen mitgeführt wurde, um die deutschen Frühwarn-Funkmeßgeräte zu blenden

Fortress = Viermotoriger amerikanischer Langstreckenbomber, der auch von der R.A.F. eingesetzt wurde

- Liberator = Viermotoriger amerikanischer Langstreckenbomber, der auch von der R.A.F. eingesetzt wurde
- Window = Codewort für Metallfolienstreifen (amerik. Bezeichnung: Chaff; deutsche Bezeichnung: Düppel), die zur Störung und Täuschung der deutschen Funkmeßgeräte abgeworfen wurden
- Jostle = Britischer Hochleistungssender zur Störung der deutschen Funksprechfrequenzen

QUELLE: Public Record Office, London 3. – F.d.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

INTERPRETATION REPORT NO. K. 3461

LOCALITY: HEILBRONN

(Railway Traffic Center and Town)

PERIOD UNDER REVIEW

This report deals with damage to the town and rail facilities from 1030B hours on 11 SEP 1944 to 1315 A hours on 24 DEC 1944. Included is the attack by aircraft of R.A.F. BOMBER COMMAND on 4/5 DEC 1944. (Reported clear to 5/10 cloud).

STATEMENT ON DAMAGE

The devastating effects of this raid on the communications and light manufacturing city of HEILBRONN center in the heart of the solidly built-up old city, and extend well into the rail, port and industrial facilities of the more modern outskirts to the West, South and North. In this area, there are very few structures of economic, social or civic importance that have escaped damage in some degree.

In the Rail Traffic Center, the goods facilities of which are closely associated with those of the inland port, six transshipment type warehouses and the goods depot have been destroyed as well as the two large workshops of the Eastern loco depot and some thirty-five unidentified buildings in the vicinity of Winter Hafen. The main passenger station has been four-fifths destroyed while in the Southwestern half of the yard, two workshops and seven unidentified small buildings are destroyed or heavily damaged.

Repairs of previously inflicted damage are in progress in the Western loco depot. Twenty days after the attack, trackage throughout the yard appears to be generally intact as is also the Wagon repair shop at the Western edge of the yard.

Disruption of water transport involves chiefly the destruction of the goods handling facilities of the rail yard. Silt and debris have probably blocked the South locks of Wilhelms Kanal, and the weir of one channel by-passing the locks is slightly damaged although the flow of water appears to be fully controlled. A total of eleven barges, some of which are loaded, are sunk or damaged in the Neckar canal, Neckar River and Winter Hafen.

The one road bridge connecting Grosse Bleichinsel with the East bank of the river has been one-half destroyed and a foot bridge crossing the river in the center of town has been totally removed. The main roads of the town have been opened to traffic thru the devastated area and the two road bridges crossing the Neckar are apparently intact.

Industrial damage, particularly in the Northwest region of the city, is heavy. Eighteen industrial sites are seen to have been destroyed or damaged, one of which is F. C. Weipert and Sohne (Priority 3). Kali Chemie A.G. (Priority 3), located between the river and canal, is slightly damaged. In the Southern part of town, Zu Deutsche Zucker Fabrik and C. H. Knorr Fabrik have been moderately damaged. Also affected are numerous small industrial type buildings, which are probably connected with firms which have been identified with that city but cannot be exactly located.

Damage to public utilities includes the municipal gas works where several buildings have been partly gutted, and a probable tram repair depot which is two-thirds gutted as well as the slightly damaged slaughter house. One wing of the prison is gutted, the wall breached and three adjoining buildings, destroyed. The power station, on the Northern edge of the city, is not covered.

Among the public buildings, the Rathaus, police station and courts have been demolished as have other buildings of social significance.

In two hutted camps, both on the East bank of the river, sixteen of nineteen buildings have been destroyed and two partly gutted.

Damage to commercial, business and residential property is severe and concentrated, particularly in the Western two thirds of the city.

PHOTOGRAPHS TAKEN BY: 540 Squadron. 540 Squadron.
 106G/3896 106G/3930

SORTIE: 106G/3896 106G/3930

MEAN TIME AND DATE OF

PHOTOGRAPHY: 1230A–24 DEC 1944. 1315A–24 DEC 1944.

SCALE: 1/8,300 (F.L. 36") 1/8,000 (F.L. 36").

COVER AND QUALITY: Full cover except extreme Northern edge on good Quality photographs.

LAST REPORT: K. 3151 (Sup) 12 SEP 1944. Immediate Report K. 3461 on 24 DEC 1944.

COMPARATIVE SORTIE USED: 106G/2782, 106G/2812; J/752.

MATERIAL DISTRIBUTED: Damage Plot – Heilbronn No. 1, Print 3138 to form stereo with 3139, distributed with Immediate Report. Print 4135 to complete cover of M/Y.

CONFIDENTIAL.

A.C.I.U.

MBG/PR

DISTRIBUTION NO. 23E/

513 COPIES

/ M. E. W. RATINGS

INTERPRETATION REPORT NO. K. 3461

LOCALITY: HEILBRONN

<u>M.E.W. Ratings</u>	<u>DAMAGE CATEGORIES</u>
1.+ Vital factories in primary war industries.	A. Entire works devastated. Total loss.
1. Major plants in industries of major importance.	B. Entire works 95%–75% devastated.
2. Minor plants in major industries, or major plants in minor industries.	C. Major damage to important buildings and subsidiary damage.
3. Subsidiary factories.	D. Minor damage to major buildings or major damage to minor buildings.
	E. Minor damage to minor buildings.

STATEMENT OF DAMAGE

No.	Name of Works	Location	Production or Function	Damage Category	SORTIE AND PRINT NO.
A. INDUSTRIAL					
1.	Kali Chemie A. G. (Priority 3)	W. Bank of Neckar R.	Soda Ash	D	106G/3896, 3138
2.	Zu Deutsche Zucker Fabrik	Knorr Str.	Sugar	C	106G/3896, 4138
3.	C. H. Knorr Fabrik	Knorr Str.	Patent Foods	B	106G/3896, 4138
4.	Unidentified and unrated industries	–	–	5-A 5-B 3-C 1-D 1-E	106G/3896, 3138 106G/3896, 3140 106G/3896, 4138
B. TRANSPORTATION					
1.	Rail Traffic Center (Priority 3)	W. Heilbronn			
	a. Main Passenger Station		: 4/5 destroyed		106G/3896, 3138
	b. Goods Depot		: Almost totally destroyed		106G/3896, 3138
	c. Loco Depot (East)				
	(1) Two large work-shops		: Destroyed		
	(2) Three large ware-house type buildings		: Destroyed		
	(3) Eight smaller buildings		: Destroyed		
	d. Two transshipment sheds – Winterhafen		: Destroyed		
	e. Loco Depot (West)		: Repairs in progress		106G/3896, 4135
	f. Two workshop type buildings		: 2/3 destroyed		106G/3896, 4135
	g. Thirty-nine small to medium unidentified buildings		: Destroyed		106G/3896, 3138 106G/3896, 4135
	h. Customs House		: Destroyed		106G/3896, 3138
2.	South Rail Yard	S. Heilbronn			
	a. Goods shed		: 1/4 destroyed		106/3930, 4003
	b. Four unidentified small buildings		: Destroyed		106/3930, 4003

No.	Name of Works	Location	Production or Function	Damage Category	SORTIE AND PRINT NO.
3.	South Locks on Wilhelms Kanal		: Silt and debris probably block both gates		106G/3896, 3138
4.	Narrow road bridge East of Grosse Bleichinsel		: 1/2 destroyed		106G/3896, 3138
5.	300' foot bridge		: Destroyed		106G/3896, 4138
6.	Tram shop		: 2/3 gutted		106G/3896, 4138
7.	Barges in River & Winter Hafen		: Six sunk or damaged		106G/3896, 3138
8.	Barges in Neckar Kanal		: Five sunk or damaged		106G/3896, 3138
9.	Small Weir East of Grosse Bleichinsel		: Slightly damaged, water under control		106G/3896, 3138
C. PUBLIC UTILITIES					
1.	Municipal Gas Works	Weipert Str.	Gas Production	C	106G/3896, 3138
2.	Slaughter House	Frankfurter Str.		E	106G/3896, 3138
D. PUBLIC BUILDINGS					
1.	Rathaus	Lothor Str.	Gutted	B	106G/3896, 4140
2.	Police Court	Rosenberg Str.	Destroyed	A	106G/3896, 4140
3.	Law Court	Wollhaus Str.	Destroyed	A	106G/3896, 4140
4.	Police Station	Karl Str.	Destroyed	A	106G/3896, 4140
5.	Prison	Stein Str.	One wing gutted One Building damaged Three buildings destroyed Wall breached	C	106G/3896, 4140
E. MILITARY					
1.	Hutted camp probable stores	Gottlieb-Daimler Str.	12 bldgs destroyed; A one damaged		106G/3896, 3138
2.	Hutted Camp probable stores	East Bank of Neckar R.	Four sheds gutted One 1/2 destroyed	B	106G/3896, 3138

DAMAGE ANALYSIS

Cumulative assessment of damage up to 24 DEC 1944

None	Gross Acres destroyed or seriously damaged	Net Acres destroyed or seriously damaged	Percentage of Property affected
Fully built up	135	55	95%
50%–70% Built up	216	63	58%

Average percentage of property affected in the built up areas 71% (351 G.A.)

NOTE: The above calculations are based on Statistics supplied by H.Q.B.C.

CONFIDENTIAL

AUSWERTUNGSBERICHT NR. K. 3461

ORT: HEILBRONN

(Eisenbahnverkehrszentrum und Stadt)

Berichtszeitraum

Dieser Bericht behandelt die Schäden in der Stadt und an Eisenbahneinrichtungen von 10.30 Uhr B-Zeit am 11. September 1944 bis 13.15 Uhr A-Zeit am 24. Dezember 1944. Er schließt den Angriff durch das *Bomber Command* in der Nacht vom 4. auf 5. Dezember 1944 ein. (Klares Wetter bis 5/10 Bewölkung berichtet).

Schadensaufstellung

Die verheerenden Auswirkungen dieses Angriffs auf den Verkehrsknotenpunkt und die Leichtindustriestadt Heilbronn konzentrieren sich auf das Herz der eng bebauten Altstadt und erstrecken sich auch beträchtlich auf die Eisenbahn-, Hafen- und Industrieanlagen der moderneren Peripherie nach Westen, Süden und Norden. In diesem Gebiet gibt es sehr wenige Gebäude von wirtschaftlicher, sozialer oder kommunaler Bedeutung, die einer Beschädigung einigermaßen entgangen sind.

Im Eisenbahnverkehrszentrum, dessen Gütereinrichtungen mit denen des Binnenhafens eng verbunden sind, wurden sechs Umschlaglagerhäuser und der Güterbahnhof wie auch die zwei großen Werkstätten des ostwärtigen Lok-Betriebswerks und etwa 35 nicht identifizierte Gebäude in der Umgebung des Winterhafens zerstört. Der Hauptpersonenbahnhof ist zu 4/5 zerstört, während in der südwestlichen Hälfte des Bahnhofs zwei Werkstätten und sieben nicht identifizierte Gebäude zerstört oder schwer beschädigt sind.

Reparaturen früher angerichteter Schäden sind im westlichen Lok-Betriebswerk im Gang. Zwanzig Tage nach dem Angriff scheint das Schienennetz im gesamten Bahnhof im allgemeinen wie auch die Wagenreparatur-Werkstatt am Westrand des Bahngeländes intakt zu sein.

Die Unterbrechung des Transports auf dem Wasser ergibt sich vor allem aus der Zerstörung der Güterumschlageinrichtungen des Bahnhofs. Schlamm und Schutt haben wahrscheinlich die südlichen Schleusen des Wilhelms-Kanals blockiert. Das Wehr eines Kanals, der die Schleusen umgeht, ist leicht beschädigt, obwohl das Strömen des Wassers voll beherrscht zu sein scheint. Insgesamt elf Lastkähne, einige davon beladen, sind im Neckarkanal, im Neckar und im Winterhafen versenkt oder beschädigt.

Die eine Straßenbrücke, welche die Große Bleichinsel mit dem Ostufer des Flusses verbindet, wurde zur Hälfte zerstört, und eine Fußbrücke, die den Fluß in der Stadtmitte überquert, ist völlig entfernt worden. Die Hauptstraßen der Stadt sind für den Verkehr durch das zerstörte Gebiet geöffnet worden. Die beiden Straßenbrücken, die den Neckar überqueren, sind offensichtlich intakt.

Schäden an Industrieanlagen, besonders im nordwestlichen Teil der Stadt, sind schwer. Achtzehn Industriebetriebe können als zerstört oder beschädigt angesehen werden. Einer davon ist F.C. Weipert und Söhne (Prioritätsstufe 3). Kali-Chemie AG (Prioritätsstufe 3), zwischen Fluß und Kanal gelegen, ist leicht beschädigt. Im südlichen Teil der Stadt wurden die Süddeutsche Zuckerfabrik und die Fabrik von C. H. Knorr mäßig beschädigt. Zahlreiche kleine industrieartige Gebäude sind ebenfalls betroffen. Sie stehen wahrscheinlich mit Firmen in Verbindung, die mit der Stadt identifiziert wurden, können aber nicht genau lokalisiert werden.

Schäden an öffentlichen Einrichtungen schließen das städtische Gaswerk ein, wo mehrere Gebäude teilweise ausgebrannt sind, und ein vermutetes Straßenbahn-Depot, welches zu zwei Dritteln ausgebrannt ist, wie auch das leicht beschädigte Schlachthaus. Ein Flügel des Gefängnisses ist ausgebrannt, in die Mauer ist eine Bresche geschlagen und drei anschließende Gebäude sind zerstört. Das Kraftwerk am Nordrand der Stadt ist photographisch nicht erfaßt.

Unter den öffentlichen Gebäuden wurden das Rathaus, die Polizeidirektion und die Gerichte zerstört. Gleiches gilt für andere Gebäude von gesellschaftlicher Bedeutung. In zwei Barackenlagern, beide auf dem Ostufer des Flusses gelegen, wurden sechzehn von neunzehn Gebäuden zerstört und zwei sind teilweise ausgebrannt. Der Schaden an gewerblich genutzten Gebäuden, an Geschäfts- und Wohnhäusern ist schwer und konzentriert, besonders in den westlichen zwei Dritteln der Stadt.

PHOTOGRAPHIEN AUFGENOMMEN DURCH: 540. Squadron 540. Squadron
106G/3896 106G/3930

FLUG: 106G/3896 106G/3930

MITTLERE ZEIT UND

DATUM DER AUFNAHME:

12.30 Uhr A-Ziet – 24. Dez. 1944 13.15 Uhr A-Zeit – 24 Dez. 1944

MASSTAB: 1:8300 (Brennweite 36“) 1:8000 (Brennweite 36“)

ERFASSUNG UND QUALITÄT: Volle Erfassung außer dem äußersten nördlichen Stadtrand auf Aufnahmen guter Qualität

LETZTER BERICHT:

K. 3151 Sup 12. Sept. 1944. Sofort-Bericht K. 3461 am 24. Dez. 1944

ZUM VERGLEICH BENUTZTE EINSATZFLÜGE: 106G/2782; 106G/2812; J/752.

VERTEILTES MATERIAL: Graphische Darstellung der Schäden – Heilbronn Nr. 1, Abzug 3138, der mit 3139 zusammen Stereobetrachtung erlaubt, verteilt mit Sofort-Bericht. Abzug 4135, der Erfassung des Verschiebebahnhofs vervollständigt.

VERTRAULICH

A.C.I.U.

MBG/PR

VERTEILUNG NR. 23E/

513 Ausfertigungen

/Einstufungen des Ministeriums wirtschaftliche Kriegsführung.

QUELLE: Public Record Office, London, AIR 24/302. – F.d.R.d.ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.

Übersetzung

VERTRAULICH
25 Januar 1945

AUSWERTUNGSBERICHT NR. K. 3461 ORT: HEILBRONN

<u>EINSTUFUNGEN DES M.E.W.</u>	<u>SCHADENSKATEGORIEN</u>
1.+ Lebenswichtige Betriebe in Schlüsselindustrien	A. Gesamtes Werk verwüstet. Totalausfall
1. Große Betriebe in wichtigen Industriezweigen	B. Gesamtes Werk zu 95%–75% verwüstet
2. Kleinere Betriebe in wichtigen Industriezweigen oder große Betriebe in weniger wichtigen Industriezweigen	C. Größere Schäden an wichtigen Gebäuden und untergeordneter Schaden anderswo
3. Untergeordnete Betriebe.	D. Geringere Schäden an größeren Gebäuden oder größerer Schaden an weniger wichtigen Gebäuden. E. Geringere Schaden an weniger wichtigen Gebäuden

ZUSAMMENFASSUNG DES SCHADENS

Nr.	Name des Werks	Ort	Produkte oder Funktion	Schadens-kategorie	FLUG UND AUFNAHME NR.
A. <u>INDUSTRIE</u>					
1.	Kali-Chemie AG (Prioritätsstufe 3)	Westufer des Neckars	Soda	D	106G/3896, 3138
2.	Süddeutsche Zucker abrik	Knorrstr.	Zucker	C	106G/3896, 4138
3.	C.H. Knorr Fabrik	Knorrstr.	Fertiggerichte	B	106G/3896, 3138
4.	Nicht identifizierte und nicht eingestufte Industriebetriebe			5-A 5-B 3-C 1-D 1-E	106G/3896, 3138 106G/3896, 3140 106G/3896, 4138
B. <u>VERKEHR</u>					
1.	Eisenbahnverkehrszentrum (Prioritätsstufe 3) (Priority 3)	Westl. Heilbronn			
a.	Hauptpersonenbahnhof:		4/5 zerstört		106G/3896, 3138
b.	Güterbahnhof:		fast total zerstört		106G/3896, 3138
c.	Lok-Bw (Ost)				
	(1) zwei große Werkstätten:		zerstört		
	(2) drei große lagerhausartige Gebäude:		zerstört		
	(3) acht kleinere Gebäude		zerstört		
d.	Zwei Umladungshallen – Winterhafen		zerstört		
e.	Lok-Bw (West):		Reparaturen im Gange		106G/3896, 4135
f.	Zwei werkstättenartige Gebäude:		zu 2/3 zerstört		106G/3896, 4135
g.	39 kleine bis mittlere nicht identifizierte Gebäude:		zerstört		106G/3896, 3138
h.	Zollamt		zerstört		106G/3896, 4135

Nr.	Name des Werks	Ort	Produkte oder Funktion	Schadens- kategorie	FLUG UND AUFNAHME NR.
2.	Südlicher Rangierbf. a. Güterhalle: b. Vier nicht identifizierte kleine Gebäude:	Südl. Heilbronn	zu 1/4 zersört zerstört		106/3930, 4003 106/3930, 4003
3.	Südl. Schleusen am Wilhelmskanal.		Schlamm u. Schutt blockieren- wahr scheinlich beide Tore		106G/3896, 3138
4.	Schmale Straßenbrücke ostwärts d. Gr. Bleichinsel:		zur Hälfte zerstört		106G/3896, 3138
5.	300 Fuß-Fußgängerbrücke:		zerstört		106G/3896, 4138
6.	Straßenbahnwerkstatt:		zu 2/3 ausgebrannt		106G/3896, 4138
7.	Kähne in Fluß und Winterhafen:		Sechs gesunken oder beschädigt		106G/3896, 3138
8.	Kähne im Neckarkanal:		Fünf gesunken oder beschädigt		106G/3896, 3138
9.	Kleines Wehr ostw. d. Gr. Bleichinsel:		leicht beschädigt, Wasser wird zurück- gehalten		106G/3896, 3138
C. ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN					
1.	Städtisches Gaswerk	Weipertstr.	ausgebrannt, Gasprod.	C	106G/3896, 3138
2.	Schlachthaus	Frankfurter Str.		E	106G/3896, 3138
D. ÖFFENTLICHE GEBÄUDE					
1.	Rathaus	Lothorstr.	ausgebrannt	B	106G/3896, 4140
2.	Amtsgericht	Rosenbergstr.	zerstört	A	106G/3896, 4140
3.	Landgericht	Wollhausstr.	zerstört	A	106G/3896, 4140
4.	Polizeidirektion	Karlstr.	zerstört	A	106G/3896, 4140
5.	Gefängnis	Stein Str.	ein Flügel ausge- brannt, ein Gebäude beschädigt, drei Gebäude zerstört, Bresche in Mauer	C	106G/3896, 4140
D. MILITÄRISCH					
1.	Barackenlager wahrsch. Vorräte	Gottlieb- Daimler-Str.	12 Geb. zerstört, 1 beschädigt	A	106G/3896, 3138
2.	Barackenlager wahrsch. Vorräte	Ostufer des Neckars	4 Schuppen ausge- brannt, einer zur Hälfte zerstört	B	106G/3896, 3138

SCHADENSANALYSE

Kumulative Schadensbewertung bis 24. Dez. 1944

	Zerstörte oder schwer beschädigte Brutto- fläche in <i>acres</i>	Zerstörte oder schwer beschädigte Netto- fläche in <i>acres</i>	Prozentsatz der betroffenen Bebauung
Vollständig bebaut	135	55	95%
50%–70% bebaut	216	63	58%

Durchschnittlicher Prozentsatz betroffener Bebauung in bebauten Gebieten 71% (351 G.A.)
BEMERKUNG: Die obigen Berechnungen basieren auf Statistiken, die vom Stab, *Bomber Command*
zur Verfügung gestellt wurden.

Quelle: Public Record Office, London, AIR 24/302. – F.d.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1992.



AIR MINISTRY

RE. 8.

AREA ATTACK ASSESSMENT - HEILBRONNADMINISTRATIVE AREA: 10,500 acres.ZONED AREA: 2,500 acres.POPULATION: 77,600 (1939)DWELLING UNITS: 21,800 (1939)DATES OF ATTACK AND SORTIES:

Assessment of attacks by R. A. F. on 4/5 December 1944 and minor attacks: based on post-attack Sorties 106G 3369 (23 December 1944), low grade, 106G 3896 (24 December 1944), high grade, and 106G 3930 (25 December 1944), high grade, on which 7,800 acres were examined, including 100% of the zoned area.

WEAPONS:

1,287 tons of weapons were reported over the target, consisting of 870 tons H.E. and 417 tons I.B. (32% I.B.).

The incendiary load contained 100% 4 lb. I.B.

DISTRIBUTION OF ATTACK:

83% (1,070 tons) fell in the part of the administrative area containing building, achieving an average density of 198 tons/sq. mile (0.31 tons/acre) over 3,500 acres, including 2,000 acres of the zoned area.

DAMAGE TO BUILDING:

Date of attack	Area of visible damage	Approximate area of serious damage to buildings (visible and inferred): (Areas in 1000 square feet)					
		Industrial	% of total industrial buildings, zoned area	Non-industrial	% of total non-industrial buildings, zoned area	Total	% of total buildings, zoned area
4/5 Dec. 1944	7,150	1,900	40	7,300	69	9,200	60
Prior to 4/5 Dec. 1944	150	50	1	150	2	200	2
Total	7,300	1,950	41	7,450	71	9,400	62

The aggregate site area (cumulative gross acreage) over which building was visibly damaged was 1,320 acres, i.e. 38.2% of the area covered by the attack. 1,060 cumulative gross acres of damage occurred in the zoned area.

For the target as it was immediately before this attack: 1.01 specific gross acres of zoned area were visibly damaged per ton of weapons falling in the part of the administrative area containing building.

0.84 specific gross acres of zoned area were visibly damaged per ton of weapons reported over the target.

DAMAGE TO HOUSING:

Date of attack	Number of dwelling units					% of total in administrative area	
	Demolished (A + B)	Uninhabitable; Ultimately repairable (Cb)	Total seriously damaged	Readily repairable (Ca + D)	Total damaged	Seriously damaged	Damaged
4/5 Dec. 1944	10,100	3,700	13,800	4,900	18,700	63	86
Prior to 4/5 Dec. 1944	400	300	700	2,100	2,800	3	13
Total	10,500	4,000	14,500	-	-	66	-

Accommodation (on pre-war basis) for 49,000 people was destroyed or rendered uninhabitable. Accommodation for a further 18,000 people was less seriously affected by damage.

ABSENTEEISM:

Total absenteeism is estimated as an average of 20 days per worker.

CASUALTIES:

Killed : from 900 to 1,800
 Seriously injured : from 900 to 1,800

POINTS OF INTEREST:

This was a highly successful and extremely well concentrated attack. Densities ranging from 100 tons to 750 tons per square mile (H.E. & I.E.) were obtained over the whole of the main built-up area of the town. The highest densities were achieved in the residential area to the N.E. of the town centre and the railway and industrial area to the N.W. of it. The distribution pattern of the attack is almost coincident with the zoned areas of the town and this fact probably explains the high figure of 1.01 specific gross areas damaged per ton despite the high tonnage (1,070) achieved within the built-up area.

Übersetzung

GEHEIM
RE8/P72

LUFTFAHRTMINISTERIUM RE8

BEWERTUNG EINES FLÄCHENANGRIFFS – HEILBONN

GEMEINDEFÄCHE: 10.500 acre (4.252,5 ha); ZIELGEBIET: 2.500 acre (1.012,5 ha)
EINWOHNER: 77.600 (1939); WOHNEINHEITEN: 21.800 (1939)

DATEN VON ANGRIFFEN UND EINSÄTZEN:

Bewertung von Angriffen durch die R.A.F. am 4./5. Dezember 1944 und kleinere Angriffe: Basierend auf Aufklärungsfotos nach dem Angriff 106G 3869 (23. Dezember 1944), geringe Qualität, 106G 3896 (24. Dezember 1944), gute Qualität, und 106G 3930 (25. Dezember 1944), gute Qualität, auf welchen 7.800 acre (3.159 ha) untersucht wurden, einschließlich 100% des eingegrenzten Zielgebiets.

(Abwurf-)WAFFEN:

Von 1.287 Tons (1.307,5 t) von (Abwurf-)Waffen über dem Ziel wurde berichtet, die aus 870 Tons (883,9 t) Spreng- und 417 Tons (423,6 t) Brandbomben (32%) bestand. Die Brandbomben-Beladung bestand zu 100% aus 4-lb-Brandbomben.

VERTEILUNG DES ANGRIFFS:

83% (1.070 Tons – 1.087 t) fielen auf den Teil der Gemeindefläche, der bebaut war, wobei eine durchschnittliche Dichte von 198 Tons pro Quadratmeile (77,6 t/km²) oder 0,31 Tons/acre (0,765 t/ha) über 3.500 acre (1.417 ha) erzielt wurde, einschließlich von 2.000 acre (810 ha) des eingegrenzten Zielgebiets.

SCHÄDEN AN DER BEBAUUNG:

Datum des Angriffs	Fläche der sichtbaren Schäden	Ungefähre Fläche mit schweren Schäden an der Bebauung (sichtbare und abgeleitete) (Flächen in 1000 Quadratfuß)					
		Industriell	% der gesamten industriellen Bebauung im eingegrenzten Zielgebiet	Nicht industriell	% der gesamten nicht industriellen Bebauung im eingegrenzten Zielgebiet	Ingesamt	% der gesamten Bebauung im eingegrenzten Zielgebiet
4./5. Dez 1944	7.150 (664.256 m ²)	1.900 (176.515 m ²)	40	7.300 (678.191 m ²)	69	9.200 (845.707 m ²)	60
Vor dem 4./5. Dez	150 (13.935 m ²)	50 (4.645 m ²)	1	150 (13.935 m ²)	2	200 (18.580 m ²)	2
Insgesamt	7.300 (678.191 m ²)	1.950 (181.160 m ²)	41	7.450 (692.127 m ²)	71	9.400 (873.288 m ²)	62

Das Gesamtangriffsgebiet (kumulative Bruttofläche), in dem Bebauung sichtbar zerstört war, betrug 1.320 acre (534,6 ha), d.h., 38,2% der vom Angriff erfaßten Fläche. 1.060 acre (429,3 ha) kumulative Bruttoschadensfläche ergab sich im eingegrenzten Zielgebiet. Für das Ziel, wie es unmittelbar vor dem Angriff bestand, gilt: 1,01 acre (0,4 ha) Bruttofläche des eingegrenzten Zielgebiets pro Ton (0,4 ha/1 t) von (Abwurf-)Waffen, die in den Teil des Gemeindegebiets mit Bebauung fielen.

0,84 acre (0,34 ha) Bruttofläche des eingegrenzten Zielgebiets waren pro Ton (0,33 ha/ 1 t) (Abwurf-)Waffen, die über dem Zielgebiet gemeldet wurden, sichtbar beschädigt.

SCHÄDEN AN DER WOHNBEBAUUNG:

Datum des Angriffs	Anzahl von Wohneinheiten					% der insgesamt im Gemeindegebiet	
	Beschädigt A + B	Nicht bewohnbar Letztlich reparierbar (Cb)	Insgesamt schwer beschädigt	Leicht zu reparieren Ca + D	Insgesamt beschädigt	Schwer beschädigt	Beschädigt
4./5. Dez. 1944	10.100	3.700	13.800	4.900	18.700	63	86
Vor dem 4./5. Dez. 1944	400	300	700	2.100	2.800	3	13
Insgesamt	10.500	4.000	14.500	–	–	66	–

Wohnraum (auf Vorkriegsbasis) für 49.000 Menschen wurde zerstört oder unbewohnbar gemacht. Wohnraum für weitere 18.000 Menschen wurde von Schäden weniger stark betroffen.

ARBEITSZEITAUSFALL:

Gesamtarbeitszeitausfall wird auf durchschnittlich 20 Tage pro Arbeiter geschätzt.

VERLUSTE:

Tote: Zwischen 900 und 1.800

Schwerverletzte: Zwischen 900 und 1.800

INTERESSANTE PUNKTE:

Dies war ein höchst erfolgreicher und außerordentlich gut konzentrierter Angriff. (Abwurf-)Dichten, die von 100 bis 750 Tons/Quadratmeile(39,2–294,2 t/km²) (Spreng- und Brandbomben) reichten, wurden über die gesamte bebaute Fläche der Stadt erzielt. Die höchsten (Abwurf-)Dichten wurden in Wohngebieten nordwärts des Stadtzentrums und im Bahm- und Industriegebiet nordwestlich davon erzielt. Das Muster der Verteilung des Angriffs fällt fast mit den eingegrenzten Zielgebieten der Stadt zusammen, und diese Tatsache erklärt wahrscheinlich die hohe Zahl von 1,01 acre (0,4 ha) beschädigter Bruttofläche pro Ton (0,39 ha/t) trotz der hohen Tonnage (1.070 ts – 1087,1 t), die innerhalb des bebauten Gebiets erzielt wurde.

5905 (29. 5. 45)

QUELLE: National Archives, Washington, Record Group 243. – F.d.R.d.Ü.: Hubert Bläsi, Heilbronn 1993.



Flying Officer Doug Cleary, der Bomberschütze der Lancaster LM259 »U« (227 Squadron). Das Flugzeug wurde über Heilbronn beschossen und stürzte bei Heutingsheim ab



Flying Officer Doug Cleary als »Nr. 6717« in deutscher Kriegsgefangenschaft. Das Bild wurde vermutlich im Durchgangslager der Luftwaffe 1 in Oberursel gemacht



Einige Besatzungsmitglieder der LM259, die bei Heutingsheim abstürzte. Von links: Sgt. W. J. Hudson (Bordmechaniker), Flying Officer Ian Herbert (Pilot), Sgt. Whitbread (Bordschütze – Heck), Sgt. Peter Webb (Bordschütze – mittlerer oberer Turm). Sgt. Webb starb bei dem Angriff durch den deutschen Nachtjäger (alle Aufnahmen Sammlung A. W. Arculus, Auckland, Neuseeland)

Erlebnisbericht des *Flying Officer Dog Cleary (189 Squadron)* über die ersten Stunden seiner Kriegsgefangenschaft (Fortsetzung)

Ein schneller Blick in die Umgebung ergab eine ziemlich verlassenere Gegend und keinen Empfang durch (aufgebrachte; d. Bearb.) Bürger. Meine erste Sorge war, den Fallschirm, das Gurtzeug und die schwere Fliegerbekleidung zu verbergen. Das tat ich in einem nahegelegenen Wald, nachdem ich mehrere Streifen Seide abgerissen hatte zur späteren Verwendung als Verband, falls das notwendig werden sollte. Die Taschenlampe aus meiner Schwimmweste könnte ebenfalls nützlich werden; deshalb wurde sie entnommen. Ich hatte lediglich acht Zigaretten bei mir. Ich entschied mich, eine auf der Stelle zu rauchen und meine Gedanken zu sammeln. Dann füllte ich meine Wasserflasche in einem Bach und machte mich in westlicher Richtung auf den Weg, um mich schnell aus der Gegend, in der ich heruntergekommen war, zu entfernen. Es war schwer zu gehen, da es schien, als ob alle Felder in Deutschland gepflügt worden waren, es sei denn, ich bewegte mich auf dem gleichen Flurstück im Kreis, was kaum wahrscheinlich war, da ich meinen Taschenkompass bei mir hatte. Bald hatte ich genug von dem Gehen über die gepflügten Felder und deshalb marschierte ich die erste Straße, zu der ich kam, entlang. Dies erwies sich bald als (noch; d. Bearb.) langsamer, da immer wieder Lastwagen und Motorräder vorbeikamen und ich mich verbergen mußte. Die einzige Möglichkeit, sich zu verbergen, schien die zu sein, sich flach auf den Bauch in den Dreck zu werfen. Was mir in diesem Augenblick auffiel, war, daß ich nun zwei Stunden gegangen war, ohne auf einen Zaun gestoßen zu sein. Vielleicht braucht der Nationalsozialismus keine Abgrenzung der Grundstücke durch Zäune. Diese Gegend schien ein großes Obsterzeugungsgebiet zu sein; leider war es aber die falsche Jahreszeit, um Visionen vom Leben von Obst zu haben. Mühsam schleppte ich mich immer weiter in westlicher Richtung, und ich brauchte mir irgendwelche Deutsche keine Sorgen zu machen; sie waren alle im Bett, dem einzig vernünftigen Platz in dieser kalten Nacht. Übrigens hörte ich etwa eine halbe Stunde, nachdem ich gelandet war, das Entwarnungszeichen der deutschen Sirenen. Ein Heuschober lud mich zur Rast ein. Trotz der Nähe von Bauernhöfen zündete ich eine Zigarette an und legte mich flach auf den Rücken. Offenbar schlief ich sehr schnell ein, wachte aber ebenso schnell wieder auf und zitterte vor Kälte. Die einzige Möglichkeit sich warm zu halten, bestand im Weitergehen. Also machte ich mich erneut auf den Weg und brachte weitere zwei Stunden Weg hinter mich, ehe es zu regnen begann. Lieber als mich wegen ein paar weiteren Meilen durchweichen zu lassen, suchte ich Unterschlupf in einer Art Schießstand. Ich schlief für ein paar weitere Minuten ein, aber die Kälte weckte mich wieder. Mit den Fliegerstiefeln voll Schlamm und Wasser, abgekämpft und frierend, fand ich das Leben nicht sehr begeisternd. Ich wärmte meine Hände mit dem Feuerzeug, aber die einzige Möglichkeit, die Füße warm zu halten, bestand im Weitermarschieren. Ich stieß auf eine Straße. Da zu dieser Zeit der Nacht wenig oder kein Verkehr herrschte, lief ich ihr entlang und konnte so vor Morgengrauen ziemlich viel Meilen hinter mich bringen. Ich durchquerte zwei Dörfer, ohne von Leuten oder selbst von Hunden gestört zu werden.

Es war etwa 5.30 Uhr, als ich zu einer Eisenbahnlinie gelangte, die in südlicher Richtung verlief. Mit der Absicht in der folgenden Nacht auf einen Güterzug aufzuspringen, fand ich in einer verlassenem Obsthütte von der Größe eines WC ein Versteck, das zwar zu klein war, sich auszustrecken, aber immerhin Schutz bot und günstig in der Nähe eines kleinen Baches mit gutem Trinkwasser lag. Zum Schlafen war es zu kalt. Also wartete ich ungeduldig auf die Morgendämmerung, um meine Karte zu studieren und eine Vorstellung von meinem gegenwärtigen Standort zu bekommen. Meine Absicht war, lieber in Richtung Schweiz zu marschieren, als die kürzere Strecke nach Straßburg zu nehmen. Die Alliierten hatten Straßburg erreicht, hatten aber den Rhein noch nicht überquert. Es wurde als äußerst riskantes Manöver betrachtet zu versuchen, durch die Frontlinie zu gelangen,

von der Überquerung des Rheins ganz zu schweigen, der selbst ein gewaltiges Hindernis darstellte. Wahrscheinlich machte mein Verstand Überstunden, um den besten Fluchtweg herauszufinden. Aber ich fürchte, die Kälte war der größte Feind. Ich glaube nicht, daß ich eine Vorstellung davon hatte, wie schwierig es in dieser Phase des Krieges war, aus Deutschland herauszukommen.

Schließlich war es ausreichend hell, meine Karte zu studieren. Ich hatte aber nicht viel Zeit, das zu tun, weil der Tagesanbruch den Volkssturm mit sich brachte, der nach Burschen wie mir suchte. Ich erkannte die kehlige Sprache, als die Stimmen näher kamen. Einmal glaubte ich, sie seien direkt an mir vorbeigegangen. Aber einer von ihnen, der offenbar hinterherging, beschloß, einen Blick in mein Versteck zu werfen. Ich fühlte mich wie ein in die Enge getriebener Hase; dieser Deutsche aber war jäh erschrocken, als er die Tür öffnete und sich mir gegenüber sah. Sofort forderte er mich auf herauszukommen, ließ mich meine Hände hochnehmen, während er mich durchsuchte und meine Karten und alle Fluchthilfen wegnahm, außer meinem Kompaß, den ich in der Zunge meines Fliegerstiefels versteckt hatte. Inzwischen hatte der Rest des Suchtrupps sich um mich versammelt, um mich zu betrachten. Einer von ihnen konnte englisch sprechen; er überschüttete mich mit Fragen. Ich sagte ihm aber von Anfang an, daß ich keinerlei Fragen beantworten würde, außer meinem Namen, meinem Rang und der Nummer. Das war nach der Genfer Konvention alles, was ein Gefangener anzugeben verpflichtet war – nicht, daß die Genfer Konvention irgendetwas bedeutet hätte. Sie schienen alle wegen meiner Weigerung, Fragen zu beantworten, etwas verärgert zu sein. Schließlich führten sie mich etwa 100 Yards von meinem Versteck weg zu einem Fallschirm, der sich in einem Obstbaum verfangen hatte. Das war also schuld daran, daß in dieser Gegend nach mir gesucht wurde. Ich mußte demnach ein gutes Stück von dem Gebiet weg sein, in dem ich heruntergekommen war. Offenbar hatte eine andere arme, unglückliche Besatzung das gleiche Schicksal getroffen. Ich wurde gefragt, ob dies mein Fallschirm sei. Als ich die Antwort verweigerte, verloren zwei die Geduld, traten mich in den Hosenboden und stießen mich grob herum. Wahrscheinlich fluchten sie. Sie waren sehr erregt und schrien mich fast an. Nachdem dieser Zusammenstoß sich wieder gelegt hatte, versuchte der Führer des Suchtrupps, mich zum Besteigen des Baumes zu bewegen, um den Fallschirm zu entwirren. Es folgte von den übrigen Mitgliedern des Trupps ein Wutausbruch auf deutsch, als ich zögerte, den Baum zu besteigen. Vielleicht habe ich einen etwas verbildeten Sinn für Humor, aber dieser lautstarke Wutausbruch ließ ein leichtes Grinsen über mein Gesicht huschen. Nicht lange, denn der Deutsche, der mir am nächsten stand, schlug mir mit seinem Handrücken über den Mund. Vor diesem Scheusal fürchtete ich mich wirklich, da er den Rest des Trupps anzufeuern schien, mich hart zu behandeln. Er hätte wahrscheinlich kurzen Prozeß mit mir gemacht, wenn es nicht den zurückhaltenden Einfluß und die gutartige Wesensart der anderen gegeben hätte. Ich brauche nicht zu betonen, daß ich von da an ein unbewegtes Gesicht aufsetzte und jenen Baum erstieg. Ich brauchte jedoch so viel Zeit um voranzukommen, daß zwei »Jerries« (englischer Übernahme für Deutsche; d. Bearb.) mir helfen mußten – sie können sich vorstellen, wie schwierig es ist, Seide von Zweigen zu lösen und zu entwirren.

Schließlich wurde der Fallschirm zusammengelegt und mir zum Tragen übergeben, während sie mich zu einer nahegelegenen Ortschaft eskortierten. Es war jetzt etwa 9.00 Uhr vormittags, ein elender, trüber Morgen. Das ganze Dorf war auf den Beinen, um mich zu sehen, den »Terrorflieger«, wie sie uns nannten. Ich wurde zum örtlichen Polizeirevier gebracht, wo ich ein Objekt der Neugier war. Vor dem Gebäude versammelte sich eine ziemliche Menge Leute, und ich mußte zehn Minuten lang vor dem Gebäude stehen, während die Menge mich bestaunte. Der Empfang schien ganz gemischt zu sein – höhnisches Grinsen und Spötteleien vom jüngeren Gemüse, ein paar ältere Frauen, die ohne Zweifel schon unsere schweren Bomber zu spüren bekommen hatten, drohten mit den Fäusten, scheue neugierige Blicke von ein paar wenigen und ein mitleidvoller Blick von dem einen oder anderen. Vielleicht war das aber nur meine Einbildung. In der Menge gab

es jedenfalls keine Soldaten in körperlich guter Verfassung – ein paar Verwundete bewegten sich an Krücken –, zweifellos wurde in dieser Phase des Krieges jeder taugliche Deutsche an der Front gebraucht.

Dann übernahm mich ein Offizier der Luftwaffe. Er versuchte, Informationen von mir zu erhalten, aber ich blieb bei der stereotypen Wendung: »Es tut mir leid, Sir, aber ich werde mich in keine Unterhaltung ziehen lassen, was immer auch das Thema sein mag, außer über meinen Namen, meinen Rang und meine Nummer.« Dann wurde ich zu einem Gebäude gebracht, das ein Verwaltungsgebäude der Luftwaffe zu sein schien. Dort füllten sie Formulare aus und nahmen den Bericht des Volkssturmmannes entgegen, der mich gefangen hatte. Mehrere Fenster dieses Büros gingen zur Hauptstraße hin, und wieder versammelte sich eine Menschenmenge, um einen Blick auf mich zu erhaschen. Offenbar wurde ihnen gesagt, sie sollten verschwinden. Denn als einer aus der Menge versuchte, zum Fenster heraufzuklettern, schlug ihm der Luftwaffenoffizier mit einer Art festem Stock über die Hände, was einen schallenden Schlag verursachte. Dann befahl er, die Rolläden herunterzulassen. Dieser Vorfall war recht angenehm und erfreulich.

Von hier wurde ich mit dem PKW nach Stuttgart gebracht, eine Fahrt von etwa eineinhalb Stunden. Es war ein sehr moderner Wagen – dies war meine erste Berührung mit deutschen Autobahnen; es sind wirklich sehr gute Straßen. Die Mitfahrer waren der Fahrer und der bewaffnete Bewacher auf den Vordersitzen, der englischsprechende Offizier und ich selbst im Fond. Ich bekam ein belegtes Brot – Schwarzbrot – und einen Apfel. Die erste halbe Stunde wurde von dem Offizier damit zugebracht, mich mit den belanglosesten Fragen, wie zum Wetter oder zu Neuseeland, zum Sprechen zu bringen. Nachdem er merkte, daß ich mich nicht in ein Gespräch ziehen ließ, wurde der Rest der Fahrt schweigend verbracht. Das Schweigen wurde nur gebrochen, als wir in Stuttgart einfuhren oder besser: in dem einfuhren, was von Stuttgart übriggeblieben war. Der Anblick von Kilometern der Zerstörung war unglaublich – dies war mein erster direkter Blick auf die Schäden, die unsere Bomben in Deutschland angerichtet hatten, und ich fragte mich, wo unsere Bomben in der Nacht heruntergekommen waren, als wir einige Monate zuvor Stuttgart heimgesucht hatten. Dies war eine der am stärksten bombardierten Städte in Deutschland. Der umgebende Bezirk ist sehr hügelig, und es gab Schwierigkeiten, Stuttgart auf dem Radarbildschirm zu finden. Mehrere Angriffe waren Fehlschläge. Ich glaube, es waren insgesamt 30 Angriffe notwendig, um die Zerstörung zu erreichen, deren Zeuge ich nun wurde. Die deutsche Flakabwehr war hier sehr stark.

Unmittelbar nach der Ankunft in einer anderen Einrichtung der Luftwaffe wurde ich einem zweieinhalbstündigen Verhör unterzogen. Dieser Befrager wurde nun wirklich rasend, als ich seine Fragen nicht beantwortete. Er drohte mir, mich in das Gestapo-Hauptquartier nach Berlin zu schicken oder vor ein Erschießungskommando dieser Einrichtung. Auch erwähnte er, daß es ganz leicht für sie sei, mich verschwinden zu lassen, ohne daß irgendjemand etwas davon wüßte. Er sagte, der Krieg dauere nun schon fünf Jahre und die Genfer Konvention sei von Großbritannien bezüglich der Kriegsgefangenen so oft verletzt worden, daß Deutschland sich unter keiner weiteren moralischen Verpflichtung sehe, was die Kriegsführung nach der Genfer Konvention betreffe. Schließlich verließ er zornig den Raum mit den Worten: »Sie werden reden.« Diese Drohungen schienen schon etwas angsteinflößend, und zweifellos hätte mich das schließlich gefügig gemacht, aber unsere Nachrichtenoffiziere in England hielten uns über deutsche Befragungsmethoden auf dem laufenden mit dem Ergebnis, daß wir nicht so leicht durch Furcht zum Reden gebracht werden konnten.

Die folgende Nacht verbrachte ich in einem winzigen Raum, der etwa 5 Fuß × 3 Fuß (1,50 × 0,90 m) groß war und in dem man nur auf dem Boden schlafen konnte. Zu dieser Zeit war ich jedoch erschöpft und nicht einmal ein harter Fußboden, und wenn es nur 5 Fuß waren, konnten mich vom Schlaf abhalten. Etwa um 2.00 Uhr wurde ich von einem Offizier geweckt, der sich für meine Unterkunft, das fehlende Bett und den beengten Raum entschuldigte. Er machte einen Luftangriff dafür verantwortlich, aber er tat nichts zur Ab-

hilfe. Er gab mir ein Stück Schwarzbrot und einen Brocken Käse. Der Käse war aber schon fast im »Lauf«-Stadium. Da ich auch milden Käse nicht aß, machte mich der Gestank fast verrückt. Ich hatte keine Möglichkeit, ihn zu beseitigen, da es kein Fenster gab, und die Wache reagierte nicht auf mein Klopfen an der Tür. Also mußte ich während der nächsten vier bis fünf Stunden einfach den Käsegeruch einatmen. Etwa um 7.00 Uhr teilte mir der Offizier, der am vorhergehenden Nachmittag versucht hatte, mich zu befragen, mit, daß ich mit dem Zug nach Frankfurt gebracht werde. Er warnte mich vor den Folgen eines Fluchtversuchs. Ich mußte einen kleinen Koffer tragen, und mit der Straßenbahn fuhren wir in Richtung Bahnhof. Die Fahrt mit der Straßenbahn gab mir weitere Möglichkeit, die Bombenschäden zu betrachten. Daß kaum ein Häuserblock stehengeblieben war, hat mich sehr beeindruckt. Eine Dame mittleren Alters in der Straßenbahn wurde mir gegenüber sehr feindselig, als sie meine Uniform erkannte. Sie versuchte, ihren Regenschirm gegen mich zu gebrauchen. Der Bewacher hielt sie zurück. Von diesen kleinen Zwischenfällen, die recht häufig geschahen, war ich nicht gerade begeistert. Oft genügte es, wenn einer dieser Zivilisten eine Masse anfeuerte, daß Lynchjustiz geübt wurde. Ein Bewacher konnte sie davon nicht abhalten.

Der erste Halt lag nur eine halbe Stunde entfernt. Aber wir mußten etwa sechs Stunden auf den nächsten Zug warten. Das meiste dieser Zeit wurde im Erfrischungsraum auf dem Bahnsteig zugebracht. Der Bewacher hielt es sogar für angebracht, mich zu einem Glas Bier einzuladen. Es schmeckte wie sehr schwaches DB Lager. Der Bewacher traf hier ein Mädchen, das offenbar ebenfalls nach Frankfurt fuhr. Sie stimmte zu, sich uns anzuschließen und ein Auge auf mich zu haben, falls er einschlafen sollte. Beim Einsteigen saß der Bewacher mir gegenüber, während das Mädchen sich neben mich setzte. Zu meiner Überraschung sprach sie etwas englisch. Ich begegnete ihr mit Mißtrauen und sagte ihr gleich zu Beginn, daß sie ihre Zeit verschwende, falls ihre Anwesenheit dem Zweck diene, Informationen aus mir herauszulocken. Ich fand heraus, daß sie Ärztin in Freiburg war, die Soldaten oder »soldats«, wie sie sich ausdrückte, pflege und daß sie ein paar Tage Urlaub hatte. Der Zug hielt auf einem beschädigten Rangierbahnhof, wo Arbeiter mit Reparaturen beschäftigt waren. Sie sagte mir in ziemlich strengem Ton: »Das haben eure Bomber getan.« Ich behielt ein unbewegtes Gesicht, weil ich spürte, daß der ganze Wagen auf mich schaute, um irgendwelche Reaktionen der Freude festzustellen, als ich die Bombenschäden betrachtete. Sie sagte: »This war no good«, und fragte mich, ob ich zustimme, was ich tat. Interessenthaler hätte ich sie fragen sollen, wer den Krieg angefangen hat, aber damals war ich nicht geneigt, sie gegen mich aufzubringen. Es folgte während der nächsten Stunde Schweigen, und der Zug schien oft zu halten und wieder anzufahren.

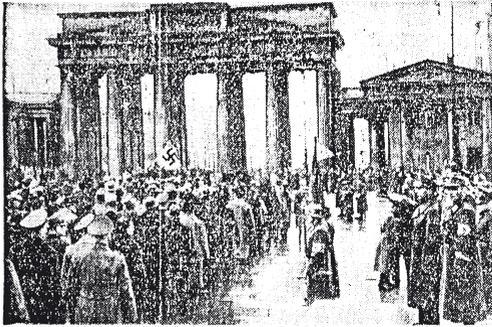
Der Bewacher hatte nichts dagegen, daß das Fräulein mir eine Zigarette gab. Ich rauchte sie sicher gierig. Auch fand sie passend, mir ein englisches Liebeslied vorzusingen: »I can't give you anything but love, baby« und »I'm putting all my eggs in one basket«; mit ihren Bemühungen um die englische Sprache schien sie ganz zufrieden zu sein. Sie endete mit dem Satz: »Stupid of me to sing like this to an Englishman« (Dumm von mir, so einem Engländer vorzusingen; d. Bearb.). Die Fahrt mit dem Zug dauerte eine Nacht und einen Tag. Ich bin sicher, daß ihre Anwesenheit die Monotonie erträglich machte. Bestimmt habe ich mich über die Zigaretten gefreut, die sie mir gab. Es schien, als ob der Bewacher mir keine besonderen Sorgen machte. Aber immer hatte er eine Hand am Gewehr. Bei der Ankunft in Frankfurt verließ uns das Mädchen. Bevor sie uns verließ, wünschte sie mir viel Glück und gab mir drei weitere Zigaretten. Ihre Haltung mir gegenüber war wahrscheinlich von der Tatsache beeinflusst, daß sie in einem Pflegeberuf tätig war und vom Krieg die Nase voll hatte.

Das Lager, in das ich in Frankfurt gebracht wurde, war kein anderes, als das berühmte Dulag Luft 1 (Durchgangslager Luftwaffe 1 Oberursel). Ein ziemlich wütender deutscher Zivilist in der Straßenbahn jagte mir Angst ein, weil ich an seinen Gesten und seiner Lautstärke feststellen konnte, daß er dabei war, die übrigen Deutschen aufzufordern, mich

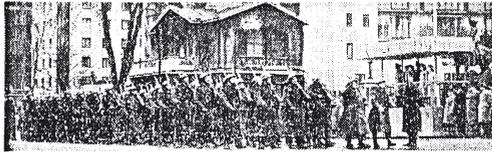
vielleicht zusammenschlagen. Er hatte einen ziemlichen Streit mit meinem Bewacher, weil der Bewacher ihn vor mir zurückhielt. Dulag Luft war ein Zentrum, das eigens dafür eingerichtet war, Mitglieder von Flugzeugbesatzungen zu verhören. Es war mit sehr erfahrenen Verhörspezialisten besetzt, die alle Methoden kannten, die am ehesten geeignet waren, Gefangene zum Sprechen zu bringen. Hier bekam ich einen Vorgeschmack von Hungern und Einzelhaft, beides sehr seelenzerstörend. Meine Zelle war etwa 8 Fuß × 6 Fuß (2,40 × 1,80 m). Ich hatte ein Bett mit zu wenig Brettern – egal, wie ich sie anordnete, mein Kopf oder meine Füße hingen herunter. Es wurde eine Strohmratze gestellt. Ich war todmüde und schlief nach kurzer Zeit trotz des unbequemen Bettes ein. Aber bald weckte die Hitze mich auf. Licht und Heizung wurden von außerhalb der Zelle bedient und es schien, als ob die Deutschen von einem Extrem zum anderen wechselten, indem sie die Heizung voll aufdrehten, daß man ins Schwitzen kam, um sie gleich wieder abzdrehen, so daß man vor Kälte zitterte.

3 Städte im Rheinland in Flammen

Berlin und London von Heute



Oben: Rekruten des Berliner Volkssturms marschieren durch das Brandenburger Tor, an Dr. Goebbels (rechts) vorbei. Unten: Die englischen „Home Guards," die letzten Sonntag entlassen wurden, marschieren an König Georg VI. vorbei.



NSDAP-Bankkonten in der Schweiz verärgern Sowjets

Grosse Beunruhigung in Schweizer Bankkreisen hat die amtliche sowjetrussische Erklärung hervorgerufen, dass die Sowjetunion die Aufnahme diplomatischer Beziehungen mit der Schweiz unter anderem deshalb ablehne weil führende Persönlichkeiten der NSDAP bei grossen Schweizer Banken Geldkonten unter Konzepten unterhalten, und dass die Zahl dieser Konten seit 1943 dauernd gestiegen sei.

FORSETZUNG von S. 1

Westfront

Meldungen gingen Sonntag bei Angriffen deutscher Jäger auf amerikanische Verbände an der Autobahn Aachen—Köln von 70 FW 190 und Me 109 insgesamt 41 verloren.

Aus Venedig kommt die Meldung, dass die Engländer gestern einen letzten deutschen Brückenkopf über die Maas eingedrückt haben und damit jetzt das ganze linke Maasufer bis zur Mündung in den Soldaten, die in dem Vorort Blerick auf dem linken Maasufer vor Venedig zurückgelassen worden waren, mussten zusehen, wie britische Minenräumpfer hinter schwerem Sperrfeuer den Angreifern einen Weg durch die tiegelastigten Dahtverhaue und Minenfelder vor dem deutschen Panzergraben bahnten.

Grosse Reiserbindeln flogen in den Panzergraben und schon waren die ersten britischen Panzer mitten in den deutschen Stellungen.

Mittlerweile deckte die britische Artillerie die Batteriestellungen am anderen Maasufer ein, so dass viele Geschütze ausfielen, und schoss eine Nebelwunde, die den deutschen Truppen in Venedig die Beobachtung unmöglich machte.

General passt nicht gut als Kreisleiter

Der erste und letzte Versuch in der Partiegeschichte, einen General a.D. als Kreisleiter zu beschuldigen hat jetzt mit einem Wechsel auf dem Posten des Kreisleiters von Birnbaum im Wartegau ein hohes Ende genommen.

Anfang 1943 wurde Generalleutnant a.D. Pg Ernst von Reiche, der kurz vor Kriegsende gesundheitlicher aus dem aktiven Dienst ausgeschieden war, von Gauleiter Groszer zum Kreisleiter von Birnbaum bestimmt.

Generalleutnant von Reiche hat sich nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst sofort der Partei angeschlossen und wurde nach der Rückkehr des Wartegaus ins Reich mit dem Rittergut Reichenhof bei Birnbaum belohnt.

Generalleutnant von Reiche hatte es aber doch nicht verstanden, sich den Aufgaben eines Kreisleiters der Partei richtig anzupassen und ist daher durch einen elastischen jungen Parteiführer ersetzt worden, den bisherigen Kreisleiter von Lask, Oberberreichsleiter Alfred Allen.

Auch Pg Allen ist erst vor kurzem aus dem aktiven Heeresdienst ausgeschieden. Allerdings ist der uk gestellte Pg nicht wie Generalleutnant von Reiche mit militärischer Tradition und Disziplin vorbelastet denn er hat lediglich seine 3 Monate Austausch-einsatz bei einem Wirtschaftsstab auf dem Balkan abgedient.

Karlsruhe, Heilbronn und Oberhausen schwer gebombt

Drei deutsche Städte, Oberhausen, Karlsruhe und Heilbronn, stehen heute morgen in Flammen, und fünf grosse Verschiebebahnhöfe, die Nachschub für die Westfront abfertigen, liegen in Trümmern, nachdem Tausende von alliierten Bombern, begleitet von Schwärmen von Fernjägern am Nachmittag und in den Abendstunden über dem Reich waren.

Schon in den frühen Abendstunden flogen weit über 1 000 Bomber längs der Kampffront an der Saar in das Reichsgebiet ein und warfen ihre Bomben auf Karlsruhe, während ein Teilverband nach Heilbronn weiterzog, das als Eisenbahnknotenpunkt für den Nachschub zum Oberrhein jetzt von grösster Bedeutung geworden ist.

Größer Feuerschein leuchtete in der weitesten Höhe über der Ruhr, wo Oberhausen am Nachmittag von Kampferband angegriffen wurde, zum ersten Mal seit dem 1. November.

Durch dicke Wolken

Schon vorher hatte eine grosse feindliche Luftflotte bei geschlossener Wolkendecke die Eisenbahnanlagen in Kassel, Betra, Giessen, Mainz und Soest angegriffen.

Arbeitskompanien der Zivilbevölkerung sind auf Grund der neuen Bestimmungen aufgeboten, um bei den Aufräumungs- und Wiederinstandsetzungsarbeiten mitzuhelfen, damit die Strecken sobald wie möglich wieder frei werden für den Nachschub nach dem Westen.

Deutsche Jäger wurden gestern nirgends zur Abwehr eingesetzt. Abschlussmeldungen der Flak liegen noch keine vor. In der vergangenen Nacht wurde nur ein Schnellbomberangriff auf die Hermann Göring-Werke in Hallendorf gemeldet.

Laut OKW-Bericht wurden London und Antwerpen weiter mit V1 und V2 beschossen.

FORSETZUNG von S. 1

Sowjets stehen am Plattensee

Herrnahmen der Sowjets die deutschen Truppen im Rücken angriffen und zur Räumung der Stadt zwangen.

Ostwärts Budapest nahmen die Sowjets, nach letzten Meldungen, ihre Durchbruchversuche wieder auf. Von der übrigen Ostfront liegen keine Berichte über grössere Kämpfe vor.



Artikel aus dem alliierten Flugblatt »Nachrichten für die Truppe« vom 5. Dezember 1944, Seite 4 (Flugblatt T-223. — Mit frdl. Genehmigung von Klaus Kirchner [Hrsg.] dem Band »Flugblätter aus England, aus den U.S.A. 1944«, Erlangen 1989, entnommen)

TWIN RAID CLIMAX TO RAF's BIG DAY

3,500 Tons "Delivered"

NEARLY 4,000 Allied bombers and fighters had blasted Nazi rail towns when the last of a big twin R.A.F. force left Reich territory last night. Targets were Karlsruhe, in the Upper Rhineland, and Heilbronn, 40 miles to the east. They were hit by nearly 1,000 bombers and over 3,500 tons of bombs were dropped.

It was the third hammer blow in yesterday's mighty assault against supply centres for the front. Up to 3,000 planes were out in the earlier daylight attacks against the German railway system.

"Three-quarters of a mile of solid fire," was the description of Karlsruhe given by a Canadian airman after the attack.

A bomb-aimer said: "The Rhine showed up plainly and the whole place seemed to be on fire. I could see the streets burning."

"Showing Off"

One of the pilots reported: "Enemy jet planes did not attack anybody so far as I could see. They just whipped around showing off their speed."

Heilbronn and Karlsruhe are two railway centres which must have been packed with supplies and reserves being rushed up to the Saar.

Both attacks began simultaneously. There was some cloud along the route and over the target, but most of the aiming points were identified and accurately marked by flares.

At Heilbronn fighters were up in great numbers, and there were several combats.

Besides these two heavy attacks, the transport centre of Hagen, some 15 miles south of Dortmund, was also bombed.

Artikel aus einer britischen Tageszeitung vom 5. Dezember 1944 (vermutlich »Daily Mirror«)

Übersetzung

DOPPELANGRIFF HÖHEPUNKT FÜR GROSSEN TAG DER R.A.F. 3500 Tonnen »abgeliefert«

Fast 4000 alliierte Bomber und Jäger hatten Nazi-Eisenbahnzentren zusammengedonnert, als der letzte eines großen R.A.F. Doppelverbandes gestern Abend das Reichsgebiet verließ. Ziele waren Karlsruhe im Oberrheingebiet und Heilbronn, 40 Meilen ostwärts davon. Sie wurden von nahezu 1000 Bombern angegriffen, und über 3500 Tonnen Bomben wurden abgeworfen.

Es war der dritte Hammerschlag im Rahmen der gestrigen Operationen gegen Nachschubzentren für die Front. Bis zu 3000 Flugzeuge waren bei den früheren Angriffen während des Tages gegen das deutsche Eisenbahnsystem im Einsatz.

»Eine dreiviertel Meile nur Brände«, war die Beschreibung von Karlsruhe, die ein kanadischer Flieger nach dem Angriff gab. Ein Bombenschütze sagte: »Der Rhein war deutlich zu sehen und die ganze Stadt schien in Flammen zu stehen. Ich konnte die brennenden Straßen erkennen.« Einer der Piloten berichtete: »Feindliche Düsenflugzeuge griffen, soweit ich sehen konnte, niemand an. Sie rasten nur durch die Gegend, um mit ihrer Geschwindigkeit anzugeben.«

Heilbronn und Karlsruhe sind zwei Eisenbahnzentren, welche mit Nachschubgütern und Reserven vollgestopft gewesen sein müssen, die auf dem Weg zur Front an der Saar waren.

Beide Angriffe begannen gleichzeitig. Es gab entlang der Flugroute und über dem Ziel etwas Bewölkung, aber die meisten Zielpunkte wurden identifiziert und durch Leuchtbomben genau markiert.

In Heilbronn waren Nachtjäger in großer Zahl im Einsatz, und es gab mehrere Luftkämpfe.

Neben diesen beiden schweren Angriffen wurde auch das Verkehrszentrum von Hagen, 15 Meilen südlich von Dortmund, bombardiert.

Der Luftkrieg gegen Deutschland

Nachtangriff auf Karlsruhe und Heilbronn

London, 5. Dez. (United Press) Kurz nach Einbruch der Dunkelheit starteten annähernd 1000 Flugzeuge des britischen Bomberkommandos zu Angriffen gegen Deutschland. Die beiden wichtigsten Ziele waren Karlsruhe und Heilbronn. Einzelheiten über den Angriff stehen noch aus.

Dieser Nachtangriff erfolgte wenige Stunden nachdem eine starke Formation von britischen „Lancaster“-Bombern, von „Spitfire“ und „Mustang“ eskortiert, die drei Rangieranlagen von **D b e r h a u s e n** in der Nähe von Essen bombardierte. Als ungefähr 1200 „fliegende Festungen“ und „Liberator“, unterstützt von rund 1000 Kampfflugzeugen, **K a s s e l, M a i n z, S i e h e n** und andere Ziele in Westdeutschland bombardierten, stiegen keine deutschen Jäger zur Abwehr auf, was in London zum Teil auf den Brennstoffmangel, an dem die deutsche Luftwaffe leidet, zurückgeführt wird.

Das Jägerkommando der R. A. F. kommandierte zwei starke Verbände von „Spitfire“ zu Angriffen gegen „V2“-Installationen in **H o l l a n d**. Ein „Spitfire“-Verband stieg aus einer Höhe von über 1700 Metern auf ein **K a f e t e n d e p o t** in Holland nieder und griff das Ziel mit guter Wirkung an, während eine zweite Formation in Wäldern versteckte **U b s c h u b r a m p e n** angriff. Sämtliche eingesetzten „Spitfire“ kehrten zu ihren Stützpunkten zurück.

Artikel aus der »Neuen Züricher Zeitung«
vom 5. Dezember 1944, Mittagsausgabe

Artikel aus der »Neuen Züricher Zeitung«
vom 5. Dezember 1944, Morgenausgabe

Die Luftoffensive gegen Deutschland

London, 5. Dez. 29 (Reuter) Am **D i e n s t a g** flogen alliierte Flugzeuge über die britische Küste in Richtung auf den Kontinent, nachdem 36 Stunden lang ununterbrochene Fliegertätigkeit geherrscht hatte. Bei den Angriffen der R. A. F. auf **K a r l s r u h e** und **H e i l b r o n n** in der letzten Nacht wurden mehr als 3500 Tonnen Bomben auf die Eisenbahnhauptzentren abgeworfen. In Karlsruhe wurden große Brände beobachtet.

Das heutige Communiqué des Luftministeriums lautet: Gestern Abend, kurz nach Einbruch der Dunkelheit, waren Flugzeuge des R. A. F.-Bombardierungsdienstes in sehr starken Verbänden über Deutschland, wobei die Eisenbahn- und Industriezentren Karlsruhe und Heilbronn die Hauptziele bildeten. Mehr als 3500 Tonnen Bomben wurden im Verlaufe dieser zwei Angriffe abgeworfen. Der Feuerschein großer Brände konnte aus beträchtlicher Entfernung gesehen werden. **H a g e n**, ein Eisenbahnhauptzentrum ungefähr 24 Kilometer südlich von Dortmund, wurde ebenfalls bombardiert. Nachtjäger und Flugzeuge des Bomberkommandos unterstützten die Bomber und griffen **F l u g p l ä t z e** an, wobei mindestens sechs Flugzeuge im Luftkampf zerstört wurden.

Am Montagnachmittag führten von „Mustang“ und „Spitfire“ begleitete „Lancaster“-Bomber einen konzentrierten Angriff auf **D b e r h a u s e n** durch. Von diesen Operationen werden 17 unserer Bomber vermißt.

Abschrift

BBC Home News Bulletin for Midnight of Monday, 4th December 1944

The Air Ministry announced an hour ago that soon after dark tonight Bomber Command dispatched nearly a thousand aircraft to Germany, most of them detailed to attack the railway and industrial centres of Karlsruhe, in the Upper Rhineland, and Heilbronn, some forty miles further east. That means that Bomber Command and the United States Eighth Air Force between them have probably had close on four thousand aircraft out to-day – and half a dozen German railway centres must be in a sorry mess. They're priority targets, these centres close behind the western front and they'll remain so until they're completely devastated. The main daylight raid was carried out by some twelve hundred American Flying Fortresses and Liberators, escorted by about a thousand fighters. They met no air opposition and the Flak was generally light. No loss figures have been put out yet. Bomber Command had a strong force of escorted Lancasters on Oberhausen, towards the western end of the Ruhr, this afternoon. This was the fifth major attack on the Ruhr railways within a week and like the others it was designed to cause such confusion and dislocation in the great industrial centre that the railways would be overloaded and communications would break down.

BBC Home News Bulletin for 7 a.m. Tuesday, 5th December 1944

Here is the first News for today, Tuesday, the 5th December, read by JOSEPH MACLEOD: American guns are shelling Sarrebruck – chief town in the Saar basin. In Holland the British Second Army have wiped out the last German resistance west of the Maas. Some four thousand Allied aircraft took part yesterday in the continued offensive against the enemy's supply railways.

The Russians in south western Hungary have made more headway on a fifty mile front towards Lake Balaton.

There is no overnight news from Greece.

Bomber Command were out early last night. They followed up the strong daylight Lancaster attack on Oberhausen at the western end of the Ruhr with a thousand bomber raid on Karlsruhe in the Upper Rhineland and Heilbronn about forty miles further east. Both are important railway junctions and inland ports: and last night's before-the-moon-was-up bombing will mean still more congestion for the German railways serving the western front.

With this new attack the R.A.F. and the United States Eighth Air Force must have had close on four thousand planes up yesterday – all concentrated on German railway and war centres just behind the lines.

Quelle: BBC Records Management Service,
BBC Written Archives Centre, Reading, England.

Übersetzung

BBC-Inlandsnachrichten-Bulletin von Mitternacht am Montag, 4. Dezember 1944

Das Luftfahrtministerium gab vor einer Stunde bekannt, daß Bomber Command kurz nach Einbruch der Dunkelheit heute abend fast eintausend Flugzeuge nach Deutschland schickte. Die meisten davon hatten den Auftrag, die Eisenbahn- und Industriezentren von Karlsruhe, am Oberrhein, und Heilbronn, etwa vierzig Meilen weiter ostwärts, anzugreifen. Das bedeutet, daß Bomber Command und die 8th U.S. Air Force zusammen heute wahrscheinlich nahezu viertausend Flugzeuge im Einsatz hatten – und daß ein halbes Dutzend deutscher Eisenbahnzentren in einem beklagenswerten Zustand sein müssen. Sie sind vorrangige Ziele, diese Ziele kurz hinter der Westfront, und sie werden das bleiben, bis sie völlig verwüstet sind. Der Hauptangriff bei Tageslicht wurde von etwa zwölfhundert amerikanischen ›Flying Fortress‹ und ›Liberator‹, die von ungefähr tausend Jagdflugzeugen begleitet wurden, ausgeführt. Es gab keinen Widerstand durch die feindliche Luftwaffe, und die Flakabwehr war im allgemeinen schwach. Verlustzahlen sind noch nicht herausgegeben worden. Bomber Command schickte heute nachmittag einen starken, begleiteten Lancaster-Verband nach Oberhausen, am Westrand des Ruhrgebiets. Dies war der fünfte Angriff gegen die Eisenbahnen im Ruhrgebiet innerhalb einer Woche und wie die anderen zielte er darauf ab, eine solche Verwirrung und Beeinträchtigung in dem großen Industriezentrum hervorzurufen, daß die Eisenbahnen überlastet und die Verkehrsverbindungen zusammenbrechen würden.

BBC-Inlandsnachrichten-Bulletin von 7.00 Uhr am Dienstag, 5. Dezember 1944

Hier sind die ersten Nachrichten für Dienstag, den 5. Dezember 1944. Am Mikrophon Joseph MacLeod:

Amerikanische Geschütze beschießen Saarbrücken, Hauptstadt im Saarbecken. In Holland hat die britische 2. Armee den letzten deutschen Widerstand westlich der Maas hinweggefegt. Etwa viertausend alliierte Flugzeuge nahmen gestern an der fortgeführten Offensive gegen die feindlichen Eisenbahn-Nachschublinien teil. Die Russen sind in Südwestungarn auf einer Fünfzig-Meilen-Front weiter gegen den Plattensee vorangekommen. Es gibt über Nacht keine neuen Nachrichten aus Griechenland.

Bomber Command war gestern am frühen Abend im Einsatz. Sie setzten den starken Lancaster-Tagesangriff gegen Oberhausen am Westrand des Ruhrgebiets mit einem Tausend-Bomber-Angriff gegen Karlsruhe am Oberrhein und Heilbronn etwa vierzig Meilen weiter ostwärts davon fort. Beides sind wichtige Eisenbahnknotenpunkte und Binnenhäfen, und die Angriffe vor Mondaufgang gestern abend werden für die deutschen Eisenbahnen, die die Westfront bedienen, noch weitere Behinderungen bedeuten.

Mit diesem neuen Angriff müssen R.A.F. und die 8th U.S. Air Force gestern nahezu viertausend Flugzeuge im Einsatz gehabt haben – alle konzentriert auf deutsche Eisenbahn- und Kriegszentren direkt hinter der Front.

Quelle: BBC Records Management Services,
BBC Written Archives Center, Reading, England.

Abschrift

Radio-Abhörberichte des Schweizerischen Rundspruchdienstes

5. Dezember 1944

England (englisch) (6.00 Uhr)

...

Luftkrieg: Nahezu 1000 R.A.F.-Bomber waren gestern abend gegen Verkehrsziele in Karlsruhe und Heilbronn eingesetzt.

...

Frankreich

Soldatensender »West«, angeschlossen »Atlantik« (6.40 Uhr)

...

Luftkrieg: Karlsruhe, Heilbronn und Oberhausen stehen nach den schweren Angriffen des gestrigen Tages in Flammen. Über Abschlußziffern liegen noch keine Meldungen vor. Jäger wurden auch gestern keine zur Abwehr eingesetzt.

England (Home Service) (13.00 Uhr)

...

Luftkrieg: 3500 Tonnen Bomben wurden gestern abend auf Eisenbahnanlagen in Karlsruhe und Heilbronn abgeworfen. Ein dritter Angriff wurde auf Bahnanlagen bei Dortmund gerichtet. Insgesamt kehrten von den gestrigen Nachmittags- und Abendangriffen 17 Bomber nicht zurück.

Deutschland (14.00 Uhr)

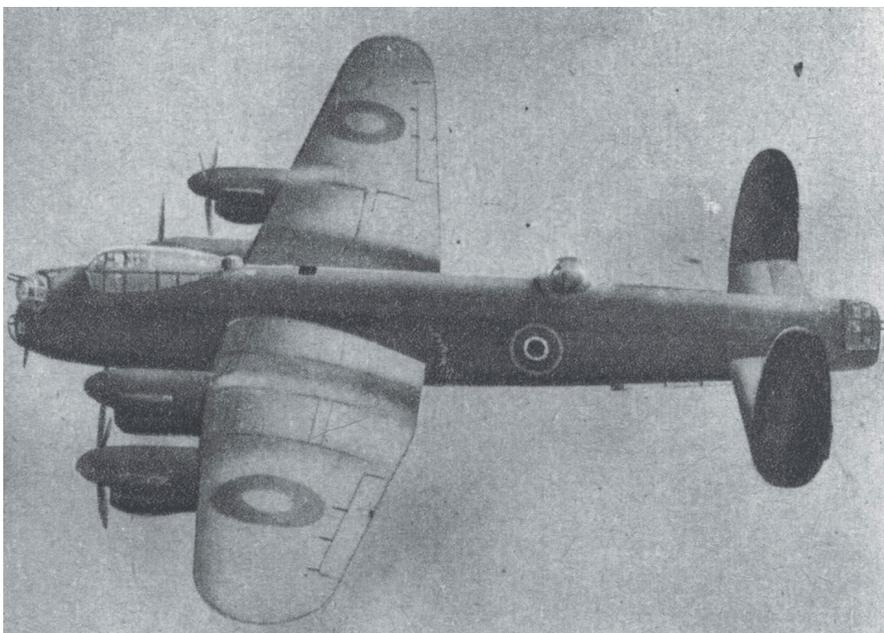
...

Luftkrieg: Bei Terrorangriffen einzelner feindlicher Verbände wurden besonders der Raum Kassel und das westdeutsche Gebiet getroffen. In der vergangenen Nacht griffen britische Terrorbomber Karlsruhe und Heilbronn an. Nachtjäger schossen 11 viermotorige Bomber ab.

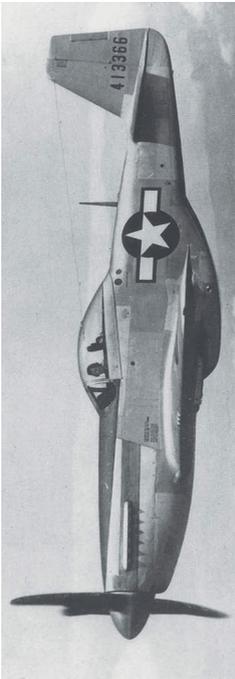
Quelle: Archiv der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft (DRS), Bern.



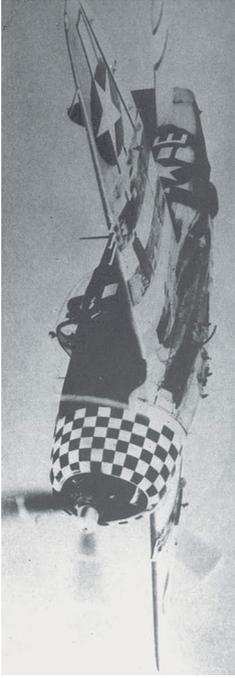
Zweimotoriger britischer Schnellbomber De Havilland Mosquito (Foto entnommen der Veröffentlichung »Kriegsflugzeuge«, zusammengestellt unter Mitwirkung des RLM, Ausgabe 1943, Dresden 1943)



Viermotoriger britischer Bomber Avro Lancaster (Foto entnommen der Veröffentlichung »Kriegsflugzeuge«, zusammengestellt unter Mitwirkung des RLM, Ausgabe 1943, Dresden 1943)



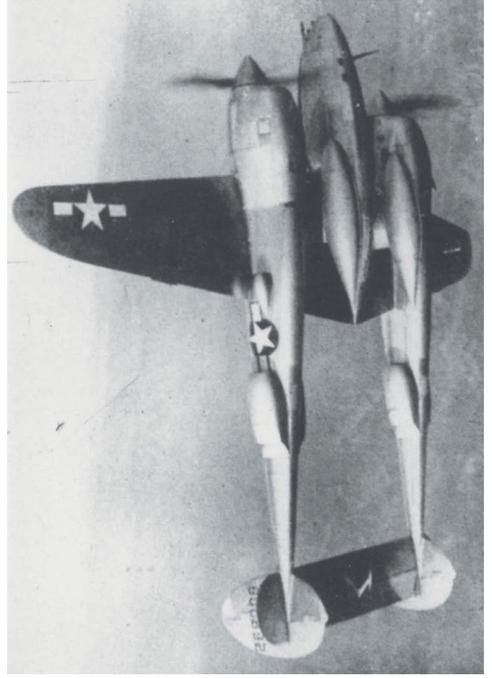
Amerikanisches Jagdflugzeug North American P-51D Mustang. Flugzeuge dieser Art waren häufig als Begleitjäger der Bombenverbände eingesetzt



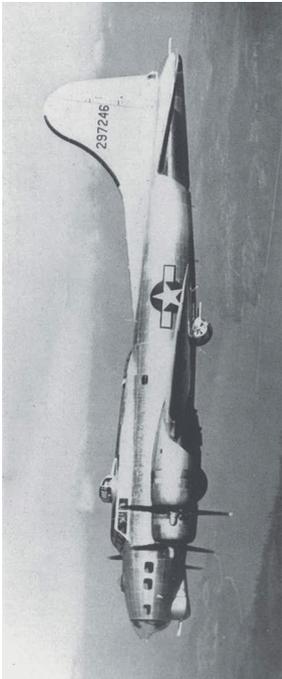
Amerikanischer Jäger und Jagdbomber Republic P-47 Thunderbolt. Die Jagdbombereinheiten der XII TAF, die Heilbronn im Frühjahr 1945 angriffen, flogen mit diesem Baumuster



Zweimotoriges britisches Kampfflugzeug Bristol Beaufighter. Die Amerikaner setzten diesen Typ als Nachtstörflugzeug ein

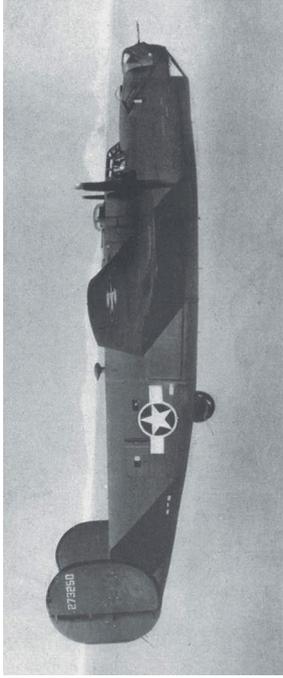


Amerikanischer Jäger und Aufklärer Lockheed P-38 Lightning. Als Fotoaufklärer trug er die Bezeichnung F-5



Viermotoriger amerikanischer Langstreckenbomber Boeing B-17G Flying Fortress. Flugzeuge dieses Typs griffen Heilbronn am 20. Januar und am 1. März 1945 an

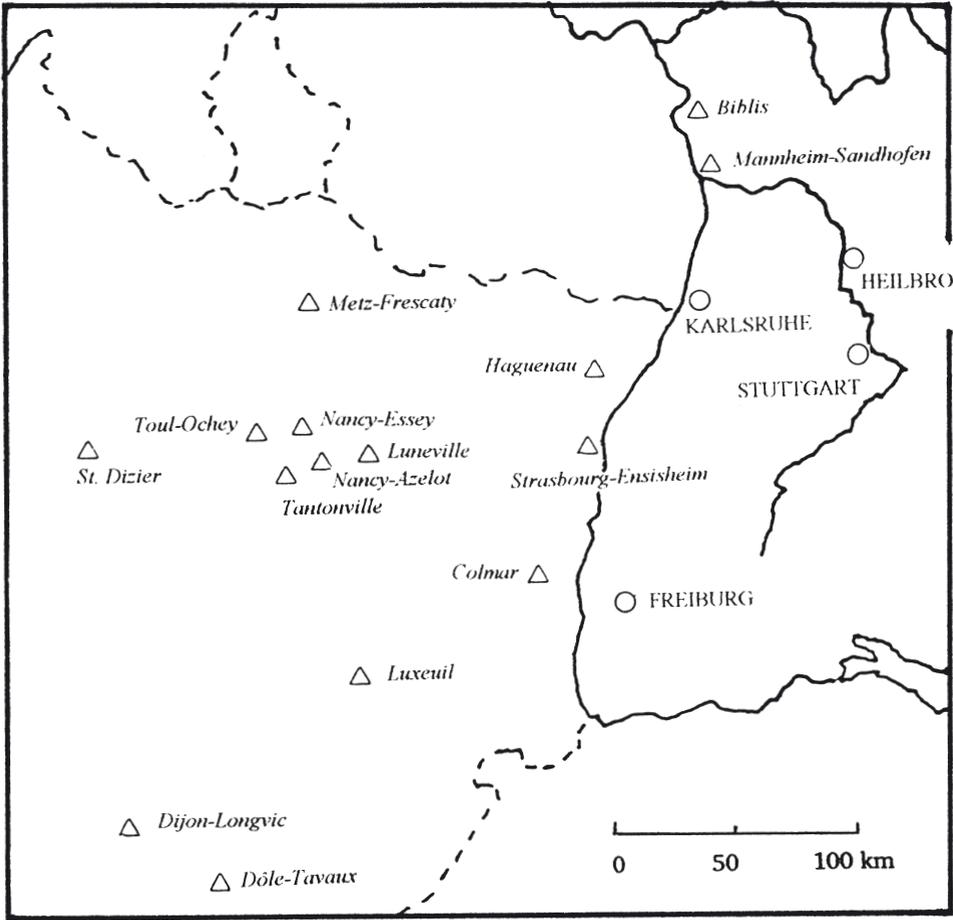
Alle Aufnahmen sind dem Buch »Aircraft of the Fighting Powers«, Band 5, Leicester (England) 1944 (ohne Verfasserangabe) entnommen.
Mittlerer amerikanischer Bomber Martin B-26 Marauder. Die Einheiten, die Heilbronn am 31. März 1945 angriffen, waren mit diesem Typ ausgerüstet



Viermotoriger amerikanischer Langstreckenbomber Consolidated B-24 Liberator. Solche Bomber griffen Heilbronn am 10. September 1944 und am 21. Januar 1945 an

Amerikanischer taktischer Aufklärer North American F-6B & C Mustang





Flugplätze des XII Tactical Air Command

Gruppe	Flugzeugtyp	Flugplatz	Zeit
27th FG	P-47 Thunderbolt	St. Dizier	21. 02. 45 – 18. 03. 45
		Toul-Ochey	19. 03. 45 – 04. 04. 45
50th FG	P-47 Thunderbolt	Biblis	05. 04. 45 – Kriegsende
		Toul-Ochey	03. 11. 44 – 19. 04. 45
86th FG	P-47 Thunderbolt	Giebelstadt	20. 04. 45 – Kriegsende
		Tantonville	21. 02. 45 – 17. 04. 45
324th FG	P-47 Thunderbolt	Braunshardt	18. 04. 45 – Kriegsende
		Dôle-Tavaux	20. 09. 44 – 03. 01. 45
358th FG	P-47 Thunderbolt	Luneville	04. 01. 45 – 07. 05. 45
		Stuttgart-Echterdingen	08. 05. 45 – Auflösung
		Mourmelon	16. 10. 44 – 08. 11. 44
371st FG	P-47 Thunderbolt	Toul-Ochey	09. 11. 44 – 01. 04. 45
		Mannheim-Sandhofen	02. 04. 45 – Kriegsende
		Dôle-Tavaux	01. 11. 44 – 14. 02. 45
415th NFS	Bristol »Beaufighter« P-61 Northrop Black Widow	Metz-Frescaty	15. 02. 45 – Kriegsende
		Dijon-Longvic	25. 09. 44 – 29. 11. 44
		Toul-Ochey	30. 11. 44 – 17. 03. 45
		St. Dizier	18. 03. 45 – 16. 04. 45
34th PRS	F-5 (P-38 Lightning)	Braunshardt	17. 04. 45 – Kriegsende
		Dijon-Longvic	06. 10. 44 – 02. 11. 44
		Azelot	03. 11. 44 – 02. 04. 45
111th TRS	F-6 (P-51 Mustang)	Haguenau	03. 04. 45 – Kriegsende
		Dijon-Longvic	23. 09. 44 – 29. 10. 44
		Azelot	30. 10. 44 – 01. 04. 45
162nd TRS	F-6 (P-51 Mustang)	Haguenau	02. 04. 45 – Kriegsende
		Dijon-Longvic	24. 09. 44 – 01. 11. 44
		Azelot	02. 11. 44 – 30. 03. 45
		Haguenau	31. 03. 45 – 20. 04. 45
		Wiesbaden	21. 04. 45 – 25. 04. 45
17th BG (M)	B-26 Marauder	Fürth	26. 04. 45 – Kriegsende
320th BG (M)	B-26 Marauder	Dijon-Longvic	20. 11. 44 – Kriegsende
		Dôle-Tavaux	11. 11. 44 – 31. 03. 45
			01. 04. 45 – Kriegsende

Erklärungen:

- FG = Fighter Group (etwa Jagd- bzw. Jagdombergeschwader, ca. 75 Flgze.)
NFS = Night Fighter Squadron (etwa Nachtjagdgruppe, ca. 25 Flgze.)
PRS = Photo Reconnaissance Squadron (etwa Fernaufklärungsgruppe, ca. 25 Flgze.)
TRS = Tactical Reconnaissance Squadron (etwa Nahaufklärungsgruppe, ca. 25 Flgze.)
BG (M) = Bombardment Group (Medium) (etwa Mittleres Bombergeschwader, ca. 64 Flgze.)

Flugplätze des 1ère Corps Aérien Français

Gruppe	Flugzeugtyp	Flugplatz	Zeit
Corse 1/3	Spitfire	Haguenau	02. 01. 45 – ?
		Nancy-Essey	14. 01. 45 – 15. 02. 45
		Luxeuil	15. 02. 45 – 22. 03. 45
		Colmar	22. 03. 45 – 06. 04. 45
		Strasbourg-Entzheim	06. 04. 45 – 28. 04. 45
		Sachsenheim	28. 04. 45 – Kriegsende
Provence 1/7	Spitfire	Haguenau	02. 01. 45 – ?
		Nancy-Essey	14. 01. 45 – 15. 02. 45
		Luxeuil	15. 02. 45 – 22. 03. 45
		Colmar	22. 03. 45 – 06. 04. 45
		Strasbourg-Entzheim	06. 04. 45 – 28. 04. 45
		Sachsenheim	28. 04. 45 – Kriegsende
Nice 2/7	Spitfire	?	? – ?
		Nancy-Essey	14. 01. 45 – ?
		Luxeuil	? – 22. 03. 45
		Colmar	22. 03. 45 – 06. 04. 45
		Strasbourg-Entzheim	06. 04. 45 – 28. 04. 45
		Sachsenheim	28. 04. 45 – Kriegsende
Navarre 1/4	P-47 Thunderbolt	Amberieu	08. 09. 44 – 29. 12. 44')
		Dôle-Tavaux	29. 12. 44 – 25. 03. 45
		Luxeuil	25. 03. 45 – 28. 04. 45
		Strasbourg-Entzheim	28. 04. 45 – Kriegsende
Champagne 1/5	P-47 Thunderbolt	Luxeuil	07. 12. 44 – 29. 12. 44
		Dôle-Tavaux	29. 12. 44 – 25. 03. 45
		Luxeuil	25. 03. 45 – 28. 04. 45
		Strasbourg-Entzheim	28. 04. 45 – Kriegsende
Dauphiné 2/3	P-47 Thunderbolt	Amberieu	08. 09. 44 – 02. 01. 45')
		Luxeuil	02. 01. 45 – 15. 02. 45
		Dôle-Tavaux	15. 02. 45 – 14. 03. 45
		Luxeuil	14. 03. 45 – 08. 04. 45
		Colmar	08. 04. 45 – Kriegsende
Ardennes 3/3	P-47 Thunderbolt	Amberieu	08. 09. 44 – 02. 01. 45')
		Luxeuil	02. 01. 45 – 15. 02. 45
		Dôle-Tavaux	15. 02. 45 – 17. 03. 45
		Luxeuil	17. 03. 45 – 10. 04. 45
		Colmar	10. 04. 45 – Kriegsende
La Fayette 2/5	P-47 Thunderbolt	Amberieu	08. 09. 44 – 02. 01. 45')
		Luxeuil	02. 01. 45 – 08. 04. 45
		Colmar	08. 04. 45 – Kriegsende
Roussillon 3/6	P-47 Thunderbolt	Luxeuil	10. 03. 45 – 28. 04. 45
		Strasbourg-Entzheim	28. 04. 45 – Kriegsende
Gascogne 1/19	B-26 Marauder	Istres	04. 10. 44 – 11. 11. 44
		Lyon-Bron	11. 11. 44 – Kriegsende
Bretagne 2/20	B-26 Marauder	Istres	04. 10. 44 – 11. 11. 44
		Lyon-Bron	11. 11. 44 – Kriegsende
Maroc 1/22	B-26 Marauder	Istres	04. 10. 44 – 11. 11. 44
		Lyon-Bron	11. 11. 44 – Kriegsende
Bourgogne 1/32	B-26 Marauder	Istres	04. 10. 44 – 11. 11. 44
		Lyon-Bron	11. 11. 44 – Kriegsende

Gruppe	Flugzeugtyp	Flugplatz	Zeit
Franche-Comté 2/52	B-26 Marauder	Istres Lyon-Bron	04. 10. 44 – 11. 11. 44 11. 11. 44 – Kriegsende
Sénégal 2/63	B-26 Marauder	Istres Lyon-Bron	04. 10. 44 – 11. 11. 44 11. 11. 44 – Kriegsende
Belfort 1/33	P-38 Lightning	Dijon-Longvic Nancy-Azélot	01. 11. 44 – 02. 11. 44 03. 11. 44 – Kriegsende
Belfort 2/33	Spitfire P-51 Mustang	Luxeuil	01. 11. 44 – Kriegsende

Gliederung des 1re Corps Aérien Français:

1re Escadre de Chasse = 1/3, 1/7, 2/7

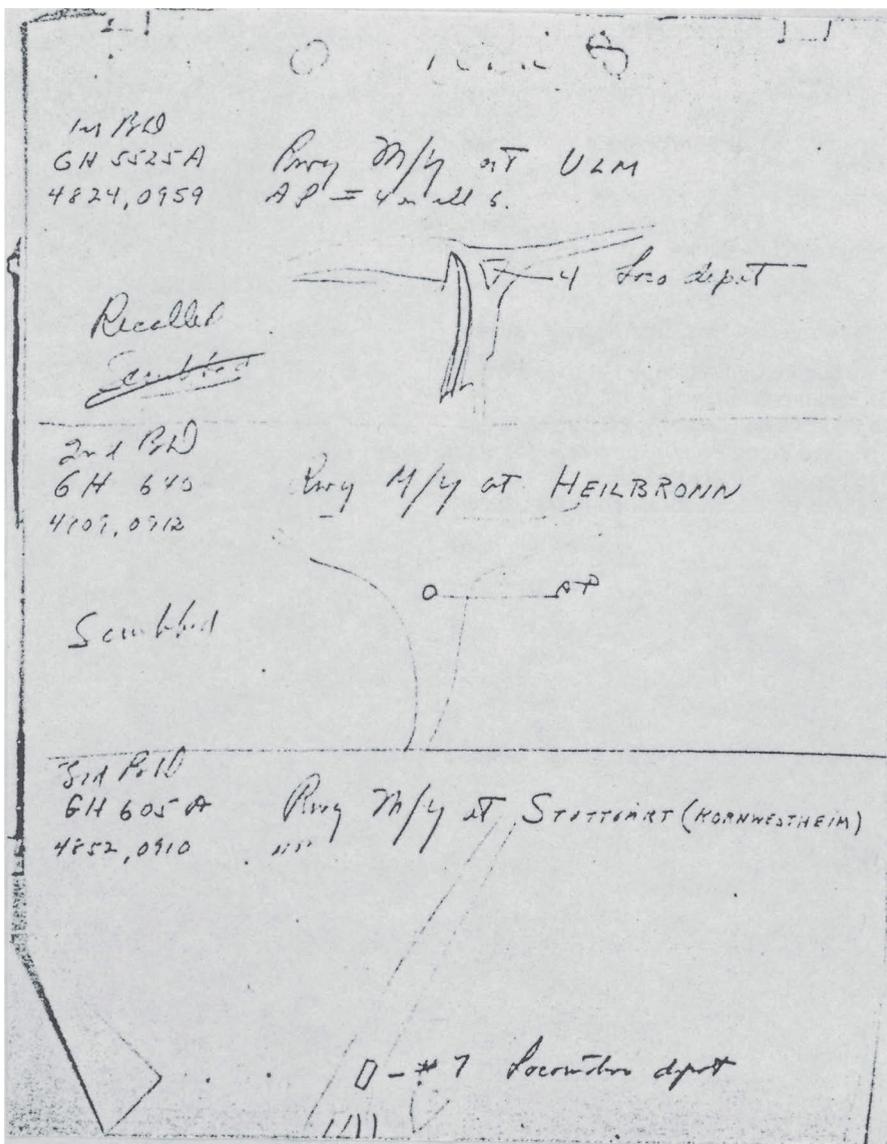
3e Escadre de Chasse = 1/4, 1/5

4e Escadre de Chasse = 2/3, 3/3, 2/5, 3/6

31e Escadre de Bombardement = 1/9, 2/20, 1/22

34e Escadre de Bombardement = 1/32, 2/52, 2/63

Groupes de Reconnaissance = 1/33, 2/33



Skizze aus den Unterlagen der 8th U.S. Air Force für den geplanten Angriff auf Heilbronn am 16. Dezember 1944. Der Heilbronn betreffende mittlere Teil trägt die Aufschrift: 2nd BD (Bombardment Division), GH 640 (Zielnummer des Rangierbahnhofs Heilbronn), 4809, 0912 (die geographischen Koordinaten von Heilbronn 49°09' Nord 09°12' Ost). Er zeigt den AP (Aiming Point = Zielpunkt) auf der Schienengabelung am nördlichen Ende des Rangierbahnhofs. Der Vermerk Scrubbed deutet darauf hin, daß der vorgesehene Angriff »abgeblasen« wurde (AFHRA, Maxwell, AL, U.S.A. – Mikrofilm Nr. B-5009)

Hat der Führer das gewollt?

Massen-Sterben: „Mit nackten Händen kommt man gegen Stahl nicht an“ — so sagen deutsche Landsler, denen befohlen wird, gegen die alliierte Übermacht an Menschen, Panzern, Fahrzeugen, Artillerie und Fliegern anzukämpfen. Tausende sterben so jeden Tag in hoffnungsloser Lage. Und viele sterben mit der Frage: *Hat der Führer das gewollt?*

Massen-Verwüstung: Eine alte deutsche Kaiserstadt, Aachen, wird von den Alliierten eingeschlossen. Es ergeht die Aufforderung: *Ergebt Euch — wir schonen Euch und Eure Stadt.* Die Antwort: *Nein!* Das Resultat: Weitere Menschenopfer, und Aachen wird in wildem Kampf zu Schutt und Asche. *Hat der Führer das gewollt?*

Massen-Elend: Jeder Tag, den der verlorene Krieg weitergeführt wird, bedeutet mehr Elend, Chaos, Not und weiteres Sterben junger Männer, die auf ewig ausgeschaltet werden. Dennoch geht das Massen-Elend weiter, ohne dass sich jemand findet, der diesem Irrwitz Einhalt bietet. *Hat der Führer das gewollt?*

„Die Geschichte wird auch diejenigen vor ihren Richterstuhl fordern . . . die unser Volk in Not und Verderben führten, und die im Unglück des Vaterlands ihr eigenes Ich höher schätzen als das Leben der Gesamtheit.“

Hat der Führer das geschrieben?

(„Mein Kampf“, S.780)

Vorderseite des amerikanischen Flugblatts ZG-78, das am 20. Januar 1945 über Heilbronn abgeworfen wurde. (Mit frdl. Genehmigung von Klaus Kirchner [Hrsg.] dem Band »Flugblätter aus England, aus den U.S.A. 1945«, Erlangen 1980, entnommen)

DER WAHRE FEIND . . .

WER SEHNT SICH NACH DEM FRIEDEN ?

Der deutsche Soldat, der fünf nutzlose Kampffahre erlebt hat.

Er hasst den Krieg :

Denn er weiss, dass selbst die Weissblutung der Wehrmacht die Heimat nicht retten kann.

Er hat nur einen Gedanken :

Die letzten Wochen des Krieges zu überleben, an seinen Arbeitsplatz und zu seiner Familie zurückzukehren.

WER ZITTRT VOR DEM FRIEDEN ?

Die Parteibonzen und die Herren von der SS, die diesen Krieg entfesselt haben.

Sie brauchen den Krieg :

Denn sie wissen, dass nur die deutsche Wehrmacht zwischen ihnen und der Vernichtung steht.

Auch sie haben nur einen Gedanken :

Den Krieg zu verlängern, weil jeder Kriegstag noch einen Tag der Macht und des Lebens für sie bedeutet.

Die Partei und SS sind bereit, den letzten deutschen Soldaten — ja, den letzten Schuljungen, der nur ein Gewehr tragen kann, zu opfern.

DIESE LEUTE SIND DER WAHRE FEIND!

ZG 78

42ND BOMB WING (US) A-2 SECTION 31 MAR 45
HEILBRONN QUAY SIDINGS
BOMB FALL PLOT 17B.G. 31 MAR. 45
WS-072622 GERMANY
18 Aircraft Dropped 140 500 lb Bombs (140)
Bomb Bursts: 78 Bombs Plotted





Literaturverzeichnis

- BROOKS, Stephen: Bomber – Strategic Air Power in Twentieth Century Conflict, London 1983
- BRUNSWIG, Hans: Feuersturm über Hamburg, Stuttgart 1981
- DOLLINGER, Hans: Die letzten hundert Tage, München 1963
- FREEMAN, Roger: The Mighty Eighth War Manual, London 1986
- GRÖNER, Olaf: Bombenkrieg gegen Deutschland, Berlin 1987
- HARRIS, Sir Arthur T.: Bomber Offensive, London 1947
- HASTINGS, Max: Bomber Command, London 1993
- HECKS, Karl: Bombing 1939–1945, London 1990
- IRVING, David J.: Und Deutschlands Städte starben nicht, Zürich 1963
- JACOBI, Uwe: 4. Dezember 1944 – Protokoll einer Katastrophe, Heilbronn 1994
- KENS, Karlheinz: Die Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs 1939–1945, München 1969 (Heyne Sachbuch Nr. 101)
- KIRCHNER, Klaus: Flugblätter aus England, aus den USA 1944/45, Erlangen 1980
- LAWRENCE, E.: No. 5 Bomber Group R.A.F. (1939–1945), London 1951
- LEIBBRAND, Adolf, Der Luftkrieg im Raum Bietigheim-Bissingen, in: Blätter zur Stadtgeschichte, hrsg. vom Archiv der Stadt Bietigheim-Bissingen, Heft 6 (1987)
- MIDDLEBROOK, Martin u. Chris EVERITT, The Bomber Command War Diaries, Earl Shilton 1996
- MISTELE, Karl-Heinz: Die Geschichte eines Luftangriffs auf Heilbronn (4. Dez. 1944). In: Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte (Historischer Verein Heilbronn) 27/1973
- DERS.: Der Luftangriff am 10. September 1944 auf Heilbronn. In: Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte (Historischer Verein Heilbronn) 28/1976
- MOESSNER-HECKER, Ursula: Pforzheim – Code Yellowfin, Sigmaringen 1991
- MUSGROVE, Gordon: Pathfinder Force. A History of No. 8 Group, London 1976
- RUMPF, Hans: Der hochrote Hahn, Darmstadt 1952
- RUST, Kenn C., The Ninth Air Force in World War II, Fallbrook 1967
- STEINHILBER, Wilhelm: Heilbronn – Die schwersten Stunden der Stadt, Heilbronn 1961 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn Bd. 7)
- TANNEHILL, Victor C.: Boomerang – Story of the 320th Bombardment Group in World War II, Racine 1980
- UEBERSCHÄR, Gerd R.: Freiburg im Luftkrieg 1939–1945, Würzburg 1990
- WEBSTER, Sir Charles und Noble FRANKLAND: The Strategic Air Offensive against Germany 1939–1945, Volume III, London 1961
- Ohne Verfasser: Aircraft of the Fighting Powers, Volume 5, Leicester 1944
- Ohne Verfasser: The Bomber's Baedeker (Guide to the Economic Importance of German Towns and Cities), Part I (Aachen-Küstrin), o.O. 21944

Benutzte Archive

- Archiv der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft (DRS), Bern
- BBC Written Archives Centre, Reading, U.K.
- National Archives, Washington, U.S.A.
- Public Record Office, London, U.K.
- Stadtarchiv Heilbronn
- U.S. Air Force Historical Research Agency, Maxwell, AL, U.S.A.

Danksagung

An dieser Stelle möchte der Verfasser den Personen danken, die durch Auskünfte, Sucharbeit in Archiven, Überlassung von Material oder mit Rat und Tat zum Entstehen dieser Arbeit wesentlich beigetragen haben:

England

Mr. Denis C. Bateman, Ruislip
Mr. Roger A. Freeman, Dedham
Mr. W. Jim Hudson, Gloucester
Mrs. Margaret Tyler, Ongar
Mr. John Tyler (†), Ongar

Frankreich

M. Patrick Baumann, Holtzwihr
M. Daniel Decot, Paris
M. Francis Muller, Strasbourg

Neuseeland

Mr. Arthur W. Arculus, Auckland
Mrs. Moria Cleary, Auckland
Mr. Ian Herbert, New Plymouth

Deutschland

Herrn Gebhard Aders-Albert, Köln-Porz
Herrn Dr. Horst Boog, Freiburg
Herrn Helmut Bunje, Hamburg
Herrn Fritz Hahn, Oberkochen (†)
Herrn Wilfried Hartmann, Heilbronn
Herrn Dr. Klaus Kirchner, Erlangen
Herrn Adolf Leibbrand, Ingersheim (†)
Herrn Dr. Bernd Liebig, Weinsberg
Herrn Willi Lutz, Heilbronn
Herrn Eugen Lux, Offenbach (†)
Frau Kaysa Mistele, Bamberg
Herrn Hermann Ott, Heilbronn (†)
Herrn Dr. Helmut Schnatz, Koblenz
Herrn Adolf Seybold, Möglingen
Herrn Hubert Weckbach, Heilbronn
Herrn Willi Zimmermann, Heilbronn (†)

Hinweis

Alle mit PRO-AIR gekennzeichneten Dokumente und Fotos stammen aus den Beständen des Public Record Office, London, und unterliegen dem Crown Copyright. Sie werden mit ausdrücklicher schriftlicher Erlaubnis des *Controller of Her Majesty's Stationery Office*, London, vom 30. September 1994 [AktENZEICHEN: 2 CY 4 (10)] wiedergegeben.

Register

Orte

- Aachen 44
Amerika 16
Arnbach 116
Aschaffenburg 68, 114, 116
Auckland, Neuseeland 71
Auerbach (Lkr. Mosbach) 126, 127
- Bad Friedrichshall-Jagstfeld
– Bahnhof 35
Bad Tölz 98
Barenbach (Elsaß) 98
Baiersbronn 98
Balderton, Nottinghamshire 71, 72
Baumenheim 119
Beachy Head 72
Beilstein 97
Belgien 66
Berlin 15, 32, 120
Biblis 98, 101
Bielefeld 53
Bietigheim 114
Binau (Lkr. Mosbach) 126
Birmingham 32
Bischweiler (Elsaß) 67
Böckingen 118, 122
– Adolf-Alter-Straße 94
– Einwohnerzahl 12, 26
– Feldmausbekämpfung 17
– Großgartacher Straße 78, 94
– HJ-Sportplatz 18
– Hornissenbekämpfung 17
– Kreuzgrundsiedlung 94
– Landeplatz 35, 44
– Luftschutz 16
– Mutterkreuz 18
– Rangierbahnhof 21, 114, 125
– Wespenbekämpfung 17
Braunschweig 30, 31
Breisach 114, 115
Breslau 53
Brettach (Langenbrettach) 98
Brighton 72
Bruchsal 119, 122
Brüssel 103
- Casablanca 43
Choloy (Frankreich) 98
Chemnitz 53
Chichester 51
Coningsby, Lincolnshire 72, 73
Coventry 33
Crailsheim 119
- Dallau (Lkr. Mosbach) 126
Darmstadt 31, 68, 101
Deenethorpe, Northamptonshire 119
Deutsches Reich 32
Deutschland 33, 43, 88, 97, 112, 118, 119
– Reichsgebiet 35, 43
– Südwesten 66
Dieppe 72
Dijon 127
Dijon-Longvic 125, 126
Donzdorf 120
Dresden 31, 51, 52, 53, 73
Dürnbach 98
- East Kirkby 72
Echterdingen 98, 100, 101, 103
Elberfeld 67
Engen 120
England 9, 109, 110, 114, 116
Epinal 115
Eppingen 122
Erfurt 53
Eschweiler 73
Ettenheim 120
Europa 30, 35

- Flein 121
 Frankenbach 94
 Frankfurt (Main) 53
 Frankreich 32, 33, 112, 116, 119
 Freiburg 52, 53, 87
 Fulbeck 72
 Fürstenberg a. O. 32
- Grandfontaine (Frankreich) 98
 Gerolzhofen 98
 Giebelstadt 112
 Giessen 53
 Göppingen 119, 120
 Großaltdorf (Lkr. Schwäb. Hall) 116
 Großbritannien 32, 33, 43, 52
 Großgartach 122
 Großsachsenheim 98
 Günzburg 60
- Hamburg 29
 Hamm 53
 Hanau 53
 Hannover 53
 Harburg 53
 Hastings 72
 Hayange 72
 Heidelberg 114
 Heilbronn
 – Allee 25
 – Alter Neckar 94, 121
 – Altstadt 105
 – Badenerhof-Kaserne 128
 – Bahnanlagen 60, 117
 – Bahnhof 62, 105, 114, 122, 125
 – Bahnhofsgelände 62, 117
 – Bahnhofsgleisanlagen 126
 – Bahnknotenpunkt 44
 – Binnenhafen 35, 44, 60, 61, 62, 104
 – Bleichinsel 124
 – Dittmarstraße 25
 – Eisbiegel 94
 – Eisenbahnanlagen 105, 109
 – Eisenbahnbrücke 95, 124, 125, 126
 – Eisenbahnverkehrszentrum 61, 66, 67, 103, 120
 – EVS-Kraftwerk 94
 – Fabrik 123
 – Flugplatz 33, 115
 – Flußufer 126
 – Gaffenberg 129
 – Gaswerk 104
 – Gebäude im Ostteil d. Stadt 128
 – Gefängnis 104
 – Gleisanlagen 61
 – Güterbahnhof 88, 94, 104
 – Hafen 62, 126
 – Hafenanlagen 88, 105
 – Hafenbecken 126
 – Hafengebiet 61, 94, 104, 121
 – Happelstraße 95
 – Hauptbahnhof 35, 104, 124
 – Hessenhof-Kaserne 128
 – Hohe Straße 23, 34
 – Industrienanlagen 105
 – Innenstadt 104
 – Jägerhauswald 127
 – Kaiser-Otto-Gebäude 95
 – Kanal 61, 62
 – Kanalende 95
 – Kanalhafen 125
 – Karlstor 122
 – Kaserne am ostwärtigen Stadtrand 129
 – Kaserne am südl. Stadtrand 128
 – Kiliansplatz 22
 – Lastkähne in 123
 – Lokomotiv-Betriebswerk 104
 – Marktplatz 13, 15, 20, 69
 – Moltkestraße 25
 – Neckar 62, 105, 117
 – Neckarhafen 125
 – Neckarkanal 94, 105, 121
 – Neckarufer 128
 – Nordstraße 94
 – Oststraße 25
 – Paul-Göbel-Straße 94
 – Personenbahnhof 117
 – Polizeidirektion 104

- Rangierbahnhof 60, 61, 62, 67, 68, 71, 72, 75, 76, 78, 79, 81, 83, 85, 86, 87, 89, 94, 95, 102, 104, 109, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 123, 124, 125, 126, 127
- Rathenauplatz 94
- Raum 67
- Schulgasse 23, 25
- Sichererstraße 94
- Silcherplatz 13
- Stadt 71, 75, 79, 83, 86, 89, 95, 125
- Stadtgebiet 76, 79, 94
- Stadtmitte 81
- Stadtrand 121
- Stadtzentrum 94, 103
- Straßenbrücken 105
- Südstraße 25
- Thomaswörth 94
- Tunnel am Ostrand d. Stadt 128
- Wartberg 128, 129
- Wartberghang 94
- Wartbergturm 94, 128
- Weinsberger Sattel 94
- Wilhelmskanal 105, 124
- Wilhelmstraße 25
- Winterhafen 75, 104, 105
- Ziel 89
- Zuckerfabrik 104, 105
- Heutingsheim 98, 101
- High Wycombe 69
- Hochfelden (Elsaß) 97, 98
- Holtzwihr (Elsaß) 98
- Horkheim 44
- Schleuse 35
- Hull 32
- Ilfeld 98
- Ingersheim 71
- Ingolstadt 119
- Ipswich 51
- Italien 43
- Kanada 16
- Karlsruhe 33, 53, 68, 69, 70, 72, 73, 86, 98, 101, 103, 114, 120, 121
- Kitzingen 79, 98, 103
- Kleiningersheim 97
- Klingenberg 118, 122, 123, 127
- Koblenz 53
- Kornwestheim 114
- Küstrin 44
- Landstuhl (Pfalz) 72
- Lauffen 98
- Lautersbach 101
- Leck, Nordfriesland 95
- Le Hohwald (Elsaß) 98
- Leipzig 53, 115
- Leuven, Belgien 73
- Lichtenfels 119
- Lincolnshire 71, 72
- London 7, 51, 72
- Lübeck 32
- Ludwigsburg 114
- Ludwigsburg, Landkreis 97
- Ludwigshafen 53
- Magdeburg 53
- Mainz 53
- Mannheim 32, 33, 53, 67, 114, 116, 120
- Mannheim-Sandhofen 112
- Martlesham Heath 120
- Medmenham 104, 109
- Meimsheim 98
- Metheringham 72
- Metz 112
- Mitteldeutschland 118
- Mt. Wellington, Auckland 71
- München 53
- Münster 53
- Nancy 112
- Neckar 61
- Neckargartach 124
- BDM 15
- Einwohnerzahl 12, 26
- Feldmausbekämpfung 17
- Heldengedenktag (1944) 15
- Hornissenbekämpfung 17
- HJ 15
- Mutterkreuz 18

- Lastkähne bei 124
- NSDAP 15
- Wespenbekämpfung 17
- Neckarsulm 35, 44, 119, 120
- Karl Schmidt GmbH 35
- Oberschule 16
- Neuburg 119
- Neuseeland 97
- Nordafrika 33
- Nordamerika 16
- Nordbaden 122
- Norddeutschland 35, 110
- Nordfrankreich 66
- Nordostengland 72
- Nordwürttemberg 122
- Normandie 110
- Nottinghamshire 72
- Nürnberg 53, 120
- Nürnberg-Roth 79

- Obereisesheim 118
- Oberhausen 69
- Oberstenfeld 97
- Oedheim
 - Flugplatz 35
- Ostfrankreich 112
- Öttingen 119

- Pforzheim 25, 53, 68, 87, 116

- Reading 72
- Regensburg 35
- Reutlingen 116, 119
- Rhein 112, 120
- Ruhrgebiet 16, 32, 53, 103

- Saarbrücken 79
- Schelklingen 120
- Schlesien 102
- Schwäb. Hall 79, 98, 100, 103, 119
- Schwabmünchen 119
- Schweinfurt 35
- Skellingthorpe 72
- Sonthem 121
 - Einwohnerzahl 12, 26
 - Feldmausbekämpfung 17
 - Heldengedenktag (1944) 15
- Hornissenbekämpfung 17
- Mutterkreuz 18
- NSDAP 13
- Wespenbekämpfung 17
- Spilsby 72
- Sterkrade-Holten 114
- Straßburg 116, 119, 120
- Strubby 72
- Stuttgart 18, 33, 53, 62, 71, 97, 120
- Süddeutschland 118
- Südengland 119
- Südfrankreich 111
- Südostengland 66
- Südostfrankreich 112
- Südwestdeutschland 66, 68, 110, 111, 114, 115, 118, 124
- Swinderby 71, 102

- Thionville 72
- Toul-Ochey 122
- Treuchtlingen 119

- Ulm 53, 60, 69, 87, 114, 119, 122
- Unterland 123, 124
- Unterriexingen 98
- USA 9

- Vaihingen
 - Landhaus 97
- Verdun, Frankreich 73, 103
- Versailles 30

- Waddington 72
- Washington 9
- Waterloo, Belgien 73
- Weinsberg 128
 - Gemeinschaftsküche 18
 - Oberschule 16
- Westdeutschland 110
- Wildbad 97
- Wildsee 97
- Wilhelmshaven 31
- Winzerhausen 101
- Woodhall Spa, Lincolnshire 72, 73, 79
- Worms 53
- Wörth 101
- Württemberg 12

Personen

- Aders, Gebhard 101
Andersen, Lale 14
Arculus, Arthur W. 71
Attlee, Clement 51
- Bach, Johann Sebastian 18, 19, 22
Barrat, F/O 88
Baumann, Patrick 228
Becker, Lt. 97
Bell, George 51, 52
Bernhardy, Werner 14
Birdling, F/O 88
Bläsi, Hubert 7, 9, 10
Böttcher, Maximilian 17
Brenner, Irma 24
Britten, Benjamin 7
Britton, F/O 98
Brooks, Stephen 51
Brunswig, Hans 29, 75
Buhe, Herbert 14
Bunje, Helmut, Fw. 98, 101
- Calderon, Pedro 18
Cartwright, F/O 81
Chambers, F/O 98
Cheeseman, FSgt 98
Cherwell, Lord 32
Churchill, Winston 32, 33, 43, 52
Cleary, Doug 71, 72, 95, 97
Cleary, Moria 71
Coubier, Heinz 18
Coulter, F/O 88
Cross, F/O 86
Curlis, Hans 20
Curran, F/O 89
Curry, G.C., WCdr 73, 79, 81
- d'Angelo, Karl 16, 18, 20
Dann, F/O 97
Decot, Daniel 228
Degaris, F/O 88
Dollinger, Hans 110
Donizetti, Gaetano 13
Drauz, Richard 13, 16, 20, 22
- Duncan, F/O 81
Dykins, F/O 83, 88
Finckh, Ludwig 15
Flood, F/L 97
Franke, Maria 24
Frankland, Noble 87
Freeman, Roger 62, 71
Frieze, Ernst 14
Fröschle, Ludwig 17
Fröschle, Ottilie 15
Fugger, F/O 81
- Gabler, Karl 24
Gardiner, F/O 83, 88
Gieseler, Eberhard 14
Gosson, Kurt 17
Gotovac, Jacov 18
Goya, Francesco 7
Grant, F/O 88
Gültig, Heinrich 13, 14, 16, 19, 20,
21
Gummersall, F/O 86, 88
- Harris, Sir Arthur 30, 31, 32, 51,
52
Hastings, Max 32, 51, 60
Hauptmann, Gerhart 15
Haydn, Josef 18
Hecks, Karl 70, 85
Heinrich, Adolf 17
Hellwig, Walter 16
Herbert, F/O 83, 86, 89, 98
Herbert, Ian 71, 102
Heubach, Ernst 16
Hirschfeld, Capt. 97
Hitler, Adolf 13, 16, 20, 22
Hudson, Jimmy 101, 102
- Inniss, F/O 81
Irving, David 73
- Jäckel, Werner 15
Jacobi, Uwe 29
Jansen, Fw. 101
Judge, F/O 88

Kapp, Julius 18
 Kennedy, F/O 81, 88
 Kens, Karlheinz 62, 66, 70, 73
 Klay, Emil 14
 Klöpfer, Eugen 15
 Knupfer, Eugen 10
 Kreutzer, Uffz. 101

 Lawrence, E. 32
 Lehar, Franz 15
 Leibbrand, Adolf 71, 114
 Leichtle, Christian 15, 20
 Leoncavallo, Ruggiero 15
 Liebig, Bernd 228
 Lindemann, Prof. 32
 Lortzing, Albert 18
 Lovett, F/O 98
 Lutz, Willi 95

 Mascagni, Pietro 15
 Mayer, Robert 12
 McConnell, F/L 88
 Metzger, Hans Arnold 16, 19, 22
 Mistele, Karl-Heinz 29, 60, 85,
 98
 Moessner-Hecker, Ursula 53, 87
 Mohr, Lt. 101
 Mozart, Wolfgang Amadeus 15
 Müller, Ernst 13, 15, 18
 Müller, Hptm. 101
 Muller, Francis 228
 Murr, Wilhelm 16, 20, 23
 Musgrove, Gordon 31

 Nedbal, Oskar 18
 Nedel, Olt. 95

 Ormston, F/O 83, 89
 Osborn, Maj. 81
 Ott, Hermann 105

 Parker, Stan 70
 Pereira, P/O 79
 Phillip, F/O 79
 Plumridge, F/O 98
 Quattländer, Peter U. 7

 Raddatz, Carl 22
 Rauch, Moriz von 10
 Reeken, von, Major 98
 Reger, Max 15
 Reinecker, Herbert 14
 Renz, Alexander 10, 23
 Roosevelt, Franklin D. 43
 Rowell, F/O 81
 Rumpf, Hans 33
 Runnalls, F/O 88
 Rust, Kenn C. 113

 Saundby 69
 Schaffer, F/O 98
 Schiller, Friedrich 15
 Schlösser, Susanne 11
 Schöler, Ofw. 101
 Schrenk, Christhard 7
 Schroth, Hannelore 23
 Seybold, Adolf 228
 Shand, F/O 81, 88, 94
 Shaw, George Bernhard 18
 Sheridan, F/O 89
 Sinden, F/O 98
 Smith, Maurice A. 73, 78
 Spoden, Peter, Lt. 101, 102
 Steinhilber, Wilhelm 23, 29, 85, 101
 Stokes, Richard 51
 Strauß, Johann 17
 Sutherland, F/L 83, 88

 Tannehill, Victor C. 127
 Thompson, F/O 97

 Ueberschär, Gerd H. 52, 87

 Veiel, Rudolf 16
 Verdi, Guiseppe 17

 Wall, F/O 98
 Wallner, Ernst, Hptm. 101
 Waring, F/O 98
 Webb, Sgt. 98
 Weber, F/L 94
 Webster, Sir Charles 87
 Weckbach, Hubert 10
 Wells, F/O 88

Wessel, Horst 15
Westfal, Flg. 101
Weys, Rudolf 14
Whitechurch, F/O 83
Wilson, F/O 89
Zimmermann, Willi 105

Sachen

Ablaufpunkt 120
Ablenkungsmanöver 103
Abnormal 70
Abschlußbericht 105
Abschüsse 101
Abwurfhöhe 81, 83
Air Council 43, 44
Air Division 115, 116
Air Divisions
– 1st Air Division 114, 116, 118, 119
– 2nd Air Division 114, 116, 119
– 3rd Air Division 114, 116, 119
Air Force
– 8th U.S. Air Force 35, 43, 52, 60, 109, 114, 118
– 9th U.S. Air Force 110
Air Ministry 43, 44
Allianz 52
Allied Central Interpretation Unit 104
Altstadt 21
Anflughöhe 76
Anflugrichtung 76
Angriffsbeginn 81
Angriffserfolg 88
Angriffshöhe 76
Angriffsplan 81, 83, 94
Angriffssektor 76
Angriffsverfahren 31
Angriffszeit 76, 83
Angriffszeitpunkt 70
Angriffszeitraum 103
Angriffsziel 69
Annäherungsmarkierung 81
Arbeiterwohlfahrt 19

Arbeitsausschuß Verkehr 52
Arbeitseinsatz 20
Area Attacks 51
Area Bombing 32
Armed Reconnaissance (s. Bewaffnete Aufklärung) 113
Army Cooperation (s. Direkter Erd-einsatz und Close Support) 113
Artilleriebeobachter 128
Attentat 20
Aufklärer 104
Ausstellung 14
Ausweichmanöver 95
Ausweichziel 60
Auswertestelle 109
Auswertung 60, 83
Auswertungsbericht 60, 109, 115
Außenministerium
– britisches 44
Autobahn 97, 102

Ballett 15
Bases 102
– 53 Base 71
– 54 Base 71, 73, 76
– 55 Base 71
– 56 Base 71, 81
BDM 15, 16, 18, 22
Begleitjäger 35
Begleitschutz 110
Beleuchter (s. Flare Force) 70, 75, 81
Beleuchterflugzeuge 94
Betriebsobmänner 20
Bevölkerung 81, 83, 102
Bewaffnete Aufklärung (s. Armed Reconnaissance) 113
Bezugsmarke 17
Biene 23
Blitzlichtaufnahme 81
Bodenpersonal 71
Bombardment Groups
– 91st B. G. 119, 120, 121
– 93rd B. G. 61

- 351st B. G. 120, 121
- 390th B. G. 115
- 398th B. G. 120, 121
- 401th B. G. 119, 120, 121
- 489th B. G. 60
- Bombardment Groups (M)
 - 17th B. G. (M) 125, 126
 - 320th B. G. (M) 125, 126, 127
- Bombardment Squadrons
 - 34th B. S. 125
 - 37th B. S. 126
 - 432nd B. S. 125
 - 441st B. S. 127
 - 443rd B. S. 127
- Bombenabwurf 83, 88
- Bombenladung 95
- Bombenteppich 120
- Bombentreffer 122
- Bombenzielgerät 78, 83
 - Norden Bomb Sight 63
- Bombenzuladung 78
- Bomber Command 30, 32, 33, 51, 52, 60, 66, 69, 70, 72, 73, 88, 89, 94, 98, 102, 103, 105, 116
- Bomber's Baedeker 44
- Bomberoffensive
 - Gemeinsame 44
- Bomberstrom 119
- Bordfunker 101
- Bordmechaniker 95, 96, 101
- Bordmeßfunker 101
- Bordradar 103
- Bordschütze 95, 100, 101
- Bordwaffen 117, 122, 123, 124, 128, 129
- Bordwaffenangriffe 118, 122
- Bordwaffenbeschuß 114, 117, 118, 125
- Brandangriff 87
- Brandbombe 14
- Brandbomben 32, 86, 87, 88, 106, 110, 124
 - Brandbombenbehälter 63, 70, 121
 - Flammstrahlbombe (s. J-Bombe) 85
- J-Bombe (s. Flammstrahlbombe) 85
- Napalm-Bomben 125
- 4-lb-Stabbrandbomben 63, 81, 85, 116
- 75-Gallonen-Napalm-Bomben 114
- 500-lb-Brandbomben 120, 128, 129
- Brandstifter-Angriff (s. fire-raising attacks) 87
- Breeze Leader (s. Führer der Windermittler) 78
- Brennholz 21
- Briefpapier 21
- Briefumschlag 21
- Brockelerbsen 19
- Bunter Nachmittag 14
- Carpet 75
- Chef des Luftstabes 44
- Chief of Air Staff (R.A.F.) 43, 52, 60
- Christbäume 23, 75
- Close Support (s. Direkter Erdeinsatz und Army Cooperation) 113
- Combat Wings
 - 2nd C. B. W. 116
 - 4th C. B. W. 115
 - 13th C. B. W. 115
 - 14th C. B. W. 116
 - 96th C. B. W. 116
- Combined Bomber Offensive 43
- Combined Strategic Target Committee 52
- Controller (s. Master Bomber/Leitoffizier) 73, 75, 76, 78, 79, 81, 87, 88, 113, 129
- Debriefing 102
- Deputy Lead Bombardier 62
- Deutsches Wehrschießen (1944) 18
- Dinah 75
- Diphtherie-Schutzimpfung 16
- Direkter Erdeinsatz (s. Army Cooperation and Close Support) 113
- Dislozierung 110

- District Target Map 35
- Dolomiten 15
- Dossier d'objectif 33

- Ehrenfriedhof 25
- Einheitsfeuerwehrmann 22
- Einsatzbefehl 78
- Einsatzbericht 83, 87, 128
- Einsatzbesprechung 78
- Einsatztagebuch 86, 98
- Eintopfessen 16
- Einwohnerzahl 12, 26
- Eisenbahnverkehrszentrum 53
- Eisenbahnverkehrsziele 53
- Eisenbahnziele 110
- Erbsen 19
- Ernährungsamt 23
- Ernst-Weinstein-Siedlung 18
- Erstblindmarkierer (s. Primary Blind Marker) 75, 94
- Erstblindmarkierer-Verband 81
- Erster Weltkrieg 13
- Erstmarkierer-Verband 79
- Erstziel 60, 115, 120
- Esel 23

- Fadenkreuz 83
- Fahrzeugindustrie 109
- Fahrzeugreifen 51
- Fallschirmabsprung 101, 102
- False Wind Technique 70
- Federnsammlung 14
- Federvieh 23
- Feldmausbekämpfung 17
- Fernnachtjäger 79, 101
- Fighter Control Center (s. Jägerleit-zentrale) 113
- Fighter Groups
 - 27th F. G. 122, 124, 125, 129
 - 50th F. G. 125, 128
 - 86th F. G. 122, 124, 128, 129
 - 324th F. G. 117, 122, 123, 125, 127, 128
 - 356th F. G. 120
 - 358th F. G. 117, 118, 122, 123, 124, 125
- 371st F. G. 114
- Fighter Squadrons
 - 314th F. Sqdn. 122, 127, 128
 - 315th F. Sqdn. 117, 125, 127
 - 316th F. Sqdn. 123, 125
 - 365th F. Sqdn. 117, 118, 123, 124, 125
 - 366th F. Sqdn. 117, 123
 - 367th F. Sqdn. 122
 - 525th F. Sqdn. 128
 - 526th F. Sqdn. 128
 - 527th F. Sqdn. 122, 124, 128, 129
- Fighter Sweeps 110
- Film
 - Der unendliche Weg 15
- Filmflugzeug 86
- Fire-raising attacks (s. Brandstifter-Angriffe) 87
- Flächenangriff 51, 52, 53, 60, 66, 73, 85, 86
- Flächenbombardement 32, 51
- Flächenbombardierung 52
- Flächenziel 85
- Flak 95, 102, 104, 105, 117, 118, 122, 123
- Flakhelfer 11
- Flakstellung 95
- Flare Force (s. Beleuchter) 70, 75
- Flares (s. Leuchtbomben) 75
- Fliegerangriff 21
- Fliegerverbindungsoffizier 113
- Flugblätter 115, 116
- Flughöhe 76, 78, 81, 83, 97
- Flugplätze 35, 51, 110
- Flugwegkarte 119
- Flugzeuge
 - A-26 »Invader« 110
 - Avro »Lancaster« 70, 72, 73, 75, 78, 79, 81, 85, 86, 87, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 110
 - B-17 »Flying Fortress« 62, 73, 75, 110, 114, 115, 116, 119, 120
 - B-24 »Liberator« 62, 73, 75, 110, 114, 116

- B-26 »Marauder« 110, 125, 126, 127
- Bristol »Beaufighter« 113, 123
- De Havilland »Mosquito« 66, 67, 68, 70, 72, 75, 76, 78, 79, 86, 87, 103
- F-5 »Lightning« 113
- F-6 »Mustang« 113
- Handley-Page »Halifax« 73, 100, 110
- Junkers Ju 88 98, 103, 110
- Junkers Ju 88 G 6 99
- Messerschmitt Me 109 98, 101
- Messerschmitt Me 110 98
- Messerschmitt Me 262 119
- Messerschmitt Me 410 103
- P-38 »Lightning« 35, 110
- P-47 »Thunderbolt« 35, 110, 114, 117, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 129
- P-51 »Mustang« 43, 110, 120
- Short »Stirling« 73, 100
- Supermarine »Spitfire« 110
- Flugzeugführer 96, 101
- Flugzeugindustrie 109
- Flugzeugproduktion 44
- Franzosen 24
- Frauen-Kammerorchester Berlin 15
- Freibad Neckarhalde 19
- Friedenskirche 23
- Fuhrpark, städtischer 13
- Führungsbombenschütze 62
- Führungsflugzeug 62, 66
- Führungsverfahren 66
- Funkabhördienst 103
- Funkgegenmaßnahmen 103
- Funkhorchdienst 79
- Funkmeßgerät (FuMG) 66, 79
- Funkverbindungsflugzeug 78
- Garnison 12, 26
- Gas 14, 21, 26
- Gasmaske 22
- Gefangenenlager 101
- Gefangennahme 97
- Gefangenschaft 102
- Gemeinschaftsküche 18
- Gemüse 13, 20
- Gesamtbombenmenge 86
- Geschwindigkeit 76
- Großverband 116, 119
- Groups
 - No 1 Group 69
 - No 4 Group 69
 - No 5 Group 30, 31, 32, 69, 70, 71, 72, 73, 78, 79, 103, 105
 - No 8 Group 31, 69, 70
 - No 106 Group 104
- Gruppenformation 62
- Gymnasium s. Oberschule
- H-Hour 70
- H2S-Zielpunkt 79
- Hauptbahnhof 16
- Hauptmarkierer 73, 79, 81
- Hauptverband 76, 78, 81, 87, 89, 94
- Hauptzollamt 19
- Heckenschütze 95
- Heilbronner Konzertgemeinde 14, 18, 19
- Heilbronner Tagblatt 10, 11, 23, 26
- Heilpflanzensammlung 21
- Heimflug 79
- Heldengedenktag (1944) 15
- Hitlerputsch 22
- HJ 15, 17, 18
 - Bann 121 15
 - Sportplatz 18
 - Theaterwoche 15
- Hochbauamt 21
- Hölderlin-Gesellschaft 17
- Hornissenbekämpfung 17
- Hund 19
- Hurricane (Plan) 53
- Hydrierwerke 35
- Imperial War Museum 51
- Inflationszeit 13

Interpretation Report (s. Auswertungsbericht) 115
 Intruder Missions (s. Nachtstöreinsätze) 113

 Jabo (s. Jagdbomber) 110, 122
 – Angriffe 109, 117, 127
 Jagdbomber (s. Jabo) 109, 110, 113,
 Jagdwaffen, Deutsche 51
 Jäger 95
 Jägerhaus 19
 Jägerleitzentrum (s. Fighter Control Center) 113
 Jostle 75
 Jüdische Gemeinde 13
 Jungmädels 18
 Jungtierschau 19
 Jungvolk 18

 Kaffee 21
 Kamillenblütensammlung 19
 Kaninchen 23
 Kapitulation 33, 52
 Karls-Oberschule s. Oberschule
 Kartoffel 19
 Kartoffelkäfer 19
 KdF 14, 16, 17, 18
 – Volksbildungsstätte 19, 22
 Kernseife 17
 Kilianskirche 16, 17, 18, 19, 23
 Kindererholung 19
 Kinderlandverschickung 16
 Kläranlage 13
 Knochensammlung 17, 19
 Kolbenfertigung 35
 Komödie
 – Aimeé (Heinz Coubier) 18
 – Der Kaiser von Amerika (George Bernhard Shaw) 18
 Kondensmilch 21
 Konzert 13, 15, 16, 18, 20, 22
 Konzertgemeinde s. Heilbronner Konzertgemeinde
 Koppelnavigation 67
 Krankenhaus 20

 Kräuter 18
 Krebs 15
 Kreisbeauftragter für das Sammlungswesen der NSDAP 18, 19
 Kreuzgrund 18
 Kriegsschädenamt 21
 Kriegstagebuch 100, 101
 Kriegstagebuchführer 98
 Kugellagerindustrie 44
 Kunstverein 14, 16, 18
 Kupfersammlung 14
 Ladenöffnungszeiten 20
 Landjahr 17
 Landstreitkräfte 109, 110, 127
 Langstreckenbomber 35
 Langstreckenjäger 110
 Langzeitzünder 79, 86
 Lead Bombardier 62
 Lebensmittelmarken 17, 19
 Leitoffizier (s. Master Bomber/Controller) 73
 Lesung 15
 Leuchtbomben (s. Flares) 75, 79, 81, 83, 85, 94, 103
 Liederabend 14
 Londoner Philharmoniker 7
 Löscharbeiten 79
 Luftalarm 16
 Luftangriff 23
 Luftaufnahme 44
 Luftfahrtministerium 60, 102, 105
 Luftherrschaft 88
 Luftkampf 94, 95
 Luftkrieg 21
 Luftkriegsführung 109
 Luftmine
 – 4000-lb-Sprengbombe 66
 Luftoffensive 51
 Luftschutz 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24
 Luftstreitkräfte 110
 Luftwaffe 97
 – Generalstab d. franz. L. 33
 Luftwaffengroßverbände 110
 Luftwaffenhelfer 17, 95

- Lustspiel 119, 121
- Das Testament (Werner Bernhardt) 14
- Machtergreifung 13
- Mandrel 100, 103
- Mandrel-Schirm 73
- Marker Force (s. Markierer) 70
- Marker No. 1 73
- Markierer (s. Marker Force) 70
- Markierer-Flugzeug 87, 94
- Markiererverband 75, 76
- Markierung 69, 76, 78, 88
- Markierungsbomben 87
 - 1000-lb-Markierungsbomben 85
 - 250-lb-Markierungsbomben 85
- Markierungsflugzeuge 66
- Markierungsphase 83, 89
- Markierungspunkt 30, 75, 76, 78, 81, 83, 94
- Master Bomber (s. Controller/Leitoffizier) 73, 75, 76, 78, 87
- Maultier 23
- Methangasgewinnung 13
- Militärflugzeuge 51
- Ministerium für Wirtschaftskriegsführung 44, 60
- Mönchseegelände 20
- Mutterkreuz 18
- Nachrichtenoffizier 103
- Nachtangriff – R.A.F. 53
- Nachtaufnahme 89
- Nachteinsätze (s. Intruder Missions) 113
- Nachtjäger 94, 95, 97, 98, 104
- Nachtjägerflugplätze 79
- Nähstube 16
- Nahtreffer 123
- National Archives (Washington, USA) 9
- Navigationsgeräte 32
 - H2S – Bodensicht radargerät 63, 75, 79
 - H2X – Radargerät 63, 115, 116, 119, 121
- G-Box 127
- G-H-Gerät 119, 120
- Navigationsplan 32
- Navigationsysteme
 - BAT 127
 - OBOE 66
- Newhaven-Verfahren 70
- Night Fighter Squadron
 - 455th N.F.S. 123
- NJG 6 98, 100, 101
- NJG 11 101
- Notwurf 67
- NSDAP 13, 15, 20, 21, 22
 - Kreisbeauftragter für das Sammlungswesen 18, 19
- NSV 15
 - Bahnhofsdienst 16
- Oberschule 16, 20
- Obst 13, 19
- Offset-Markierungsverfahren 76
- Offset-Marking 70
- Ölindustrie 51
- Oper 19
 - Cavalleria rusticana (Pietro Mascagni) 15
 - Der Bajazzo (Ruggiero Leoncavallo) 15
 - Don Giovanni (Wolfgang Amadeus Mozart) 15
 - Don Pasquale (Gaetano Donizetti) 13
 - Ero der Schelm (Jakov Gotovac) 18
 - Nabucco (Fassung von Julius Kapp) 18
 - Zar und Zimmermann (Albert Lortzing) 18
- Operation Clarion 120
- Operations Record Book 102
- Operationsbefehl 83
- Operette 19
 - Die Erntebraut (Oskar Nedbal) 18

- Lisa benimm dich (Ernst Friese/
Rudolf Weys) 14
- Paganini (Franz Lehar) 15
- Wiener Blut (Johann Strauß) 17
- Overshoot-Methode 76
- Pathfinder Force 30, 31
- Peilsender 66
- Pferd 23
- PFF-Verfahren 70
- Pflückerbsen 19
- Photo Reconnaissance (s. Photoauf-
klärung) 113
- Photoaufklärung (s. Photo Recon-
naissance) 113
- Photoblitlichtbombe 81
- Pimpf 21
- Plumduff 70
- Polizei 19
- Polizeirevier 97
- Präzisionsangriff 35, 60, 62
- Premierminister, Stellvertretender
51
- Priesterwaldkaserne 16
- Primary Blind Marker (s. Erstblind-
markierer) 75
- Primärziel 51
- Public Record Office 97
- Punktbrand 83
- RAD 17
- Railway Transportation Center 53
- Raketen 125, 129
- Rattenbekämpfung 16
- Rauchbombe 62
- Raucherkarte 21
- Rauchzeichen 128
- Reichsentscheid für das Nahrungs-
mittelhandwerk 17
- Reichskristallnacht 13
- Reichsstelle für Eisen und Metalle
14
- Reihenwurf 76, 78, 88
- Reisebeschränkungen 19
- Rettungsstelle 25
- Rind 23
- Rohstoffmangel 19
- Royal Air Force (R.A.F.) 31, 32, 33,
43, 44, 87, 89, 104, 109, 114
- Rückflug 97
- Ruder-Gesellschaft »Schwaben« e.V.
17
- Rüstungsindustrie 21
- S.H.A.E.F. 115
- Sammlung
 - Altstoffe 17
 - Federn 14
 - Heilpflanzen 21
 - Kamillenblüten 19
 - Knochen 17, 19
 - Kupfer 14
 - Spinnstoffe 17
 - Teepflanzen 21
- Schaf 23
- Schauspiel 19
 - Das Dorf bei Odessa (Herbert
Reinecker) 14
 - Der Biberpelz (Gerhart Haupt-
mann) 15
 - Der Richter von Zalamea (Pedro
Calderon) 18
 - Don Carlos (Friedrich von Schil-
ler) 15
 - Leonidas (Werner Jäckel) 15
- Scheinangriff 69, 103
- Scheinwerfer 95, 104
- Schlageterheim 19
- Schlüsselindustrie 35
- Schulaltstoffsammlung 17
- Schutzimpfung (Diphtherie) 16
- Schwein 20, 23
- Sear Usual 70
- Sektor 76, 81, 88
- Sicherheitshöhe 97
- Siedlungsfläche 12
- Singkranz 17
- Sofortauswertungsbericht 104, 117
- Sommerferien 19
- Sonderausrüstung (s. OBOE-Ver-
fahren) 67

- Sozial-Gewerk für das Handwerk
- Gemeinschaftsküche 18
- Spähruppschulung 15
- Spinnstoffe 16, 17
- Splitterbomben 110
- 260-lb-Splitterbomben 128, 129
- Sport 17, 19
- Sprechfunk 113
- Sprengbomben 87, 88, 106, 110, 117, 118, 122, 123
- Blockbuster (s. Wohnblockknacker) 85
- halbpanzerbrechende Sprengbomben 123
- Wohnblockknacker (S. Blockbuster) 85, 86
- 12 000-lb-Sprengbombe H.C. 85
- 4000-lb-Luftmine 70
- 4000-lb-Sprengbombe 86
- 4000-lb-Sprengbombe M.C. 81, 85
- 1000-lb-Sprengbombe 70, 86, 94, 115
- 1000-lb-Sprengbombe mit mittlerer Sprengwirkung 79
- 1000-lb-Zeitzünderbombe 81
- 1000-lb-Sprengbombe M.C. 85
- 1000-lb-Sprengbombe (U.S.A.) 85
- 500-lb-Sprengbombe 70, 95, 115, 116, 121, 125, 126, 127, 128
- 500-lb-Sprengbombe M.C. 85
- 500-lb-Sprengbombe GP 85
- Sprengbombenangriff 32
- Squadrons
- 44 Squadron 72, 76, 81, 83, 88
- 49 Squadron 72
- 50 Squadron 72, 76
- 57 Squadron 72, 76
- 61 Squadron 72, 76
- 83 Squadron 72, 75, 79, 81, 86, 88, 94
- 97 Squadron 72, 75, 81, 86, 88
- 106 Squadron 72, 76, 88
- 189 Squadron 72, 83, 86, 88, 89
- 207 Squadron 72, 76, 81, 88
- 227 Squadron 71, 72, 83, 89
- 463 Squadron 72, 76, 86
- 467 Squadron 72, 76, 86, 88, 89
- 617 Squadron 72
- 619 Squadron 72, 76, 88, 89
- 627 Squadron 72, 73, 79
- 630 Squadron 72, 76
- Staatliches Gesundheitsamt 16
- Stadtarchiv Heilbronn 7, 9, 11, 12, 23
- Stadtbad 14, 20
- Stadtbaumwart 17
- Stadtbücherei 23
- Stadtgarten 14
- Stadtgartensaal 13
- Stadtgärtnerei 13
- Städtische Museen Heilbronn 7
- Städtisches Orchester 14, 15, 18, 20
- Stadttheater 13, 15, 17, 18, 19, 20
- Staffelformation 62
- Station(s) 71, 102
- Stellvertr. d. Führungsbombenschützen 62
- Störflugzeuge 113
- Störmanöver 103
- Straßenbahn 13, 14, 22
- Strategische Luftoffensive 52
- Strategischer Luftkrieg 109
- Strike photos 32
- Strom 26
- Sturzflug 124, 125, 128, 129
- Stuttgarter Streichtrio 18
- Südviertel 21
- Supporter (s. Unterstützer) 81, 88, 94
- Süßwaren 21, 22
- Synagoge 13
- Synthetischer Gummi 51
- Tabak 19, 21
- Tactical Air Command
- XII TAC 124
- XIX TAC 111
- Tactical Air Force

- 1st Tactical Air Force 110
- 2nd Tactical Air Force 110
- Tagesangriff 35, 66
- Tagesziel 53
- Taktischer Luftkrieg 109
- Target Folder (s. Zielmappe) 44
- Target Indicator (s. Zielmarkierungsbomben) 75
- Target Information Sheet 60
- Target Priorities Area Attack 53
- Teepflanzensammlung 21
- Telefon 26
- Theaterwoche der Hitlerjugend 15
- Theresienwiese 19
- Tiefangriff 110
- Tiefflieger 110
- Tiefflug 110
- Tischtennisclub 1930 Heilbronn 17
- Totaler Krieg 20, 21
- Tote 87
- Transportziel(e) 52, 53
- Trefferlage 88
- Treibstoffindustrie 109
- Turnerbund 18
- Turngemeinde 18
- Turnverein Sontheim 18

- U-Boot-Bunker 35
- U-Boot-Werft 44
- Übersetzversuche 128
- Ufa-Palast 15, 22
- UK-Stellung 20
- UKW-Empfang 88
- UKW-Empfänger 88
- UKW-Sprechfunk 87, 88
- Unconditional Surrender 43
- Ungezieferbekämpfung 19
- United States Army Air Forces (U.S.A.A.F.) 35, 43, 44, 51, 60, 66, 110
- Unterhaltung 16, 18
- Unterhaus 51
- Unterstützer (s. Supporter) 81

- Varieté 18

- Verbandsflug 79
- Verdunkelung 22
- Verdunklungssünder 21
- Verkehrseinrichtungen 110
- Verkehrsknotenpunkte 35
- Verkehrszentren 109
- Verkehrszentrum 53
- Verluste 88, 97, 98, 103, 105
- Verlustliste 98
- Verzögerung 83
- Verzögerungszeit 76, 78, 83
- VfR 18
- Viehzählung 23
- W.A.A.F. 71
- Waldheim 19
- Wasser 26
- Wehrkampftag 20
- Wehrmacht 17, 19
- Wein 21
- Weltwirtschaftskrise 13
- Wendling-Quartett 18
- Wespenbekämpfung 17
- Westfront 53
- Wettererkunder 115
- WHW
 - Kriegs-WHW 16
- Wilhelmsbau 21
- Windermittler, Führer der (s. Breeze Leader) 78
- Windermittlung (s. Windfinding) 78
- Windfinding (s. Windermittlung) 78
- Window 73, 100, 103
- Windrichtung 76
- Windwert 76, 78, 88
- Wirtschaftsamt 17
- Working Committee Transportation 52

- Zeitzünder 79
- Zeltplane 17
- Ziege 23
- Ziel(e) 35

Zielanflug 60, 63, 79, 95, 120
Zielfoto 83, 89, 94
Zielgebiet 30, 75, 76, 78, 81, 83, 89,
94, 95, 98, 106
Zielgerät 30
Zielinformation 33
Zielinformationsblatt 60
Zielkamas 89
Zielkategorie 44, 52,
Zielliste 44, 53, 60
Zielmappe (Target Folder) 44
Zielmarkierung 70, 75, 76, 78, 79,
81, 83, 88, 94, 103
Zielmarkierungsbomben (s. Target
Indicators) 75
Zielnummer 43, 44
Zieloptik 76
Zielprioritäten Flächenangriff 53
Zielpunkt 30, 79
Zielunterlagen 33
Zigarette 21, 22
Zivilbevölkerung 109
Zweiter Weltkrieg 33, 51
Zweitziel 86, 115, 120