

A B-24 Liberator bomber aircraft is shown in flight, dropping bombs. The aircraft is a four-engine, medium bomber with a high-wing configuration. The tail number 48167 is visible. The background is a cloudy sky. In the foreground, the silhouette of the Regensburg skyline is visible, including a prominent church spire. The overall scene is in black and white.

Peter Schmoll

# Luftangriffe auf Regensburg

Die Messerschmitt-Werke und Regensburg im  
Fadenkreuz alliierter Bomber 1939 – 1945





Peter Schmoll · Luftangriffe auf Regensburg



Peter Schmoll

# Luftangriffe auf Regensburg

Die Messerschmitt-Werke und Regensburg im  
Fadenkreuz alliierter Bomber 1939 – 1945

  
BUCHVERLAG

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86646-310-3

2. erweiterte und überarbeitete Auflage 2015  
© 2015 MZ-Verlag in der H. Gietl Verlag & Publikationsservice GmbH, Regenstauf  
([www.gietl-verlag.de](http://www.gietl-verlag.de))  
Alle Rechte vorbehalten  
ISBN 978-3-86646-310-3

„Nichts wird Kriege abschaffen,  
wenn nicht die Menschen selbst den  
Kriegsdienst verweigern.“

*Albert Einstein*



*Blick durch die ehemalige Heldengasse nach dem Luftangriff vom 20. Oktober 1944. Im Hintergrund ist das total zerstörte Stadtlagerhaus zu erkennen. (StAR)*



# INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>Vorwort</b> .....	8
<b>Einleitung</b> .....	9
<b>Luftangriffe auf Regensburg</b> .....	11
• Die USAAF.....	11
• Die Deutsche Luftwaffe .....	14
• Die Auswirkungen der Luftangriffe .....	17
<b>Regensburg als Ziel der strategischen Bomberverbände der USAAF</b> .....	18
• Die Flugzeugwerke der Messerschmitt GmbH Regensburg .....	20
• Das Hafengelände mit dem Ölhafen .....	30
• Regensburg und seine Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt .....	34
• Die Kasernen und das Heeresnebenzeugamt .....	36
<b>Luftschutzmaßnahmen in Regensburg</b> .....	38
• Der organisatorische Aufbau des Luftschutzes in Regensburg.....	38
• Weitere Schutzmaßnahmen .....	40
<b>Die Luftverteidigung</b> .....	45
• Die Regensburger Flak .....	45
• Ein Kapitel für sich: Die Regensburger „Flakhelfer“ .....	49
• Die „Industriestaffel Messerschmitt Regensburg“ .....	71
<b>Die Luftangriffe der 8. und 15. US-Luftflotte auf Regensburg</b> .....	74
– 17. August 1943: Der erste Angriff .....	74
– 22. Februar 1944: Angriff auf Prüfening und Obertraubling .....	91
– 25. Februar 1944, Doppelschlag: 400 Bomber im Anflug auf Regensburg .....	99
– Der Luftangriff vom 21. Juli 1944.....	124
– Der Luftangriff vom 20. Oktober 1944 .....	127
– Der Luftangriff vom 23. Oktober 1944.....	135
– 4. November 1944: Der dritte schwere Luftangriff innerhalb von zwei Wochen .....	140
– 22. November 1944: Ein Verlegenheits-Luftangriff auf Regensburg .....	147
– 9. Dezember 1944: Ein schwarzer Tag für Tegernheim .....	150
– 20. Dezember 1944: Es regnet 1.489 Sprengbomben.....	153
– 28. Dezember 1944: 1.537 Bomben treffen das Hafen- und Stadtgebiet. ....	160
– 20. Januar 1945: 3.699 Bomben, Langzeitzünder und Blindgänger .....	172
– 5. Februar 1945: Der bisher mit Abstand schwerste Angriff verwüstet die Ziele .....	177
– 16. Februar 1945: Zielwechsel .....	185
– 13. März 1945: 1.120 Tonnen Bomben auf Regensburg .....	191
– 11. April 1945: Das „Aus“ für den Ölhafen.....	199
– 16. April 1945: Der letzte große Luftangriff auf Regensburg.....	205
– 20. April 1945: Die Royal Air Force greift Regensburg an .....	210
<b>Das Kriegsende in Regensburg</b> .....	214
• Tieffliegerangriffe 1944/45.....	214
• Die US-Tieffliegerangriffe .....	216
• Kriegsende und Übergabe der Stadt an die US-Armee .....	228
<b>Fundsachen oder die Hinterlassenschaften der Luftangriffe auf Regensburg</b> .....	233
<b>Anhang</b> .....	238
<b>Abkürzungen, Archive und Sammlungen</b> .....	249
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	250

## VORWORT

Vor nunmehr über 20 Jahren bat der (zwischenzeitlich leider viel zu früh verstorbene) damalige Leiter des Buchverlages der Mittelbayerischen Zeitung, Dr. Konrad M. Färber, den Schreiber dieser Zeilen, einen ausführlichen Blick in das Manuskript der Erstauflage dieses Buches zu werfen und auch ein kurzes Vorwort zu verfassen. Beiden Ansuchen habe ich damals sehr gerne entsprochen. Vieles von dem 1995 von mir Formulierten kann auch heute noch bestehen, dennoch ergreife ich auf Wunsch des Buchautors gerne die Gelegenheit zu einigen im Anschluß an den Auszug aus dem „O-Ton 1995“ angefügten Ergänzungen:

*„ (...) Das grelle Heulen der Sirenen gehört zu den prägenden Erinnerungen aller, die die Jahre des Zweiten Weltkrieges in den größeren Städten erlebt haben. Regensburg blieb jenes Inferno erspart, in dem viele Städte untergingen. Trotz schwerer Luftkriegsschäden und zahlreicher Opfer blieb die historische Substanz der Stadt weitgehend erhalten.*

*Eine Gesamtgeschichte Regensburgs im Zweiten Weltkrieg ist noch nicht geschrieben. Im Laufe der letzten Jahre sind einige wichtige Arbeiten erschienen – insbesondere Helmut Halters Arbeit über die Kommunalpolitik während der NS-Zeit „Stadt unterm Hakenkreuz“ in der Reihe Regensburger Studien und Quellen zur Kulturgeschichte, erschienen 1994 im Universitätsverlag Regensburg.*

*Einen weiteren Baustein liefert nun Peter Schmoll. Mit Fleiß und Ausdauer hat er über Jahre hinweg Zahlen, Daten und Bildmaterial zusammengetragen. Insbesondere sind hierzu auch amerikanische Quellen zu den Luftangriffen auf Regensburg ausgiebig ausgewertet worden. Es handelt sich bei dieser Darstellung um keine wissenschaftliche Arbeit im strengen Sinne, dennoch bringt das Werk neue Erkenntnisse über die Geschichte der Stadt Regensburg im Zweiten Weltkrieg. (...)“*

Auch zum Thema Regensburg im Luftkrieg sind weiterhin noch manche Fragestellungen ohne Antwort – beispielsweise, warum blieb Regens-

burg 1944/45 von einem Flächenangriff auf das Zentrum der Stadt verschont?

Nun erscheint diese überarbeitete und ergänzte 2. Auflage des Buches von Peter Schmoll, gleichzeitig wird auch das Manuskript eines Aufsatzes aus meiner Feder in den Druck gehen, der sich mit dem frühen Luftkrieg im rechtsrheinischen Bayern und speziell mit den ersten Angriffsversuchen 1940/41 auf Regensburg befasst<sup>1</sup>. Peter Schmoll hat mich gebeten, hieraus eine kurze Zusammenfassung an dieser Stelle einzufügen:

Entgegen mancher Regensburger Legende war Regensburg bis zum August 1943 keine „Insel der Seligen“, weit weg von allem Luftkriegsereignissen. Im Gegenteil – Regensburg stand vom ersten Tag jenes Krieges, der bald der Zweite Weltkrieg genannt wurde, ganz oben auf den Listen möglicher britischer (und bis Juni 1940 auch französischer) strategischer Angriffsziele. Jedoch nicht die Messerschmitt-Werke am Ort, sondern der Regensburger Ölhafen, westlichster Umschlagpunkt des für die deutsche Kriegsführung unverzichtbaren rumänischen Öls hatte das Interesse der alliierten Luftkriegsplaner auf sich gezogen.

Bereits in der Nacht vom 5. auf den 6. September 1940 flog die britische Luftwaffe einen ersten Angriff auf Regensburg – Wochen und Monate bevor München und Nürnberg zu konkreten Zielen der Royal Air Force werden sollten! Ein weiterer britischer Angriffsversuch auf den Ölhafen Regensburg folgte in der Nacht vom 12. auf den 13. Januar 1941. In beiden Nächten waren auch Bomben gefallen, jedoch weit entfernt vom vorgegebenen Ziel, im nördlichen Oberbayern bzw. in Oberfranken und der mittleren Oberpfalz. In dieser Phase des Luftkrieges war die nächtliche Zielfindung über weite Flugstrecken hinweg noch ein erhebliches Problem – Zielirrtümer und Fehlwürfe eigentlich der Regelfall.

*Rainer Ehm, Regensburg, im Juni 2015*

<sup>1</sup> Siehe: Rainer EHM, Regensburg im Fokus der britischen Luftwaffe 1939-1941, eine Studie zum rechtsrheinischen Bayern als Zielgebiet im frühen Luftkrieg, speziell zu zwei mißlungenen Luftangriffen auf Regensburg 1940/41 sowie zu den Bomben auf Donaustauf im Oktober 1941, in: Verhandlungen des historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg (VHVO), Bd. 154 (2014), erscheint im Spätsommer 2015.

## EINLEITUNG

---

Mein Entschluss, über die Luftangriffe auf Regensburg während des Zweiten Weltkrieges ein Buch zu wagen, hat eine Vorgeschichte. Anfängliche Archivstudien hatten lediglich der persönlichen Information gedient. Oberarchivar Korn, Hauptstaatsarchiv München, gab unwissentlich den Anstoß zu diesem Buch, als er einen anderen, an gleicher Thematik interessierten Benutzer an mich verwies: Prof. Dr. Thomas Childers, Professor für Geschichte an der University of Pennsylvania, in Philadelphia, USA. Er unterstützte mich maßgeblich bei zwei Aufenthalten am National Archiv in Washington. Hier konnte ich alle Unterlagen zu den Luftangriffen auf Regensburg einsehen.

Der Buchtitel „Luftangriffe“ nimmt Bezug auf die weit über 40.000 schweren Sprengbomben, welche während der Jahre 1943 – 45 überwiegend von US-Bombern bei 20 Tagesangriffen im Bereich der Stadt und seiner näheren Umgebung abgeworfen worden sind. Dass dabei die Altstadt Regensburgs, im Gegensatz zu anderen deutschen Städten, nur geringe Schäden aufwies, lag an dem glücklichen Umstand, dass die englische Royal Air Force keinen vernichtenden Nachtangriff auf die Stadt flog. Erst am 20. April 1945 erschienen 100 Lancaster von der 3. Bomber Group der Royal Air Force über der Stadt und belegten den Ölhafen bei einem Tagesangriff mit einem schweren Bombardement.

Die Schäden, die durch die Luftangriffe verursacht wurden, nahmen bis zum Kriegsende stetig zu, sodass die gesamte Infrastruktur, wie die Wasser- und Stromversorgung, in den betroffenen Stadtgebieten für mehrere Tage ausfiel. Die Kanalisationssysteme hatten schwere Schäden zu verzeichnen, die bis Kriegsende auch nicht mehr repariert werden konnten. Es fehlte an geeigneten Arbeitskräften, Material, Fahrzeugen und Treibstoff, um die Schäden zu beheben. Im Winter 1944/45 brach die Kohleversorgung fast vollkommen zusammen. Die Luftangriffe auf die Einrichtungen und das Streckennetz der Eisenbahn wirkten sich immer katastrophaler aus. Bis zum Kriegsende kam das zivilisierte Leben in der Stadt so gut wie zum Stillstand, da auch die Lebensmittelversorgung ständig gekürzt werden musste. Hinzu kamen Seuchen, wie Typhus und

Ruhr, die nachweislich durch verunreinigtes Trinkwasser verursacht wurden.

Bei allen Luftangriffen auf Regensburg gab es auch zahlreiche Blindgänger, Bomben, die nicht explodierten. Nach allen Luftangriffen wurde von den Behörden eine Suche nach Blindgängern durchgeführt. So mussten Gefängnisinsassen, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge in Regensburg Blindgänger ausgraben und auch beim Abtransport helfen. Besonders heimtückisch waren die abgeworfenen Bomben mit Langzeitzünder. Diese Bomben explodierten zum Teil nach wenigen Stunden, konnten aber auch erst nach drei Tagen detonieren. Diese Bomben waren der reine Terror und sollten die Rettungs-, Lösch- und Bergungsmaßnahmen behindern. Heute werden im Regensburger Raum die belasteten Gebiete vor Baumaßnahmen konsequent nach Kriegsaltlasten abgesucht. 70 Jahre nach Kriegsende werden immer noch große Sprengbomben im Boden entdeckt und versetzen die Bevölkerung in Angst und Schrecken. Die Fundstelle muss dann vor dem Entschärfen des Sprengkörpers immer in unmittelbarer Nähe in einem Umkreis von bis zu 1.000 Metern evakuiert werden. Der Radius der Evakuierung ist abhängig von der Größe der Bombe. Blindgänger mit einem Zeitzünder lassen sich überhaupt nicht entschärfen, diese müssen vor Ort gesprengt werden.

Mit wichtigen Detailinformationen und Unterlagen beigetragen haben: Tom Childers, Daniel Studener, Günther Wagner, Josef Eimannsberger, Hans Wohlmuth, Hans Grimminger, Albert Reichl, Winfried Bock und Carl E. Carles, Matthias Kobler, Rudibert Ettelt, Dr. Helmut Halter, Frederic Müller-Romminger, Stefan Kuczmik, Heinz Lohmann sowie Ehrenfried Heller, der einen Beitrag über seine Zeit als Flakhelfer beisteuerte.

Fotos stellten dankenswerterweise zur Verfügung: die Herren Willy Radinger, Eduard Sack, Josef Herzig, die Städtische Bildstelle und die Hafverwaltung Regensburg mit Frau Andrea Betz.

Herzlichen Dank!

*Peter Schmoll, Sandsbach im Mai 2015*

*Mahnmal der Vernichtung. Eine bei den Luftangriffen am 25. Feb. 44 zerstörte Bf (Me) 109 G-6 auf dem Regensburger Industrieflugplatz. Die 109 trägt keinen Tarnanstrich und verfügt über keine Hoheitsabzeichen. Die Lackierung ist vermutlich teilweise im Farbton RLM 76. Rechts davon befindet sich eine weitere zerstörte Maschine desselben Typs. Das gesamte Flugplatzgelände ist von zahlreichen Bombenkratern übersät. (Sammlung Peter Schmöll)*



### Die USAAF

Am 7. Dezember 1941 erfolgte der vernichtende Luftangriff der japanischen Streitkräfte gegen den US-Stützpunkt Pearl Harbor auf Hawaii. Am 11. Dezember 1941 erklärte Hitler den Vereinigten Staaten von Amerika den Krieg. Darauf hatte der Präsident der Vereinigten Staaten, Theodor Roosevelt, nur gewartet und sofort entsprechende Kriegemaßnahmen eingeleitet. Die USA mobilisierten ihr gewaltiges Industriepotential und stellten es auf Kriegswirtschaft um. Churchill und Roosevelt einigten sich dahin gehend, dass zuerst der Krieg gegen Deutschland Vorrang hatte. Bereits in den ersten Monaten des Jahres 1942 begannen die USA mit dem Aufbau einer Bodenorganisation und der Anlegung von Flugplätzen in England bzw. übernahmen dort Stützpunkte der Royal Air Force. Welche Schlagkraft die USAAF aufbaute, zeigte sich im Verlauf nur eines Jahres. Am 17. August 1942 flogen zwölf Bomber vom Typ B-17 „Flying Fortress“ einen ersten Luftangriff auf das europäische Festland. Ziel des Luftangriffes war der Eisenbahnknotenpunkt Rouen/Sotteville in Nordfrankreich. Genau ein Jahr später, am 17. August 1943, erfolgte der erste schwere Luftangriff mit 126 Bombern auf das Messerschmitt-Werk in Regensburg/Prüfening. Hatte sich die Royal Air Force, bis auf wenige Ausnahmen, auf flächendeckende Bombardements in der Nacht spezialisiert, flog die US-Luftwaffe Tages-Präzisionsangriffe auf die Rüstungs- und Mineralölindustrie (Oilstrike) sowie gegen die deutschen Eisenbahnanlagen. Für die Besatzungen der US-Bomber bedeuteten die Einsatzflüge mit einer Dauer von 8 – 10 Stunden auch ohne Feindberührung eine unwahrscheinliche Strapaze. Die Bomber hatten keine Druckkabine und da die Einsatzflüge in der Regel in einer Höhe von 6.000 – 8.000 Metern Höhe durchgeführt wurden, mussten die Besatzungen ständig eine Sauer-

stoffmaske tragen. In den zum Teil offenen Kampfständen waren die Besatzungen einer Kälte von -25 Grad und mehr ausgesetzt. Zwar verfügten sie über heizbare gefütterte Kombinationen, welche aber die Bewegungsfreiheit stark beeinträchtigten. Ein Teil der Bordschützen trugen zum Schutz Westen, in die vorne Panzerplatten eingearbeitet waren. Eine ständige Gefahr waren die überfallartigen Angriffe deutscher Jagdflieger. Gegen diese Angriffe konnten sich die Bomber mit ihrer Bordbewaffnung wehren, gegen den Flakbeschuss gab es jedoch kaum eine Abwehrmöglichkeit, vor allem dann, wenn sich die Bomber im Endanflug auf das Ziel befanden. Hier konnten keine Ausweichbewegungen geflogen werden und die Bomberbesatzungen wussten nicht, wann und wo die nächste Lage der Flakgranaten explodierte. Da waren die Nerven zum Zerreißen angespannt und die psychische Belastung war enorm hoch. Hatten Besatzungen der 8. US-Luftflotte ihren 25. Einsatz überstanden, kehrten sie in die USA zurück. Bei der 15. US-Luftflotte mussten dazu 50 Einsätze geflogen werden. Die Verluste der Einheiten waren vor allem in den Jahren 1943 bis Mitte 1944 entsprechend hoch, sodass statistisch gesehen jede vierte Besatzung ihren dritten Einsatz nicht überstand bzw. nicht zurückkam und als vermisst galt. In den US-Dokumenten gab es dafür die Bezeichnung MACR: Missing Aircrew Report. Erst nach Kriegsende konnte dann der Verbleib der vermissten Besatzungen aufgearbeitet werden. Den US-Bomberbesatzungen stand ein rechnergesteuertes Bombenzielgerät mit einer erstaunlichen Treffergenauigkeit zur Verfügung, dessen Bedienung allerdings sehr komplex war. Seit dem Jahr 1944 flog auch die 15. US-Luftflotte, aus Süditalien kommend, ihre Angriffe gegen Regensburg und sollte bis zum Kriegsende ein ständiger „Gast“ über der Stadt sein.

*Diese Aufnahme zeigt die Bombenlast, die eine B-17 ins Ziel schleppen konnte. Im Durchschnitt waren es 2,5 Tonnen an Bomben, die eine „Flying Fortress“ nach Regensburg tragen konnte. Im Bild sind schwere Sprengbomben vom Typ GP 500 (227 kg) zu sehen. In den Behältern befinden sich mehrere tausend Schuss an Munition für die 12,7 mm Maschinengewehre der Bordbewaffnung. (USAF)*

Auch die immer wieder auftretenden Nebel- und Hochnebfelder im Donautal, vor allem im Spätherbst und Winter, verhinderten nicht, dass die US-Luftwaffe ihre Bombardierungen in Regensburg durchführte. Der Grund dafür war zum einen das Vorhandensein eines Bordradargerätes vom Typ H2X und zum anderen der Einsatz von sogenannten PFF (Path-Finder-Forces). Das Bordradargerät der Royal Air Force vom Typ H2S hatten US-Spezialisten nochmals entscheidend verbessert, und speziell ausgebildete Besatzungsmitglieder in den PFF-Einheiten ermöglichten so eine genaue Zielfindung und einen Bombenabwurf durch eine geschlossene Wolkendecke. So unwahrscheinlich es heute klingen mag, aber diese Hochtechnologie hat verhindert, dass die Altstadt von Regensburg mit ihrem historischen Stadtkern bei der Vielzahl der geflogenen Angriffe ohne flächendeckende Schäden davonkam.

Die Angriffsstrategie der US-Luftwaffe ging so weit, dass sogar bei schönem Wetter die Zielerfassung nicht nur visuell, sondern auch mit Radarunterstützung erfolgte. Bei den

Anflügen auf Regensburg wurde ein IP (Initial Point), ein Bezugspunkt für den Kurs zum Ziel, gewählt. In der Regel waren dies die Endpunkte von Bahnstrecken wie zum Beispiel Beilngries oder Rottenburg. Ab diesem Punkt wurden die Bombenklappen geöffnet. Der Bombenschütze steuerte mit dem Zielgerät den Bomber ins Ziel und löste die Bomben aus. Während des Anfluges musste eine konstante Geschwindigkeit eingehalten werden, und es durften keine Ausweichbewegungen bei Flakfeuer geflogen werden. Drückte der Bombenschütze in der Führungsmaschine den Bombenauslöseknopf, betätigten auch die Schützen in den anderen Flugzeugen der Kampfstaffel den entsprechenden Schalter. Die Folge war ein konzentrierter Bombenteppich, der an Zerstörungskraft nichts zu wünschen übrig ließ und am Boden die Wirkung eines kleinen Erdbebens hatte. Selbst in den Ortschaften um Regensburg war dann ein Zittern des Bodens spürbar, und durch die Druckwellen der explodierenden Bomben klirrten die Fensterscheiben.



*Eine B-17 F der 99. BG rollt über eine verschlammte Startbahn. (USAF)*

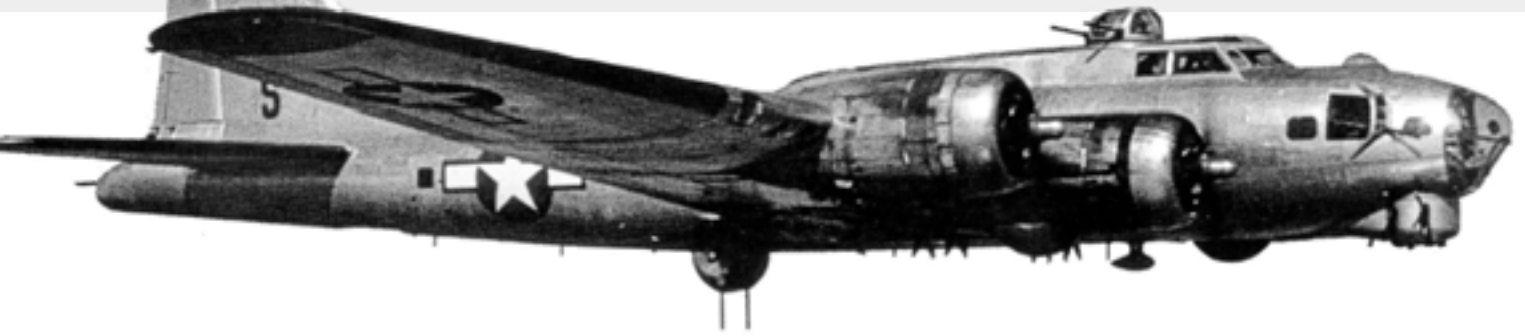


*Für einen Einsatz wird auf einem Flugplatz in Süditalien eine B-24 „Liberator“ betankt. Die Tanks in den Tragflächen konnten rund 9.000 Liter an Treibstoff aufnehmen. (USAF)*



Flugaufnahme einer „Fliegenden Festung“ B-17 G. Deutlich sind die Drehtürme mit ihren Maschinengewehren vom Kaliber 12,7 mm zu erkennen. Insgesamt waren 10 Maschinengewehre dieses Typs zur Abwehr angreifender Jagdflugzeuge vorhanden. Seit Dezember

1943 entfiel bei den amerikanischen Bombern der Tarnanstrich. Das eingesparte Gewicht betrug ca. 150 kg. Um dieses Gewicht konnte dann die Bombenlast oder der Treibstoffvorrat erhöht werden. (USAF)



Da die Flak in Regensburg mit einem Funkmessgerät (Radar) ausgerüstet war, wurden die Bomber bereits im Anflug erfasst und die entsprechenden Werte wie Flughöhe, Flugrichtung und Geschwindigkeit an die Flakbatterien übermittelt. Dies bekam die US-Luftwaffe besonders bei den Angriffen im Februar '44 zu verspüren, als zahlreiche Bomber von den Flakbatterien abgeschossen oder schwer beschädigt wurden. Als Gegenmaßnahme wurden bei späteren Angriffen Metallfolienstreifen abgeworfen, um das Radargerät zu blenden und somit auszuschalten (passive Störung). Dazu wurden Langstreckenjäger vom Typ „Lightning“ mit entsprechenden

Behältern ausgerüstet. Sie warfen bereits vor Eintreffen der Bomber die Folienstreifen ab, um den Anflug der Bomber zu verschleiern. Einige Bomber verfügten auch über Störsender und beeinträchtigten so die Wirkung der deutschen Funkmessgeräte (aktive Störung). Diese Maßnahmen wurden von Seiten der US-Luftwaffe als RCM = Radio Counter Measures (elektronische Gegenmaßnahmen) bezeichnet. Nachdem die deutsche Luftwaffe Ende 1944 weitgehend niedergekämpft und ausgeblutet war, beherrschte die US-Luftwaffe den Himmel über Europa, was sich auch an der stetig steigenden Anzahl von Bombern zeigte.

## Die Deutsche Luftwaffe

Die Jagdgeschwader der Luftwaffe hatten im Verlauf des Krieges von 1939–1942 dafür gesorgt, dass die restliche Luftwaffe mit ihren Bomber-, Sturzkampf- und Schlachtverbänden wirkungsvoll zum Einsatz kam. Die Luftherrschaft über den Fronten war ein entscheidendes Kriterium, was sich auch an den Verlustzahlen der Wehrmacht zeigte, welche in den Jahren von 1943–1945 dramatisch anstiegen. So verlor die Wehrmacht in den Monaten Januar – Oktober 1943 rund eine Million Soldaten. Der Ruf nach der Luftwaffe an allen Fronten nahm in dem Maße zu, wie die Materialüberlegenheit der Alliierten sich steigerte. Da die Anzahl der Luftangriffe über dem Reichsgebiet und deren Intensität ständig

zunahm, sah sich das Oberkommando der Luftwaffe (OKL) gezwungen, neue Jagdverbände aufzustellen und Jagdeinheiten von den Fronten abzuziehen. Diese Jagdverbände fehlten natürlich dort und so ging hier die Luftherrschaft, sogar an der Ostfront verloren, was wiederum einen enormen Blutzoll bei den Bodentruppen bedeutete. Als im Dezember 1943 eine zweite strategische Bomberflotte, die 15. US Luftflotte in Süditalien, förmlich aus dem Boden gestampft wurde, geriet die Luftwaffe zwischen zwei Mühlsteine. Gelang es den deutschen Jagdfliegern bis in den Februar 1944 hinein, den US-Bombern empfindliche Verluste beizubringen, tat sich ein weiteres Problem auf, als die Bomber



zunehmend Begleitschutz durch das neue Jagdflugzeug vom Typ P-51 „Mustang“ bekamen. Dieses Jagdflugzeug hatte eine extreme Reichweite und war in der Lage, den Bombern Begleitschutz von England bis nach Berlin und zurück zu geben. Die P-51 waren aber auch technisch den deutschen Jagdflugzeugen mehr als ebenbürtig. Die Luftwaffe befand sich seit dem April 1944 in einem erhöhten Abnutzungsprozess, und die Verluste stiegen ständig an. Immer mehr bewährte und gut ausgebildete alte Piloten gingen verloren und mussten durch junge, meist unerfahrene Flugzeugführer, die eine Schnellausbildung durchlaufen hatten, ersetzt werden. Kam ein deutscher Jagdflieger zu seiner Einheit, hatte er auf dem Einsatzmuster Bf 109 oder FW 190 meistens nicht mehr als 50 – 60 Flugstunden absolviert. Das bedeutete, er konnte die Maschine landen und starten. Die Luftkampf-ausbildung dagegen wurde mit zunehmender Kriegsdauer immer weiter reduziert. Ein amerikanischer Jagdflieger hatte dagegen auf seinem Einsatzmuster 500 Flugstunden und beherrschte seine Maschine perfekt. Die Reichsverteidigung kam im November 1944 auf die beachtliche Anzahl von über 2.000 einsatzbereiten Jagdflugzeugen. Göring hatte Jagdflugzeuge und nochmals Jagdflugzeuge von der Industrie gefordert und die Industrie lieferte. Allein die Messerschmitt GmbH Regensburg produzierte 1944 insgesamt 6.316 Bf 109. Nun standen zwar

genügend Jagdflugzeuge zur Verfügung, aber die Produktion an Treibstoff war dramatisch eingebrochen. Die Luftwaffe benötigte im Monat mindestens 100.000 Tonnen Treibstoff. Bedingt durch die Luftangriffe auf die Hydrierwerke und Raffinerien sank die Produktion an Flugbenzin im September 1944 auf 12.000 Tonnen ab und konnte im Oktober wieder auf 18.000 Tonnen gesteigert werden. Im November stieg die Produktion auf 48.000 Tonnen Flugbenzin an, was aber für den aktuellen Verbrauch immer noch deutlich darunter lag. Die Einheiten lebten von den vorhandenen Reserven des OKW und ein Ende war absehbar. Oft dauerte es eine Woche bis die 25.000 – 30.000 Liter verfügbar waren, die eine Jagdgruppe mit ihren 30 Flugzeugen für einen Einsatz benötigte. Anfang 1945 war die Reichsverteidigung zusammengebrochen. Die noch vorhandenen Jagdflieger flogen Tiefangriffe an allen Fronten auf die vorrückenden Alliierten. Nur noch die neuzeitlichen Turbos (Düsenjäger) vom Typ Messerschmitt Me 262 konnten gegen die feindliche Übermacht Erfolge erzielen, waren aber bei Start und Landung ständig durch die herumstreifenden amerikanischen und englischen Jäger gefährdet. Das Dritte Reich führte mittlerweile einen Krieg des armen Mannes, der mit einem unvorstellbaren Blutzoll bezahlt wurde. Die deutschen Städte waren den Angriffen der alliierten Luftflotten schutzlos ausgeliefert.

*Ruhe vor dem Sturm. Eine mit Raketen bewaffnete Bf (Me) 110 wartet auf ihren nächsten Einsatz gegen einfliegende Bomber. (Sammlung Peter Schmoll)*





*Die Gräber vom Luftangriff am 17. August 1943 auf dem Oberen Katholischen Friedhof als Mahnmal für alle Opfer von Luftangriffen auf Regensburg. (Sammlung Maier)*

# Die Auswirkungen der Luftangriffe

Da die deutschen Jäger der zahlenmäßigen Überlegenheit, außer persönlichem Mut, fast nichts mehr entgegenzusetzen hatten, gingen die US-Jäger zu Tiefangriffen über und trugen damit wesentlich zur Lähmung des deutschen Transportsystems bei. Ab dem Februar 1945 stürten sie die deutsche Kriegsmaschinerie auch im Regensburger Raum ganz erheblich. Alles wurde von den Tieffliegern unter Beschuss genommen. Züge, Fahrzeuge, Radfahrer und Bauern auf den Feldern wurden beschossen. Die US-Piloten hatten Befehl, auf alles zu schießen. Wer mit vollen Munitionsmagazinen zurückkam, wurde zum Rapport bestellt. Schließlich war Krieg! Bermerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Tiefangriffe nicht nur auf den Abwurf von Sprengbomben und Bordwaffenbeschuss beschränkten, sondern dass es gegen Kriegsende im Großraum von Regensburg auch zum Einsatz von Napalmbomben kam.

Die ständigen schweren Luftangriffe und die ungezählten Tieffliegerangriffe im Jahre 1945 hatten verheerende Auswirkungen auf die Bevölkerung. Die ständigen Fliegeralarme, die oft den ganzen Tag andauerten, wirkten sich äußerst negativ auf die Moral der Bevölkerung aus. Insgesamt wurde in Regensburg mindestens 440-mal Luftalarm ausgelöst. Vor allem in den letzten Kriegsmonaten gab es fast jeden Tag Alarm. Die sich laufend verschlechternde Versorgungslage und die nicht mehr zu übersehenden und zu behebbenden Bombenschäden, ließen die Bevölkerung insgeheim nur noch auf ein schnelles Kriegsende hoffen. Offen durften diese Gedanken nicht geäußert werden, denn das bedeutete Wehrkraftzersetzung, und das wurde mit drakonischen Strafen geahndet. Die Versorgungslage war 1945 derart kritisch geworden, dass wegen fehlendem Treibstoff die Milch bei den Bauern nicht mehr abgeholt werden konnte. Ein Teil des Milchtransports in die Stadt wurde mit der Bahn geleistet. Aus dem gleichen Grund war auch die

ärztliche Versorgung auf dem Land nicht mehr gesichert. Es fehlte an Medikamenten und Verbandstoffen. Die Kohleversorgung war Ende '44 so gut wie völlig zusammengebrochen, und die Brennstoffvorräte für die Haushalte waren in Regensburg auf ein beängstigendes Mindestmaß zusammenschmolzen. Nachschub war nicht in Sicht, da es an Transportkapazität fehlte. Die Lebensmittelversorgung klappte mehr schlecht als recht. Unter der Hand blühte der Schwarzhandel mit Lebensmitteln. Die Verteilung von Lebensmitteln und der Milchtransport in der Stadt wurden Ende 1944 bis Kriegsende zu einem großen Teil mit der Straßenbahn durchgeführt. Die Zuteilung von Treibstoff, wie Benzin, Diesel und Treibgas, war für zivile Einsatzzwecke derart reduziert worden, dass die verantwortlichen Ämter ihren Aufgaben nicht mehr oder nur teilweise nachkommen konnten. Die Beseitigung von Bombenschäden hatte noch einen gewissen Vorrang, wenn es um die Reparatur von Gas- und Wasserleitungen oder die Kanalisation ging. Es dauerte aber oft mehrere Tage, bis Schadstellen beseitigt werden konnten. Hinzu kam das Fehlen von Fachkräften. Verunreinigtes Trinkwasser führte zu Ruhr- und Typhuserkrankungen. Diese traten zuerst in den vielen Barackenlagern auf, verbreiteten sich aber bis Kriegsende fast auf das gesamte Stadtgebiet und forderten auch Todesopfer unter den Erkrankten. Abkochen des Wassers hätte hier Abhilfe gebracht, aber dazu fehlte es an Brennstoffen. Die Müllabfuhr musste auf Pferdefuhrwerke umgestellt werden, da für die Müllfahrzeuge kein Treibstoff mehr vorhanden war. Ja selbst die Luftschutzeinheiten, Feuerwehren und der Rettungsdienst hatten kaum mehr Treibstoffreserven. Die Wehrmacht hatte bei der Versorgung der Truppen absoluten Vorrang. Als beim Luftangriff auf den Ölhafen, am 11. April 1945, die letzten Tanks vernichtend getroffen worden waren, kam danach das zivile Leben sogar wie zum Stillstand.

## REGENSBURG ALS ZIEL DER STRATEGISCHEN BOMBERVERBÄNDE DER USAAF

---

Regensburg mit der angesiedelten Luftfahrtindustrie war für eine strategisch durchgeführte Bombardierung ein durchaus lohnendes Ziel. Dass die Stadt nicht nachts von der Royal Air Force (RAF) gebombt wurde, ist als einmaliger Glücksfall zu bezeichnen. Die Thesen, dass Regensburg als Bischofsstadt und Wohnsitz von Thurn und Taxis nicht angegriffen wurde, konnten bisher nicht belegt werden. Gegen diese Thesen sprechen die Bombardierungen von Würzburg (Bischofsstadt) oder Hannover (verwandtschaftliche Beziehungen des früheren Kurfürstentums und Königreiches Hannover zum englischen Königshaus). Vielmehr dürfte am Anfang des Zweiten Weltkrieges die Zielfindung eine Rolle gespielt haben, lag doch Regensburg geographisch gesehen weiter von England entfernt als z.B. Berlin. Hinzu kam, dass bei Kriegsbeginn wichtigere Ziele zu bekämpfen waren, wie die Bomberoffensiven gegen das Ruhrgebiet und die Reichshauptstadt zeigten. Die auch immer wieder aufgestellte These, dass Regensburg auf Grund seiner Einwohnerzahl, vor Kriegsbeginn unter 100.000, nicht auf der Zielliste der RAF erschien, ist nicht stichhaltig. Regensburg war sehr wohl in der Zielliste der RAF mit dem Decknamen „Goldfish“ enthalten. Unvorstellbar, wenn die englische Luftwaffe in einem nächtlichen Luftangriff die Altstadt von einem Ende zum anderen in Schutt und Asche gelegt hätte, was ja anderen deutschen Städten (Hamburg, Kassel, Pforzheim, Stuttgart, München, Augsburg, Nürnberg, Dresden, Würzburg usw.) widerfahren ist. Die Altstadt von Regensburg mit ihrer engen Bebauung ist als ein Brandabschnitt anzusehen, und eine konzentrierte Bombardierung der Innenstadt hätte katastrophale Folgen nach sich gezogen. Churchill sagte: „When we can not find the works, we hit the workers!“ (Wenn wir die Fabriken nicht finden können, treffen wir eben die Arbeiter.) Dies war ohne Zweifel eine Kriegserklärung gegen

die Zivilbevölkerung, lag aber in den Angriffen der deutschen Luftwaffe gegen London und Coventry begründet. Die englische Luftwaffe vertrat bei ihren Luftangriffen die Strategie des „dehousing“ und des „moral-bombing“. Der Bevölkerung in den Städten und Rüstungszentren sollten die Lebensgrundlagen zerstört und dadurch sollte eine Rebellion gegen Hitler ausgelöst werden. Zwar wurde Regensburg während des Krieges mehrmals von englischen Bombern des Nachts überflogen, diese hatten jedoch andere Ziele, z.B. Pilsen. Am 15.10.1941 herrschte von 2.30 – 3.30 Uhr Fliegeralarm in Regensburg. Ein Bomber, der sich anscheinend verfliegen hatte, warf einige Bomben bei Donaustauf. Eine dieser Bomben durchschlug das Dach der Liegehalle in der Lungenheilstalt, ohne zu zünden. Bisher konnten kaum Angriffe von Bombern der englischen Luftwaffe mit dem Ziel Regensburg nachgewiesen werden. In der Nacht vom 12./13. Januar 1941 waren mindestens drei Bomber vom Typ Wellington nach Regensburg unterwegs. Ihr Ziel war erstaunlicherweise nicht das Messerschmitt Flugzeugwerk, sondern der Ölhafen. Die Bomber erreichten jedoch ihr Ziel nicht und warfen die Bomben in Nordbayern ab. Militärische Gegebenheiten und glückliche Umstände bewahrten Regensburg vor Angriffen der Royal Air Force, genauso wie die Stadt von Kampfhandlungen gegen Kriegsende weitestgehend verschont blieb. Ein weiterer Grund, dass Regensburg nicht von der RAF angegriffen wurde, liegt in dem verstärkten Auftreten der US-Luftwaffe mit den Luftflotten 8 und 15.

Regensburg hatte in jeder Hinsicht als Angriffsziel etwas anzubieten. Da war die Flugzeugproduktion der Messerschmitt GmbH Regensburg, welche unter anderem das Jagdflugzeug Bf 109 in Großserie herstellte. Ferner war Regensburg ein sehr wichtiger

Eisenbahnknotenpunkt mit all seinen Depots und Werkstätten. Das Hafenareal war ein wichtiger Nachschubstützpunkt für die Südostfront und auf dem Balkan. Noch wichtiger war jedoch der Ölhafen für die ankommenden Öltransporte aus Rumänien

und Österreich/Ungarn. In den zwei kleinen Hydrierwerken erfolgte die Verarbeitung des angelieferten Rohöls zu Treibstoffen wie Benzin und Diesel, die für die Kriegsführung von herausragender Bedeutung waren.



Auflistung aller wichtigen Ziele in Regensburg. Deutlich ist erkennbar, dass die Altstadt von Regensburg nicht als Ziel markiert ist. (WNRC)



Mit zahlreichen historischen und bislang unveröffentlichten Fotos schildert der Autor die Geschichte der planmäßig durchgeführten Bombenangriffe auf die kriegswichtigen Industrieanlagen im Großraum Regensburg in den Jahren 1939 bis 1945. Hauptangriffsziel waren zunächst die Messerschmittwerke in Regensburg-Prüfening und auf dem Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling, dem heutigen Neutraubling. Als im weiteren Verlauf des Krieges die Alliierten auch die Bahnhofsanlagen und das Hafengelände bombardierten, wurde auch die Regensburger Altstadt und die dort lebende Zivilbevölkerung zum Teil schwer in Mitleidenschaft gezogen. Der vorliegende Band ist eine nüchterne Dokumentation, die anlässlich der 70. Wiederkehr des Kriegsendes erscheint und die dem ehrenvollen Gedächtnis der zahlreichen Opfer des Bombenkrieges im Großraum Regensburg gewidmet ist.



Peter Schmoll, Jahrgang 1952, ehemaliger Leiter einer großen Werkfeuerwehr, befasst sich seit Anfang der 70er Jahre mit der Geschichte der Luftangriffe auf Regensburg und der Flugzeugproduktion von Messerschmitt. Besuche in

Archiven im In- und Ausland sowie Interviews mit zahlreichen Zeitzeugen, ergaben eine einmalige Sammlung von Berichten, Fotos und Unterlagen. Diese waren die Basis für dieses Buch.

