universität wien

DISSERTATION

Titel der Dissertation

Die Bombardierung Wiener Neustadts im Zweiten Weltkrieg – Eine Fallstudie zum strategischen Luftkrieg

Verfasser

Mag. (FH) Markus Reisner

angestrebter akademischer Grad

Doktor der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	A 792 312
Dissertationsgebiet lt. Studienblatt:	Geschichte
Betreuerin / Betreuer:	ao. Univ.-Prof. Dr. Lothar Höbelt Univ.-Doz. Dr. Erwin A. Schmidl

„Der Bomber kommt immer durch!“

Giulio Douhet (1869-1930),
Italienischer General und Theoretiker des Luftkrieges

„The higher the altitude, the more difficult the bombing becomes.”

United States Strategic Bombing Survey (USSBS) 1945,
Abschlussbericht der amerikanischen Luftwaffe
zur strategischen Bomberoffensive 1942-1945

VORWORT

Bereits wenige Wochen nach dem Anschluss Österreichs im März 1938 war damit begonnen worden, eine Vielzahl an wichtigen Rüstungsbetrieben in der nunmehrigen „Ostmark“ zu etablieren. Die Produktion einiger dieser Betriebe gewann enorme Wichtigkeit für die deutsche Luftwaffe, das Heer und sogar die Kriegsmarine. Innerhalb des Deutschen Reiches galt die „Ostmark“ nach Beginn des Zweiten Weltkrieges als „Luftschutzkeller des Reiches“. Ein Angriff alliierter Bomber auf die Rüstungsbetriebe der „Ostmark“ wurde in den ersten Kriegsjahren von der Führung des Deutschen Reiches gänzlich ausgeschlossen.

In der Stadt Wiener Neustadt entstand ab März 1938 das bedeutendste Flugzeugwerk des Dritten Reiches: die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Diese entwickelten sich bis 1942 zur größten Produktionsstätte der Jagdflugzeugfertigung des gesamten Deutschen Reiches. In den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ wurde der Standardjäger der deutschen Luftwaffe, die *Messerschmitt* Bf109, erzeugt. Im Jahr 1942 kamen bereits knapp 50 % aller im Deutschen Reich produzierten Maschinen aus den Werken in Wiener Neustadt. Daneben waren der „Fliegerhorst Wiener Neustadt“ und der „Luftpark Wiener Neustadt“ für die deutsche Luftwaffe und ihre Kriegsführung im Osten und Südosten Europas, aber auch im Mittelmeerraum von enormer Bedeutung. Damit aber zählte Wiener Neustadt zu einem der wichtigsten strategischen Angriffsziele der Alliierten während des Zweiten Weltkrieges.

Ab dem Sommer 1943 war in Wiener Neustadt auch damit begonnen worden, im sogenannten „Raxwerk“ eine Produktionsstätte für die Erzeugung der V2-Rakete einzurichten. Wiener Neustadt war somit einer von drei vorgesehenen V2-Produktionsstandorten des Dritten Reiches. Die Produktion der neuen „Vergeltungswaffe“ sollte in der vermeintlich bombensicheren „Ostmark“ im großen Stil aufgezogen werden. Im „Raxwerk“ bestand zu diesem Zeitpunkt bereits eine bedeutende Produktion an Tendern für Kriegslokomotiven vom Typ 52. Die von Wien über Wiener Neustadt führende Eisenbahnverbindung der Südbahn bildete in der Stadt einen strategischen Verteilerpunkt, von dem aus die

deutschen Truppen den gesamten Zweiten Weltkrieg über versorgt wurden. Auch für die Deutsche Reichsbahn in der „Ostmark“ war daher Wiener Neustadt von zentraler Bedeutung.

Ab dem Sommer 1943 lag Wiener Neustadt erstmals innerhalb der Reichweite der alliierten Bomber im Mittelmeerraum. Sobald die Alliierten dazu in der Lage waren, begannen sie mit ihren Luftangriffen auf die „Ostmark“. Am 13. August 1943 erfolgte als Auftakt der erste Luftangriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Auch die nächsten Angriffe galten diesem bedeutenden Zielkomplex. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sollten unbedingt zerstört werden. Erst im Sommer 1944 dehnten sich die alliierten Luftangriffe schließlich großräumig auf ganz Österreich aus. Wiener Neustadt wurde in den Jahren 1943 bis 1945 insgesamt 29 Mal bombardiert. In diesen Angriffen wurden die Stadt und ihre wichtigen Rüstungsanlagen fast zur Gänze zerstört.

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, der Fliegerhorst Wiener Neustadt und der „Luftpark Wiener Neustadt“, das „Raxwerk“ sowie der Rangierbahnhof und die Eisenbahneinrichtungen wurden durch die Bomben nachhaltig zerstört. Insgesamt forderten diese Angriffe ca. 1.400 Menschenleben. Über 600 Zivilisten, knapp 150 Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene sowie 150 deutsche Soldaten fanden am Boden in den Bombenabwürfen den Tod. Weitere fast 400 amerikanische und knapp 100 deutsche Piloten und Besatzungsmitglieder kamen in den Luftkämpfen über der Stadt ums Leben. Zusätzlich wurden in den Angriffen hunderte Menschen verletzt sowie tausende traumatisiert und obdachlos.

Die Stadt Wiener Neustadt war nach Ende des Zweiten Weltkriegs so stark zerstört, dass nur 18 Häuser der einst 45.000 Einwohner zählenden Stadt unbeschädigt geblieben waren. Die Rüstungsindustrie der Stadt war zu 100 % zerstört und die zivilen Wohnviertel schwer getroffen worden. Von beiden Kriegsparteien war zum Schutz und zur Zerstörung der Stadt und seiner Rüstungsbetriebe ein hoher materieller Aufwand betrieben worden. Die Zerstörung des wichtigsten Rüstungszentrums der „Ostmark“ hatte die amerikanische Luftwaffe am Beginn hohe Verluste gekostet und den Einsatz

wichtiger alliierter Ressourcen gefordert. Die deutsche Luftwaffe hatte hingegen von 1943 bis 1944 vergeblich versucht, die Zerstörung des Rüstungszentrums Wiener Neustadt zu verhindern.

Den Alliierten war jedoch keine andere Wahl geblieben. Die Bedeutung Wiener Neustadts, als wichtigster Standort der Jagdflugzeugproduktion des gesamten Dritten Reiches, hatte es militärisch notwendig gemacht, die Stadt ab 1943 gezielt mit weitreichenden Bombern aus der Luft anzugreifen. Von Mitte 1943 bis Mitte 1944 hatte daher das Schwergewicht der amerikanischen Bombenangriffe auf Österreich, bzw. die damalige „Ostmark“, fast ausschließlich den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ und seinen Zulieferbetrieben gegolten. Erst in einer mehrmonatigen Kampagne war es den Alliierten schließlich gelungen, die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zu zerstören. Dass die Stadt Wiener Neustadt im März 1938 zum Standort eines der bedeutendsten Rüstungsobjekte des Dritten Reiches auserkoren worden war, hatte sich für die Stadt schlussendlich verheerend ausgewirkt.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung *10*

1.1 Fragestellung und Hypothese *14*

1.2 Angewandte Methode *22*

1.3 Verfügbare Quellen *26*

2. Strategy – Die amerikanische strategische Luftkriegs-planung und -führung von 1941 bis 1945 ..... *31*

2.1 Theorie und Praxis des Luftkrieges *33*

2.1.1 Die Luftschlacht um England 1940 ..... *36*

2.2 Pearl Harbor und die Folgen 1941/42 ..... *41*

2.2.1 Die Bildung der Air War Plan Division (AWPD) 1941 ..... *43*

2.2.2 Die Erfindung des Norden-Bombenzielgeräts *47*

2.2.3 Die United States Army Air Force (USAAF) – Der AWPD-1 ..... *49*

2.2.4 Die „Fliegenden Festungen“ der USAAF *54*

2.2.5 Die Arcadia-Konferenz 1941/42 ..... *56*

2.2.6 Welche Strategie? – Precision Bombing oder Area Bombing? *62*

2.2.7 Die USAAF in England 1942 – Tag- oder Nachtangriffe? *67*

2.2.8 Neue strategische Zielkategorien – Der APWD-42 ..... *74*

2.2.9 Die USAAF-Angriffe auf U-Bootstützpunkte 1942/1943 ..... *79*

2.2.10 Die alliierte Landung in Nordwestafrika Ende 1942 ..... *82*

2.3 Die Combined Bombing Offensive 1943 ..... *85*

2.3.1 Die alliierte Konferenz von Casablanca 1943 ..... *86*

2.3.2 Die Combined Bombing Offensive – Day and Night *89*

2.3.3 Das Frühjahr 1943 – Im Anflug auf Deutschland *96*

2.3.4 Die POINTBLANK-Direktive vom Frühjahr 1943 ..... *101*

2.3.5 Sommer 1943 – Angriffsziel deutsche Luftrüstung *105*

2.3.6 Erste USAAF-Begleitjägereinsätze *108*

2.4 Der Kampf um die Luftherrschaft 1943/44 ..... *112*
2.4.1 Angriff auf Wiener Neustadt oder Ploiesti? *112*
2.4.2 Operation TIDALWAVE – Der Angriff auf Ploiesti *121*
2.4.3 Operation JUGGLER – Der Angriff auf Wiener Neustadt *125*
2.4.4 Operation DOUBLE STRIKE – Die Angriffe auf Regensburg und Schweinfurth *130*
2.4.5 „We cannot compensate these high losses!" *136*
2.4.6 November 1943 - Die Aufstellung der 15th USAAF *145*
2.4.7 Die POINTBLANK-Krise – Der Herbst 1943 ..... *151*
2.4.8 Der Wendepunkt – Das Erscheinen der P-51 Mustang *159*
2.4.9 Operation ARGUMENT (BIG WEEK) – Februar 1944 ..... *165*
2.5 Die Niederringung der deutschen Luftwaffe 1944 ..... *176*
2.5.1 Die Zerstörung der „Wiener Neustadter Flugzeug-werke" – Mai 1944 ..... *187*
2.5.2 Operation OVERLORD – Die Invasion am 6. Juni 1944 ..... *207*
2.5.3 Die Angriffe auf die Öl-Industrie – Juni 1944 bis April 1945 ..... *211*
2.5.4 Die deutsche Luftwaffe – Das Ende im Sommer 1944 ..... *223*
2.6 Clean up 1945 ..... *234*
2.6.1 Die USAAF im Frühjahr 1945 ..... *237*
2.6.2 Die Zerschlagung des deutschen Transport-netzes 1944/45 ..... *240*
2.6.3 Die totale Zerstörung – März/April 1945 ..... *245*

3. Effort – Die Zerstörung des Rüstungsstandortes und Verkehrsknotenpunktes Wiener Neustadt von 1943 bis 1945 ... *249*
3.1 Die Angriffsziele der USAAF in Wiener Neustadt *252*
3.1.1 Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" (W.N.F.) *254*
3.1.2 Das Wiener Neustädter „Raxwerk" *265*
3.1.3 Der Fliegerhorst Wiener Neustadt *270*

3.1.4 Die Flugzeugführerschule C 8 ..... *274*
3.1.5 Der Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf *276*
3.1.6 Einsatzhorst der deutschen Luftwaffe von 1939 bis 1943 ..... *278*
3.1.7 Die Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen *283*
3.2 Der Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“: Phase 1 – Die Luftangriffe von August 1943 bis Jänner 1944 ..... *287*
3.2.1 13. August 1943 – 1. Strategischer Luftangriff *288*
3.2.2 1. Oktober 1943 – 2. Strategischer Luftangriff *291*
3.2.3 24. Oktober 1943 – Missglückter Luftangriff *294*
3.2.4 2. November 1943 – 3. Strategischer Luftangriff *297*
3.2.5 7. Jänner 1944 – Missglückter Luftangriff *301*
3.3 Die Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“: Phase 2 – Die Luftangriffe von April 1944 bis Mai 1944 ..... *304*
3.3.1 12. April 1944 – 4. Strategischer Luftangriff *305*
3.3.2 23. April 1944 – 5. Strategischer Luftangriff *310*
3.3.3 10. Mai 1944 – 6. Strategischer Luftangriff *315*
3.3.4 24. Mai 1944 – 7. Strategischer Luftangriff *320*
3.3.5 29. Mai 1944 – 8. Strategischer Luftangriff *324*
3.4 Die Zerstörung der Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen: Phase 3 – Die Luftangriffe von Dezember 1944 bis April 1945 ..... *329*
3.4.1 Die Angriffe im Dezember 1944 und Februar 1945 ..... *331*
3.4.2 Die Angriffe im März 1945 ..... *335*
3.4.3 Die Angriffe im April 1945 ..... *344*

4. Benefit – Die Beurteilung der Zerstörung des Rüstungs- und Luftwaffenstandortes Wiener Neustadt durch die amerikanische Luftwaffe *349*
4.1 Die Auswirkungen der USAAF-Angriffe auf die deutsche Luftwaffenfertigung von 1943 bis 1945 351
4.1.1 Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ von 1943 bis 1945 355

4.1.2 Geplante „Volksjäger“-Produktion in Wiener Neustadt 1945 ... *371*

4.2 Die Zerschlagung der deutschen Luftwaffeneinrichtungen von 1943 bis 1945 ... 376

4.2.1 Fliegerhorst und Luftpark Wiener Neustadt-Wöllersdorf von 1943 bis 1945 ... *378*

4.2.2 Die Luftversorgung von Budapest 1945 ... *392*

4.3 Der Einfluss der USAAF-Angriffe auf die Sonderwaffen- und Rüstungsfertigung von 1943 bis 1945 ... 398

4.3.1 Das Wiener Neustädter „Raxwerk“ von 1943 bis 1945 ... *400*

4.4 Die Zerstörung der Eisenbahnverkehrsknotenpunkte durch die USAAF-Angriffe bis 1945 ... *406*

4.4.1 Die Angriffe auf die Wiener Neustädter Eisenbahn-anlagen 1944 und 1945 ... *409*

5. Zusammenfassung ... *415*

6. Anhänge ... *437*

7. Abstract (Deutsch) ... *442*

8. Abstract (Englisch) ... *443*

9. Quellen- und Literaturverzeichnis ... *444*

10. Lebenslauf ... *465*

1. Einleitung

Die vorliegende Dissertation stellt dar, warum die Alliierten im Zweiten Weltkrieg als eines der ersten strategischen Bombenziele im österreichischen Raum den Rüstungsstandort Wiener Neustadt zerstörten. Die in der Stadt Wiener Neustadt auf engstem Raum konzentrierte Rüstungsproduktion des Dritten Reiches war für die Kriegsführung Deutschlands von enormer Bedeutung. Die Alliierten waren sich bereits früh der Wichtigkeit der Wiener Neustädter Kriegsindustrie bewusst und setzten daher ab dem Sommer 1943 alles daran, den Zielkomplex Wiener Neustadt schrittweise zu zerstören.

Mit den konkreten Planungen des strategischen Luftkrieges gegen das Deutsche Reich war bereits im Dezember 1941, also sofort nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika begonnen worden. Erstmals war Wiener Neustadt jedoch bereits im Sommer 1941 als mögliches „Priorität 1“ - Angriffsziel im Falle eines amerikanischen Kriegseintritts beurteilt worden. Zu einem Zeitpunkt als man gemeinsam mit den britischen Verbündeten an einer möglichen gemeinsamen Strategie gegen das nationalsozialistische Deutschland arbeitete. Als schließlich die alliierten Erfolge auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz ab Mitte 1943 erste weitreichende Einsätze strategischer Bomber gegen Ziele in Österreich zuließen, wurden diese sofort durchgeführt.

Zu Beginn der ersten alliierten Bombereinsätze gegen Wiener Neustadt wurden dabei von der amerikanischen Luftwaffe mögliche hohe Verluste bewusst in Kauf genommen. Es wurde sogar der erste Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zu einem Zeitpunkt geflogen, zu dem man zwar wusste, dass man das Angriffsziel Wiener Neustadt aufgrund der Reichweite der eingesetzten schweren viermotorigen Bomber erreichen konnte, nicht jedoch, ob diese auch alle den Rückweg zu den eigenen Basen schaffen würden. Die wiederholten Angriffe der amerikanischen Bomber von 1943 bis 1945 führten schlussendlich zum Erfolg. Die Stadt Wiener Neustadt, seine bedeutende Rüstungsindustrie und seine Eisenbahnanlagen versanken in Schutt und Asche.

Es handelte sich bei diesen Bombenangriffen der amerikanischen Luftwaffe auf die Stadt Wiener Neustadt aber nicht um Flächenbombardements analog zu jenen Angriffen, welche die britische Luftwaffe im selben Zeitraum in Deutschland durchführte. Die Bombenabwürfe auf Wiener Neustadt waren nicht gegen die Zivilbevölkerung gerichtet. Eine enge Konzentration der Rüstungsbetriebe und Eisenbahnanlangen in der Stadt und mangelnde Präzision der amerikanischen Bomber führten jedoch unweigerlich auch zu zivilen Opfern und zu dem unvermeidlichen Eindruck von „Terrorangriffen“. Die amerikanischen Luftangriffe auf Wiener Neustadt dienten in erster Linie der Zerstörung der Rüstungsindustrie (1943 bis 1944) und des Verkehrsknotenpunktes (1945). Sie hatten nicht den Charakter von „Terrorangriffen“ und verfolgten nicht den Zweck, die Moral der Bevölkerung zu brechen. Dies lässt sich aus meinen Forschungen klar und eindeutig ableiten.

Gerade aufgrund des Umstandes, dass in Wiener Neustadt mehrere wichtige Rüstungsbetriebe auf engstem Raum konzentriert lagen, wurden jedoch von der amerikanischen Luftwaffe auch zivile Opfer von Bombenfehlwürfen, also Kollateralschäden bzw. *collateral damage,* bewusst in Kauf genommen. Die Zerstörung der Rüstungsbetriebe war gegenüber der Schonung der „feindlichen“ Zivilbevölkerung eindeutig vorrangig. Trotzdem wurde versucht, die einzelnen Ziele so genau wie möglich zu bombardieren. Wiederholte Anflüge und hohe Verluste wurden dabei akzeptiert. Durch präzise Angriffe bei Tag sollten die eingesetzten Ressourcen an Bomben, an Flugzeugen und ihrer kostbaren Besatzungen so gering wie möglich gehalten werden. Im Jahr 1943 stand die amerikanische Luftwaffe jedoch mit ihrer Strategie der präzisen Tagesangriffe und der daraus resultierenden hohen Verluste an Bombern und Besatzungen am Scheideweg. Nicht nur über Wiener Neustadt, sondern im gesamten Deutschen Reich schien die amerikanische Luftwaffe an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen zu sein.

Tatsächlich verfügte die amerikanische Luftwaffe noch nicht über die technologischen Fähigkeiten, wirklich exakt ein Ziel angreifen zu können, und sie musste feststellen, dass ihre schweren Bomber den deutschen Jägern ohne Begleitschutz nicht gewachsen waren. Die amerikanische Luftwaffe setzte es

sich aber auf dem europäischen Kriegsschauplatz von Beginn an zum Ziel, die von ihr angegriffenen, d. h. bombardierten, Rüstungsobjekte mit dem höchst möglichen Maß an Genauigkeit zu treffen. Es galt in erster Linie, ausschließlich das Rüstungsobjekt zu zerstören und nicht die Zivilbevölkerung zu treffen. Dies unterschied ihre Einsatzführung wesentlich von jener der britischen Luftwaffe, aber auch von der im Pazifikraum. Doch trotz dieser Absicht mussten die amerikanischen Luftkriegsstrategen feststellen, dass dieses selbst gesetzte Ziel nur schwer zu erreichen war. Zu sehr war der exakte Bombenabwurf von einer unterschiedlichen Anzahl von Faktoren beeinflusst.

In der Literatur zum alliierten strategischen Luftkrieg über Europa während des Zweiten Weltkrieges wird dieser Umstand jedoch meist eingeschränkt oder ungenau behandelt. Auch schließt die aktuelle nationale und internationale Forschung zu dieser Thematik diese Lücke nur ungenügend. Meine Dissertation ist ein erster Versuch, Ziel und Zweck der strategischen Luftkriegsführung der amerikanischen Luftwaffe gegen ein ausschließliches Rüstungsziel auf österreichischem Boden sowie die Herausforderungen, welche dabei entstanden, darzustellen. Die Stadt Wiener Neustadt bietet sich dazu aufgrund der Wichtigkeit ihrer damaligen Rüstungsproduktionsstätten und aufgrund der überschaubaren Größe an. In der Kampagne, welche von alliierter Seite von 1943 bis 1945 gegen die Stadt geführt wurde, lassen sich alle einzelnen Phasen des strategischen Luftkrieges gegen das Dritten Reich erkennen. Eine Untersuchung der Planung, Durchführung und Analyse der amerikanischen Luftangriffe auf Wiener Neustadt ist daher für den Historiker von besonderem Interesse.

Der Luftkrieg über Österreich im Zweiten Weltkrieg zählt noch heute eindeutig zu jenem Bereich, welcher noch nicht oder nur im eingeschränkten Umfang aufgearbeitet wurde. Zwar gibt es einzelne Untersuchungen unterschiedlichster Qualität zu österreichischen Städten wie Salzburg,[1] Wien[2] und Wiener Neustadt[3]

[1] Reinhard R. *Heinisch*, Erich *Marx*, Harald *Waitzbauer*, Bomben auf Salzburg - Die „Gauhauptstadt“ im „Totalen Krieg“ (Salzburg 1994).
[2] Marcello *La Speranza*, Bomben auf Wien 1944/45 - Erlebnisse im Luftschutzkeller (Wien 2003). – Das genannte Buch ist als eine Sammlung von unterschiedlichen Zeitzeugenberichten anzusehen. Eine zusammenhängende und wissenschaftlich qualitativ hochwertige Untersuchung zu den Luftangriffen auf Wien von 1944 bis 1945 ist bis heute nicht verfügbar.

oder auch Bundesländern wie Steiermark und Kärnten[4] bzw. Vorarlberg und Tirol,[5] aber es fehlt ein zusammenfassendes Werk zum Luftkrieg über Österreich. Meine Dissertation schließt hier die Lücke für das südliche Niederösterreich (als Standort der „Wiener Neustädter Flugzeug-werke“) und ist ein Beitrag zum Gesamtverständnis der Durchführung des alliierten Luftkrieges gegen das Deutsche Reich und den Raum der damaligen „Ostmark“ im speziellen. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren ab 1943 das wichtigste alliierte Angriffsziel innerhalb der „Ostmark“ und bis Mitte 1944 wurden fast alle Angriffe der amerikanischen Bomber ausschließlich zum Zwecke ihrer Zerstörung geflogen.

[3] Markus *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt - Die Zerstörung eines der wichtigsten Rüstungszentren des Deutschen Reiches, Der Luftkrieg über der Allzeit Getreuen von 1943 - 1945 (Wiener Neustadt 2006).
[4] Siegfried *Beer*, Stefan *Karner*, Der Krieg aus der Luft - Kärnten und Steiermark 1941-1945 (Graz 1990).
[5] Thomas *Albrich*, Arno *Gisinger*, Im Bombenkrieg, Tirol und Vorarlberg 1943 - 1945. In: Innsbrucker Forschungen zur Zeitgeschichte Bd. 8 (Innsbruck 1992).

1.1 Fragestellung und Hypothese

Zur Thematik der alliierten Luftangriffe auf Wiener Neustadt wurden von mir im Jahr 2002 eine Diplomarbeit[6] verfasst und im Jahr 2006 ein Buch[7] veröffentlicht. Die Diplomarbeit diente einer ersten wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Thema und hatte zum Ziel, die Luftangriffe auf Wiener Neustadt in ihrer grundsätzlichen Form und unter Abstützung auf Sekundärquellen, d. h. die vorhandene Literatur, darzustellen. Dabei wurden auch erstmals vereinzelte zeitgenössische Quellen berücksichtigt. Bei der Erstellung meiner Diplomarbeit wurde ich jedoch bereits mit einer Vielzahl von persönlichen Erlebnissen von Betroffenen konfrontiert. Dieser Umstand überzeugte mich schließlich davon, das bis dahin gesammelte Material und vor allem die zahlreichen Zeitzeugeninterviews im Jahr 2006 in Buchform herauszugeben.

Bei der Recherche zum Thema und bei der Verfassung meines Buches erkannte ich, dass der Rüstungskomplex Wiener Neustadt tatsächlich von zentraler Bedeutung für das Dritte Reich gewesen war, und warum die Alliierten von Beginn an alles daran gesetzt hatten, diesen zu zerstören. Die Notwendigkeit, Wiener Neustadt zu bombardieren, war von den höchsten alliierten politischen und militärischen Entscheidungsträgern ab dem Sommer 1941 intensiv diskutiert worden. Dieser Umstand erforderte eine tiefergehende wissenschaftliche Untersuchung. Die vorliegende Dissertation stellt nun das Ergebnis dieser Forschungen dar. Erstmals kann nun klar eine Antwort darauf gegeben werden, welche herausragende Bedeutung die Alliierten dem Rüstungsstandort Wiener Neustadt während des Zweiten Weltkrieges beimaßen. Und warum man bereits im Sommer 1941 daran dachte, dieses Ziel im Falle eines amerikanischen Kriegseintritts als eines der ersten zu zerstören.

Es kann auch eine eindeutige Aussage darüber getroffen werden, welchen Aufwand die Alliierten, und hier im besonderen Maße die amerikanischen

[6] Markus *Reisner*, Der Luftkrieg über Wiener Neustadt 1943-1945 (ungedr. Diplomarbeit Wiener Neustadt 2002).
[7] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt.

Luftstreitkräfte, betrieben, um den Rüstungsstandort Wiener Neustadt zu zerstören und welchen Anteil ihre Maßnahmen zur Zerstörung Wiener Neustadts in ihrer Gesamtstrategie einnahmen. So lässt sich am Beispiel der Stadt Wiener Neustadt auch das Dilemma darstellen, in welchem sich die amerikanische Luftwaffe im Herbst 1943 befand. Zu einem Zeitpunkt, als die erlittenen Verluste und der erforderliche Aufwand an Bombern und eingesetzten Crews das gesetzte Ziel fast unerreichbar erscheinen ließ. Die amerikanische Luftwaffe und ihre Besatzungen kämpften zu diesem Zeitpunkt am Himmel über Europa buchstäblich um „ihr Leben“, und auch die Zerstörung von Wiener Neustadt sollte sich von Beginn an als nicht einfach darstellen.

Die in ihrer Größe und Ausdehnung überschaubare Stadt Wiener Neustadt eignet sich, aufgrund der enormen Bedeutung ihrer Rüstungsindustrie für das Dritte Reich und seine Luftwaffe, hervorragend für eine detaillierte wissenschaftliche Untersuchung. Derartiges wurde bisher noch kaum versucht, da bis jetzt in den meisten Werken zur Luftkriegsthematik des Zweiten Weltkrieges die Luftkriegskampagnen der Alliierten als gesamtes beurteilt und beschrieben werden. Es gibt zwar im Falle von Deutschland Beispiele zu im Bombenkrieg schwer getroffenen Städten wie Hamburg[8] und Dresden,[9] wo versucht wurde, die Bedeutung einer Stadt und den Grund ihrer Zerstörung zu erklären, doch diese Städte wurden in erster Linie vor allem ein Opfer des *Area Bombing* der britischen Luftwaffe. Obwohl sich, wie im Falle von Hamburg und Dresden, auch die amerikanische Luftwaffe an diesen Angriffen beteiligte.

Die Stadt Wiener Neustadt kann daher als Beispiel genommen werden, um die strategischen Planungen der alliierten Luftkriegsführung im Zweiten Weltkrieg auf ihre Effizienz hin zu überprüfen. Waren die richtigen Entscheidungen zur richtigen Zeit getroffen worden? Hatte man in der Auswahl der Angriffsziele korrekt gelegen oder hatte man sich geirrt? Hatte man das gesetzte Ziel mit der notwendigen Ausdauer und der entsprechenden Schwergewichtsbildung verfolgt? Und vor allem: Stand der Aufwand, welcher in

[8] Ursula *Büttner*, „Gomorrha“ und die Folgen, Der Bombenkrieg. In: Hamburg im „Dritten Reich“ (Göttingen 2005).
[9] Friedrich *Reichert*, Fakten, Dokumente und Bilder über den Luftkrieg gegen Dresden 1944/45. In: Dresdner Geschichtsbuch 10 (Altenburg 2004).

die Führung des Krieges aus der Luft gesteckt wurde, in einem Verhältnis zum Erfolg? Unter Berücksichtigung der eingangs angeführten Aspekte liegt meiner Dissertation daher folgende leitende Forschungsfrage zugrunde:

„In welchem Verhältnis standen Aufwand, d. h. von den Amerikanern eingesetzte Ressourcen, und Wirkung, also die schlussendliche Zerstörung Wiener Neustadts und seiner Kriegsindustrie?“

Der Zweck meiner Dissertation soll es sein, anhand des „Rüstungsobjekts Wiener Neustadt“ folgende Hypothese auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen:

„Aufgrund der Bedeutung der Wiener Neustädter Rüstungsindustrie für das Dritte Reich im Zweiten Weltkrieg war es notwendig, als eines der ersten strategischen Angriffsziele und aller Schwierigkeiten zum Trotz, ab 1943 den Rüstungsstandort Wiener Neustadt unter allem Umständen von den Alliierten aus der Luft zu zerstören.“

In Wiener Neustadt führte die Rüstungspolitik des Dritten Reiches von 1938 bis 1943 zu einer beispiellosen Zusammenballung von kriegswichtiger Rüstungsindustrie. Die Bedeutung des Rüstungskomplexes Wiener Neustadt wurde von den Alliierten bald erkannt und seine Zerstörung als kriegsentscheidend beurteilt. Um den Krieg am Boden gewinnen zu können, musste man die Luft beherrschen. Um die Luft beherrschen zu können, musste man die feindliche Luftwaffe und ihre Produktion an Flugzeugen zerstören sowie die Anzahl der verfügbaren erfahrenen und gut ausgebildeten deutschen Piloten verringern. Auf der alliierten Konferenz von Casablanca im Jänner 1943 wurde daher von den Alliierten das Erreichen der Luftherrschaft als oberstes Ziel beschlossen und in den Jahren 1943 bis 1944 umgesetzt. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, als zu diesem Zeitpunkt wichtigster und größter Produzent von einmotorigen Jagdflugzeugen der deutsche Luftwaffe, rückten somit an erste Stelle.

In Wiener Neustadt versuchte die amerikanische Luftwaffe jedoch, gezielt die einzelnen Rüstungsobjekte zu zerstören und nicht die Stadt selbst. Sie nahm

dabei empfindliche Rückschläge in Kauf, erlitt diese anfangs auch, und hielt trotzdem daran fest, ihre Angriffe fortzuführen. Die Angriffe auf Wiener Neustadt waren zu wichtig, um unterbrochen oder ausgesetzt zu werden. Die amerikanische Luftwaffe führte sie daher allen Widrigkeiten zum Trotz durch. Sie betrieb dafür einen enormen Aufwand und erreichte schließlich ihr Ziel. Die Darstellung dieses Umstandes ist daher eine wichtige Ergänzung der heutigen nationalen aber auch internationalen Forschung zum Luftkrieg im Zweiten Weltkrieg sowie ein erster Versuch, die Luftkriegsstrategie der Alliierten gegen Rüstungsziele vom ausschließlich *Terror Bombing* bzw. *Area Bombing* klar zu trennen. Das „Fallbeispiel“ Wiener Neustadt eignet sich dazu hervorragend.

In der vorliegenden Dissertation soll nicht im Detail auf die Durchführung und den Ablauf der einzelnen Luftangriffe auf Wiener Neustadt eingegangen werden. Sie werden nur überblicksmäßig dargestellt. Es dienen die amerikanischen Berichte über die erreichten Schäden sowie die daraus resultierenden und getroffenen Maßnahmen von deutscher Seite als Grundlage für die Beantwortung der Frage nach Aufwand und Nutzen. Diese Frage soll einerseits in materieller Hinsicht und andererseits durch die Untersuchung der strategischen Maßnahmen beantwortet werden. Bei den strategischen Maßnahmen werden vor allem jene Entscheidungen einer Prüfung unterzogen, welche von Seiten der Alliierten getroffen wurden, um ihr gestecktes Kriegsziel zu erreichen. Auch die Alliierten, und hier vor allem die amerikanischen Streitkräfte, konnten ihre Entscheidungen, trotz ihres scheinbar im Überfluss vorhandenen Nachschubes und ihrer enormen Rüstungsproduktion, nicht ohne genaues Abwägen treffen. Vor allem in den Jahren 1942 bis 1943 musste jede strategische Entscheidung, jeder einzelne, tief ins Deutsche Reich geflogene Bombenangriff, genau abgewogen werden.

Eine summarische Auflistung und ein Abwägen und Gegenüberstellen von „erfolgreich“ abgeworfenen Bomben und abgeschossenen Bombern versus Zerstörungen am Boden und Fertigungseinbrüchen bei der Rüstungsproduktion ist hier unzureichend. Vielmehr lassen sich erst durch die Untersuchung der strategischen Entscheidungen auf alliierter und deutscher Seite Schlussfolgerungen treffen, welche eine abschließende zusammenfassende

Gegenüberstellung möglich machen. Es kann damit eine Antwort gegeben werden, ob der „strategische Aufwand“ und die daraus abgeleiteten Maßnahmen der Alliierten schließlich als „bedeutenden Nutzen“ die Zerstörung eines wichtigen Rüstungsziels zur Folge hatten. Hatte man die richtigen Maßnahmen und Entscheidungen getroffen? War der über mehrere Monate durchgeführte, umfangreiche Einsatz von Material und Personal zu Recht notwendig gewesen, oder hätte das Ziel auch über einen anderen Weg erreicht werden können? Der Begriff „Strategie“ definiert sich in diesem Zusammenhang ausschließlich im modernen militärischen Sinne, als: *„… die koordinierte Anwendung und Ausnützung aller Mittel und Möglichkeiten des Staates zur Wahrung der sicherheitspolitischen Ziele gegenüber allen Bedrohungen“.*[10]

Die vorliegende Dissertation gliedert sich im Westlichen in drei Abschnitte. Zu Beginn wird im Abschnitt *Strategy* ein detaillierter Überblick über die alliierte Luftkriegsführung von 1939 bis 1945 gegeben. Es werden hier eingangs die theoretischen Grundlagen und Denkansätze sowie der technische Entwicklungsstand der 1930er Jahre rezitiert. Diese Rahmenbedingungen schufen die Voraussetzungen für die umfangreichen alliierten Bombenangriffe während des Zweiten Weltkrieges auf das Dritte Reich und auf Japan. Danach werden der amerikanische Kriegseintritt im Dezember 1941 und seine Entwicklungen und Folgen bis 1942 beschrieben. In weiterer Folge wird dargelegt, wie ab 1942 die strategischen Bomberflotten der britischen *Royal Air Force* (*RAF*) und der amerikanischen *United States Army Air Force* (*USAAF*) die ihnen zugeordneten Rollen auf dem europäischen Kriegsschauplatz erst finden mussten. Wie sie sich dabei gegen die deutsche Luftwaffe im Kampf um die Luftherrschaft durchsetzten (1943 bis 1944), und in welcher Art und Weise, sowie mit welcher Zielsetzung sich ihre Einsätze im Verlauf des Luftkrieges bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges (1944 bis 1945) entwickelten und schlussendlich den Kriegsverlauf beeinflussten. In diesem Abschnitt wird auch die alliierte Beurteilung der Bedeutung der Rüstungsindustrie in Wiener Neustadt, als Auslöser der umfangreichen amerikanischen Bombenangriffe, dargestellt. Wiener

[10] Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport (BMLVS) Vorschriftenabteilung (Hg.), Militärlexikon ÖBH (Wien 2011) 45. – Im Fall der vorliegenden Dissertation ist jedoch hier der „Staat“ durch „alliierte Staatengemeinschaft“ zu ersetzen.

Neustadt und seine Rüstungsbetriebe rückten spätestens im Sommer 1941 in den Fokus der alliierten Planer und wurden ab 1942 als eines der wichtigsten zu zerstörenden Rüstungsziele des Dritten Reiches angesehen. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ mussten von weitreichenden Bomberverbänden so rasch wie möglich angegriffen werden, wollten die alliierten Luftflotten den Himmel über dem Deutschen Reich beherrschen. Nur so würde es möglich sein, die Voraussetzungen für eine alliierte Landung in Westeuropa zu schaffen. Der erste Abschnitt soll einen Gesamtüberblick über die strategische Luftkriegsplanung und -führung der Alliierten im Zweiten Weltkrieg geben. So ist es möglich, die in weiterer Folge beschriebenen Angriffe auf Wiener Neustadt exakt einordnen zu können.

Im Abschnitt *Effort* erfolgt am Beginn eine Darstellung der Bedeutung der in Wiener Neustadt ab 1939 ansässigen Kriegsindustrie des Dritten Reiches aus der Sicht der deutschen Rüstungswirtschaft im Frühjahr 1943. Dies ist notwendig, um die Wichtigkeit der Wiener Neustädter Rüstungsindustrie für das Deutsche Reich erkennen und einordnen zu können. Erst das Herausstreichen dieser Bedeutung lässt nachvollziehen, warum die Stadt Wiener Neustadt derart in Mitleidenschaft gezogen wurde. Es wird dargestellt, wie es dazu kommen konnte, dass im Jahr 1942 die in Wiener Neustadt ansässigen „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zu einem der Hauptrüstungsproduzenten der deutschen Luftwaffe aufgestiegen waren. In weiterer Folge werden überblicksmäßig die amerikanischen Luftangriffe auf Wiener Neustadt dargestellt. Es werden Angriffsziel und Zweck jedes einzelnen Angriffes und das dabei erreichte Ergebnis der Bombenabwürfe beschrieben. Hier erfolgt auch wiederholt ein Verweis auf die im Kapitel *Strategy* angeführten strategischen Absichten der alliierten Luftwaffenplaner und eine Darstellung und Einordnung der alliierten Anstrengungen zur Zerstörung Wiener Neustadts innerhalb der Gesamtanstrengungen der alliierten strategischen Luftkriegsführung. Somit kann die gegen Wiener Neustadt geführte Kampagne in den gesamten Verlauf des von 1942 bis 1945 über Europa ausgefochtenen Luftkrieges exakt eingeordnet werden. Anhand der gegen die in Wiener Neustadt angesiedelten Rüstungsbetriebe geflogenen Luftangriffe lassen sich daher auch alle Phasen der strategischen alliierten Luftkriegsführung darstellen. Diese einzelnen Phasen mit

ihren Operationen und Einsätzen, welche im großen Ausmaß von 1942 bis 1945 über dem gesamten Deutschen Reich stattfanden, lassen sich regional begrenzt auch anhand des Beispiels der Stadt Wiener Neustadt im Detail erläutern. Gerade aufgrund dieses Umstandes eignet sich das Schicksal Wiener Neustadts im Besonderen für eine entsprechende Untersuchung.

Im Abschnitt *Benefit* wird abschließend dargestellt, welcher Nutzen sich für die Alliierten aus der Zerstörung der Wiener Neustädter Rüstungsbetriebe ergab. Damit wird auch auf die Frage eingegangen, ob der Aufwand notwendig gewesen war. Dabei wird im Detail auf die Auswirkungen der im Kapitel *Effort* beschriebenen Luftangriffe Bezug genommen. Welchen Auswirkungen hatten die durch die Luftangriffe bewirkten Schäden an den Rüstungsobjekten in Wiener Neustadt? Wie reagierten die deutsche Rüstungswirtschaft und die deutsche Luftverteidigung auf diese? Vor allem jedoch soll klar dargelegt werden, welche Auswirkungen die zunehmende Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ auf die Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffe hatte. Führten die wiederholten Bombardierungen zu dem von den Alliierten erwarteten Fertigungseinbruch, bzw. wurden die deutschen Piloten in ihren Abwehreinsätzen zum Schutz der wichtigen Rüstungsbetriebe zunehmend abgenutzt? In diesem Abschnitt wird auch erörtert, welchen Aufwand es die amerikanische Luftwaffe von 1943 bis 1945 schlussendlich gekostet hatte, das Angriffsziel Wiener Neustadt zu zerstören.

Die auf den höchsten politischen alliierten Ebenen während des Krieges getroffenen strategischen Entscheidungen waren einer Fülle von unterschiedlichen Einflussfaktoren unterworfen. Sie wurden vor allem aufgrund von politischen Vorgaben und Interessen getroffen und ließen dabei sehr oft die Planungen des Militärs unberücksichtigt. Gerade am Beispiel des strategischen Luftkrieges im Zweiten Weltkrieg lässt sich dies anschaulich nachvollziehen. So waren die alliierten Luftstreitkräfte gezwungen, ab 1942 über Europa einen Luftkrieg zu führen, auf welchen sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorbereitet waren und wofür ihnen die notwendige praktische Erfahrung fehlte. Doch der Einsatz von weitreichenden Bombern war über einige Zeit die einzige Möglichkeit der Westalliierten, etwas aktiv gegen das Dritte Reich unternehmen, bzw. die

verbündeten sowjetischen Truppen bei ihrem verzweifelten Kampf gegen die Deutsche Wehrmacht in Russland unterstützen zu können. Der notwendige Schutz der Rüstungsbetriebe des Deutschen Reiches durch Jagdflugzeuge und Fliegerabwehr band dabei nicht unwesentliche militärische Kräfte an der Heimatfront und erforderte eine Mobilisierung weiter Teile der Bevölkerung zum „totalen Kriegseinsatz“.

Doch wie die deutsche Luftwaffe im Spätsommer 1940 in der Luftschlacht über England feststellen hatte müssen, dass *„der Bomber nicht immer durchkommt“*, so mussten ab 1942 die britischen und amerikanischen Luftflotten über Deutschland erkennen, dass sie mit ihren schweren viermotorigen Bombern noch weit davon entfernt waren, den Himmel über Deutschland zu beherrschen. Es musste zuerst die deutsche Luftwaffe mit ihren Jagdflugzeugen unschädlich gemacht, die Produktion von Jagdflugzeugen zerschlagen und die Ausbildung von Piloten unterbunden werden. Dazu waren die alliierten Bomber aber vorerst alleine nicht in der Lage. Es bedurfte erst eines weiteren, vor allem technologischen Schrittes. Erst das Erscheinen der, mit weitreichenden Zusatztanks ausgestatteten, amerikanischen Begleitjäger am Himmel über dem Deutschen Reich ab dem Frühjahr 1944 und die daraus resultierende Niederringung der deutschen Luftwaffe führte schließlich dazu: „*dass die Bomber durchkamen.*“

1.2 Angewandte Methode

In der vorliegenden Dissertation erfolgte die erforderliche Auswertung des zur Erstellung der Arbeit benötigten Materials fast ausschließlich in Form von Text-, Dokumenten- und Literaturanalyse. Die für die Bearbeitung notwendige Sichtung und Erhebung von zeitgenössischen Texten und Dokumenten erfolgte in amerikanischen, englischen, russischen, deutschen und österreichischen Archiven und Sammlungen. Hierbei wurden vom Verfasser persönlich entsprechende Forschungsreisen unternommen, um jeweils vor Ort eine umfassende Einsicht in den jeweiligen Archivbestand zum Thema bekommen zu können. Es war für die vorliegende Arbeit vor allem möglich, in den Vereinigten Staaten von Amerika einen entsprechenden Zugang zu den relevanten Primärquellen, die strategische amerikanische Luftkriegsführung im Zweiten Weltkrieg betreffend, zu bekommen.

Neben der umfangreichen Auswertung der in den entsprechenden Archiven eingesehenen Texte und Dokumente erfolgte eine zusätzliche Ergänzung durch die Analyse von relevanten Sekundärquellen. Es wurde dazu entsprechende Literatur zur Luftkriegsthematik des Zweiten Weltkrieges ausgewählt. Als Erscheinungen der letzten Jahre, welche besondere Aufmerksamkeit erregten, seien hier beispielhaft die Bücher: „Die Wurzeln des Sieges - Warum die Alliierten den Zweiten Weltkrieg gewannen“ von Richard Overy, „Der Brand - Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945“ von Jörg Friedrich sowie der Aufsatz „*The Strategic Air War in Europe and Air Defence of the Reich, 1943 - 1944*.” von Horst Boog zu nennen.[11]

Durch die qualitative Forschungsmethode der Hermeneutik wurden die einzelnen, aus den zeitgenössischen Texten, Dokumenten und der Literaturanalyse generierten, Erkenntnisse zueinander in Verbindung gebracht.

[11] Richard *Overy*, Die Wurzeln des Sieges - Warum die Alliierten den Zweiten Weltkrieg gewannen (Hamburg 2002). – Jörg *Friedrich*, Der Brand - Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945 (München 2002). – Horst *Boog*, The Strategic Air War in Europe and Air Defence of the Reich, 1943 - 1944. In: Germany and the Second Wold War, Volume VII, The Strategic Air War in Europe and the War in the West and East Asia 1943-1944/5 (Oxford 2006).

Es wurde hierbei die „Hermeneutische Spirale“ nach Jürgen Bolten angewandt.[12] D. h. der vorliegende Gesamtinhalt der Dissertation wurde durch ein genaues Verständnis der einzelnen Texte und Dokumente erstellt und laufend ergänzt, erweitert bzw. korrigiert. Diese Methode hat einen ständigen „Verstehenszuwachs“ zur Folge und ermöglichte es dem Verfasser, dem „roten Faden“ eines spezifischen Erkenntnisinteresses zu folgen. Gerade die Analyse der relevanten zeitgenössischen Texte zur amerikanischen Luftkriegsstrategie von 1941 bis 1945 zeigte hier, in welche Richtung von alliierter Seite geplant wurde, welche strategischen und operativen Entscheidungen getroffen wurden und ob sich diese schlussendlich im Verlaufe des Krieges als richtig erwiesen.[13]

Zusätzlich wurden bei der Sichtung und beim Studium der unterschiedlichen Quellen auch die Grundsätze der qualitativen Inhaltsanalyse nach Legewie berücksichtigt und angewandt.[14] Diese Methode stammt aus den Sozialwissenschaften und eignet sich besonders zur Sichtung von Texten und Dokumenten unterschiedlichster Natur und Herkunft. Sie ermöglicht es, Textmengen unterschiedlichen Umfangs systematisch zu zerlegen und daraus zentrale Aussagen und Erkenntnisse herauszufiltern. Legewie definiert dabei folgende Schritte und Maßnahmen der Auswertung bzw. Analyse von Texten: „*Orientierung, Einbeziehen von Kontextwissen, Durcharbeiten des Textes, Einfälle ausarbeiten, Stichwortverzeichnis erstellen, Zusammenfassung niederschreiben, Bewertung durchführen, Auswertungsstichwörter erstellen, Konsequenzen folgern, Ergebnisdarstellung verfassen.“*[15]

Für die vorliegende Dissertation wurden im großen Umfang fast ausschließlich Primärquellen herangezogen. Der Großteil dieser Quellen stammt aus amerikanischen Archiven. Bei ihnen handelt es sich im überwiegenden Ausmaß um verschriftlichte Analysen, Empfehlungen sowie um Einsatz- und Auswerteberichte. Sie wurden auf den verschiedensten militärischen, aber auch politischen Ebenen verfasst und weitergereicht. Ihre Analyse zeigt daher eine

[12] Jürgen *Bolten*, Die Hermeneutische Spirale, Überlegungen zu einer integrativen Literaturtheorie. In: Poetica Bd. 17 (München 1985).
[13] *Bolten*, Die Hermeneutische Spirale, 15-25.
[14] Juliet *Corbin*, Anslem *Strauss*, Grounded Theory: Grundlagen Qualitativer Sozialforschung (o. O. 1996).
[15] *Corbin*, *Strauss*, Grounded Theory, 23-45.

exakte Innenansicht der Führungsgremien der amerikanischen Luftwaffe, ihrer Planungen und Entscheidungen von 1941 bis 1945. Es hat sich für den Verfasser dieser Dissertation als sinnvoll erwiesen, die verfügbaren Texte vor allem mit den oben genannten Methoden zu untersuchen, um hier den Überblick wahren und ein entsprechend aussagekräftiges Ergebnis erreichen zu können.

Gerade bei einer Arbeit über den strategischen Luftkrieg ist es wichtig, sich vor allem auf Primärquellen abzustützen. Den Alliierten wurde zu Ende des Zweiten Weltkrieges bewusst, dass die umfangreiche Bombardierung deutscher und japanischer Städte noch eine Vielzahl von Fragen aufwerfen würde. In der in den Jahrzehnten nach Ende des Zweiten Weltkrieges gerade im angelsächsischen Raum verfassten Sekundärliteratur lässt sich daher immer wieder ein Versuch erkennen, den Sinn der alliierten Bombardierungen zu erklären und zu rechtfertigen. Umso wichtiger ist es daher, durch das Studium zeitgenössischer, von Militär und Politik verfasster Schriftstücke einen Einblick in die tatsächlich zu diesem Zeitpunkt vorherrschende Stimmung zu bekommen. Während des Krieges erschien den Alliierten jedes Mittel, dem Gegner zu schaden, recht zu sein. Nach Ende des Krieges wurden manche Maßnahmen differenzierter gesehen, und mancherorts distanzierte man sich auch von den durch das Militär durchgeführten Maßnahmen. So geschah dies bei der britischen Nachkriegsbeurteilung der während des Krieges durchgeführten Flächenbombardements deutscher Städte durch die *RAF*.

Zusätzlich zur Text-, Dokumenten- und Literaturanalyse wurden zur Thematik, als Ergänzung und bei Verfügbarkeit, Interviews mit relevanten, noch verfügbaren Zeitzeugen geführt. *Oral History* stellte bei der Generierung der Erkenntnisse eine zusätzliche Möglichkeit dar, die getroffenen Schlüsse auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Hier musste jedoch die Besonderheit des „Faktors Mensch“ berücksichtigt werden. Und es darf nicht vergessen werden, dass zu einer Analyse von strategischen und operativen Entscheidungen nur Aussagen von Personen herangezogen werden sollten, welche auch tatsächlich in dieser Zeit auf strategischer und operativer Ebene tätig waren. Von diesen aber sind nur noch sehr wenige am Leben.

Es war bei der Einarbeitung der Aussagen von Zeitzeugen aber auch zu berücksichtigen, dass Nachkriegsinterviews möglicherweise eine Meinung wiedergeben, welche unter dem Eindruck der Nachkriegsgeneration zu einem Thema entstanden ist. Eine weitere Herausforderung stellte der Umstand dar, dass die zu sichtenden Dokumente auf amerikanischer und britischer Seite ausschließlich in Englisch verfasst wurden, bzw. auch die relevanten Zeitzeugeninterviews in Englisch geführt wurden, womit die Notwendigkeit der exakten Übersetzung und Interpretation vorherrschte. Nur so konnte ein „Verstehensdefizit“ ausgeschlossen werden.

1.3 Verfügbare Quellen

Amerikanisches Aktenmaterial zur Thematik ist in großem Umfang vorhanden. Dieses befindet sich fast ausschließlich in entsprechenden Archiven in den Vereinigten Staaten von Amerika. Hervorzuheben sind hierbei das amerikanische Nationalarchiv *National Archives and Records Administration* (*NARA)* in Washington, die *Air Force Historical Research Agency* (*AFHRA*) auf der *United States Air Force Base* (*USAFB*) von Maxwell, Alabama, sowie das Archiv des *National Museum of the United States Air Force* auf der *USAFB* in Dayton, Ohio. Alle drei Institutionen verfügen über umfangreiche Aktenbestände zur amerikanischen Luftkriegsführung im Zweiten Weltkrieg. Dabei ist die *AFHRA* jedoch als das Hauptarchiv der *USAAF*, also der amerikanischen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg, anzusprechen. Die Aktenbestände der *AFHRA* sind daher zur Thematik am aussagekräftigsten.

Die Stadt Wiener Neustadt wurde gegen Ende des Krieges auch wiederholt von der sowjetischen Luftwaffe bombardiert. Der Beitrag dieser Luftangriffe zur Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und der wichtigen Verkehrseinrichtungen war jedoch bescheiden. Trotzdem ist es notwendig, auch hier die entsprechenden Unterlagen über die durchgeführten Angriffe in die Analyse einzubeziehen. Diese Texte und Dokumente finden sich im Zentralarchiv des Verteidigungsministeriums der Russischen Föderation (ZAMO) in Podolsk bei Moskau bzw. im Russischen Staatlichen Militärarchiv (RGVA) in Moskau.

Bestände an deutschem Aktenmaterial haben den Zweiten Weltkrieg nur zum Teil überstanden. Umfangreiches Aktenmaterial, vor allem zur Thematik der deutschen Luftwaffe und der Fliegerabwehr, sowie die Wehrwirtschaft und Rüstungsproduktion des Deutschen Reiches betreffend, befindet sich im deutschen Bundesarchiv/Militärarchiv (BAMA) in Freiburg im Breisgau. Hier sind, die Analyse der deutschen Luftwaffenproduktion von 1939 bis 1945 betreffend, vor allem die Aktenbestände über die deutschen Wehrwirtschaft und Rüstungsproduktion überaus aussagekräftig. Eine Vielzahl von erbeuteten

deutschen Unterlagen finden sich aber auch im, oben bereits erwähnten, amerikanischen Nationalarchiv in Washington bzw. im britischen Nationalarchiv *The National Archives* (NA) in London. Nach Ende des Krieges wurden umfangreiche deutsche Aktenbestände in die USA und nach England verbracht und systematisch erfasst, auf Mikrofilm gebannt und auch ausgewertet. Aktenmaterial über die Auswirkungen der Bombenangriffe auf Wiener Neustadt und seine Rüstungsbetriebe findet sich außerdem im Wiener Neustädter Stadtarchiv (WNSA), im Niederösterreichischen Landesarchiv (NöLA) sowie im Österreichischen Staatsarchiv/Archiv der Republik (ÖStA/AdR).

Zur Auswertung der durch die Bombardierungen in Wiener Neustadt erreichten Zerstörungen anhand von Luftbildern wäre im deutschsprachigen Raum die in Deutschland ansässige Luftbilddatenbank Karlsruhe zu nennen, welche über ein hervorragendes Archiv von alliierten und deutschen Luftaufnahmen aus dem Zweiten Weltkrieg verfügt. Diese Unterlagen finden sich im Original in Amerika und Großbritannien. So ist auf amerikanischer Seite erneut *AFHRA* zu erwähnen, während auf britischer Seite die Luftbilddatenbank der *University of Keele* in Keele anzuführen ist. Alle drei Institutionen verfügen über umfangreiche Bestände an alliierten Luftbildern aus dem deutschen Raum. Nützliche Quellen zur Thematik finden sich auch in diversen Privatarchiven, in den Sammlungen privater Historiker zum Thema, oder auch in mancher Bibliothek.

Die oben genannten Archive wurden von mir im Rahmen meiner Forschungsarbeiten besucht und das entsprechende Aktenmaterial eingesehen. Vor allem in den alliierten Unterlagen der Jahre von 1941 bis 1945 kommt die Wichtigkeit Wiener Neustadts klar zum Ausdruck. So wurde die Aufnahme von Angriffen gegen Wiener Neustadt auf höchster allliierter, politischer und militärischer Ebene ab dem Sommer 1941 intensiv diskutiert. Wiener Neustadt und seine Rüstungsindustrie waren auch Thema auf der bedeutenden alliierten Konferenz von Casablanca im Jahr 1943.

Bei der Erstellung der vorliegenden Dissertation standen mir als *Oral History* die persönlichen Aussagen von zwei amerikanischen Offizieren zur

Verfügung, welche während des Krieges in Positionen eingesetzt waren, welche sie in die Lage versetzten, detaillierte Aussagen zu den Planungen der amerikanischen Luftwaffe zum Einsatz ihrer Bomber und Jäger von 1941 bis 1945 zu treffen. *General (ret.)* Jacob E. Smart nahm als hochrangiger Planungsoffizier und Mitglied des *Air Corps Advisory Councils (ACAC)* der amerikanischen Luftwaffe unter anderem an der alliierten Konferenz von Casablanca im Jahr 1943 teil und führte eine schwere Bombergruppe in Einsätzen über Österreich und Süddeutschland. Smart war auch der verantwortliche Planer für den ersten umfangreichen strategischen Luftangriff der amerikanischen Luftwaffe auf die rumänischen Erdölfelder von Ploiesti am 1. August 1943. Er wurde am 10. Mai 1944 über Wiener Neustadt abgeschossen. *Brigadier General (ret.)* Arthur C. Agan führte eine Jagdfliegergruppe über Süddeutschland und Österreich und wurde am 31. März 1945 bei einem Einsatz im Raum Wiener Neustadt abgeschossen. Beide konnten einen detaillierten Einblick in die Führung des strategischen Luftkrieges durch die amerikanische Luftwaffe von 1942 bis 1945 geben. Smart fertigte auch ein unveröffentlichtes Manuskript zu seinen Erlebnissen von 1941 bis 1945 an. Dieses stand dem Autor ebenfalls zur Verfügung. Diese schriftlichen Aufzeichnungen und die unterstützenden Aussagen dieser Zeitzeugen geben eine detaillierte Übersicht über die strategischen Überlegungen der Alliierten während der Konferenz von Casablanca und auf den Konferenzen danach. Diese Narrative sind daher eine nicht unbedeutende Quelle zum strategischen Luftkrieg der Alliierten, und hier im Besondern der amerikanischen Luftwaffe.[16]

Als weiteres unveröffentlichtes Manuskript standen mir die detaillierten Aufzeichnungen von *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes zur Verfügung. Hughes stellte im Sommer 1941 gemeinsam mit anderen amerikanischen Luftwaffenoffizieren das sogenannte *Air Corps Intelligence Department (ACID)*

[16] *General (ret.)* Jacob E. Smart wurde von mir persönlich im Sommer 2005 bei einem Forschungsaufenthalt in den USA besucht. Jacob E. Smart verstarb im November 2006 im Alter von 97 Jahren. Mit *Brigadier General (ret.)* Arthur C. Agan führte ich ab 2002 einen regen Briefverkehr. Er verstarb im Jahr 2004. Am Ende ihrer aktiven Dienstzeit wurden durch die *Air Force Historical Research Agency (AFHRA)* detaillierte Interviews mit *General (ret.)* Jacob E. Smart und *Brigadier General (ret.)* Arthur C. Agan geführt. Diese Aufzeichnungen liegen heute im Archiv der *AFHRA* auf. Ergänzt werden diese Berichte durch, dem Verfasser vorliegende, persönliche Aufzeichnungen der Genannten.

auf. Dieses wurde zum zentralen strategischen Planungsgremium der amerikanischen Luftwaffe und zeichnete für die Einsatzplanung und Einsatzführung der strategischen Luftangriffe in Europa verantwortlich. Hughes und seine Mitarbeiter formulierten strategische Zielsetzungen, fassten diese in Kampagnen zusammen und wählten schlussendlich die anzugreifenden Ziele aus. Hughes war es, der als erster einen kombinierten strategischen Luftangriff auf die beiden wichtigsten Flugzeugwerke des Deutschen Reiches in Wiener Neustadt und Regensburg als Plan entwarf. Wiener Neustadt wurde am 13. August 1943 angegriffen, und Regensburg und Schweinfurth (Jagdflugzeug- und Kugellagerproduktion) am 17. August 1943. Diese beiden, *JUGGLER* und *DOUBLE STRIKE* genannten *USAAF*-Operationen waren die ersten umfangreichen strategischen Angriffe der amerikanischen Luftwaffe in Europa mit dem Ziel der Vernichtung der deutschen Luftwaffe am Boden und in der Luft. Hughes Aufzeichnungen sind als eine der wichtigsten Quellen zu bezeichnen. Sie vermitteln eine aufschlussreiche Innenansicht der alliierten Luftkriegsplanungen.[17]

In der vorliegenden Dissertation wurden vor allem amerikanische Texte und Dokumente zur Untersuchung der Fragestellung und zur Prüfung der aufgestellten Hypothese herangezogen. Sie lassen eine exakte Sicht auf die Luftkriegsstrategie der Alliierten in den Jahren 1939 bis 1945 zu. Dabei steht die amerikanische Luftwaffe im Vordergrund, da sie fast ausschließlich alleine die Zerstörung der Rüstungsziele in Wiener Neustadt durchzuführen hatte. Aus den eingesehenen und verwendeten Texten und Dokumenten lässt sich herauslesen, welche Bedeutung Wiener Neustadt und seiner Rüstungsproduktion beigemessen wurde, welche Maßnahmen getroffen wurden, um diese Produktionsstätten wirksam bekämpfen zu können, und welcher Aufwand schlussendlich von Nöten war, um das gesteckte Ziel der Zerstörung zu erreichen.

In meiner Dissertation wurde das Schwergewicht auf die Beurteilung und Auswertung von amerikanischen Quellen gelegt. Dies war eine Voraussetzung

[17] Das unveröffentlichte Manuskript von *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, befindet sich heute im Archiv der *Air Force Historical Research Agency* (*AFHRA*) in Maxwell, Alabama.

für die Genehmigung dieses Dissertationsvorhabens. Es ist daher nicht Ziel der Dissertation, die Zerstörung der Bausubstanz von Wiener Neustadt, die Maßnahmen des zivilen Luftschutzes und die zivilen Opfer infolge der Luftangriffe zu untersuchen.[18] Es wird in den einzelnen Abschnitten der Dissertation die alliierte, und hier im Speziellen die amerikanische Sicht der Luftangriffe auf Wiener Neustadt betrachtet. Dies ist überaus aufschlussreich, denn eine detaillierte Auswertung der vorhandenen amerikanischen zeitgenössischen Quellen lässt die besondere und herausragende Bedeutung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ ab dem Sommer 1941 erkennen. Dem Zeitraum von 1942 bis 1943, also vom Beginn des Aufbaues der amerikanischen strategischen Bomberflotten bis zum ersten Angriff auf Wiener Neustadt im Sommer 1943, kommt eine besondere Bedeutung zu. Erst das Verstehen der Entwicklungen von 1942 bis 1943 lässt die amerikanischen Angriffe und deren Auswirkungen von 1944 bis 1945 verstehen. Die einzigartige Bedeutung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in der allliierten Zielauswahl wird in der vorliegenden Dissertation erstmals wissenschaftlich untersucht und in einer zusammenfassenden Weise präsentiert.

[18] Eine detaillierte Untersuchung der Zerstörung der Bausubstanz der Stadt Wiener Neustadt durch die Bombenabwürfe und eine Darstellung der durch die Bombenangriffe erlittenen Opfer in der Zivilbevölkerung und unter den ausländischen Zwangsarbeitern der Rüstungsindustrie findet sich in meinem Buch „Bomben auf Wiener Neustadt“.

2. Strategy – Die amerikanische strategische Luftkriegsplanung und -führung von 1941 bis 1945

Im ersten Abschnitt werden zu Beginn die theoretischen Überlegungen und praktischen Entwicklungen des taktischen und strategischen Luftkrieges in den späten 1930er und frühen 1940er Jahren dargestellt. Dabei wird zuerst auf das zu diesem Zeitraum entwickelte britische Verständnis der Luftkriegsführung eingegangen. Diese Darstellung ist notwendig, um als Vergleich die Entwicklung der amerikanischen Doktrin des Einsatzes weitreichender strategischer Luftstreitkräfte verstehen zu können, spielten die alliierten Briten in ihrem besonders engen Verhältnis zum amerikanischen Verbündeten doch eine besondere Rolle und übten auch auf diesen einen nicht unwesentlichen Einfluss aus. Weiters wird dargestellt, wie es die amerikanische Luftwaffe Ende der 1930er und Anfang der 1940er Jahre schaffte, sich innerhalb von nur kurzer Zeit zu einem schlagkräftigen strategischen Angriffsinstrument zu entwickeln. Zu Beginn des Kriegseintritts der USA im Dezember 1941 war die Luftwaffe der Vereinigten Staaten von Amerika nicht auf einen strategischen Luftkrieg mit weitreichenden schweren viermotorigen Bombern vorbereitet, doch Vordenker und strategische Planer hatten bereits in den Jahren zuvor jene Schritte eingeleitet, welche dafür notwendig waren. Rasante technologische Entwicklungen trugen schließlich dazu bei, dass die *United States Army Air Forces* (*USAAF*) bis zum Kriegsende 1945 zu den mächtigsten Luftstreitkräften der Erde aufstiegen.[19]

Nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika schafften es diese innerhalb von nur kurzer Zeit zur bestimmenden Kraft auf dem europäischen Kriegsschauplatz zu werden. Konsequent wurde von amerikanischen Planern eine Strategie entwickelt mit welcher man das Deutsche Reich in die Knie zwingen wollte. Dem Einsatz von strategischen Bombern kam dabei besondere Bedeutung zu. Mitte 1942 begannen die amerikanischen

[19] Tami Davis *Biddle*, Rhetoric and Reality: The Evolution of British and American ideas about Strategic Bombing 1914-1945. (Princeton 2001) 15-20.

Bomber mit ihren ersten Luftangriffen auf Ziele auf dem europäischen Festland. Diese Angriffe folgten einer genauen Planung und hatten den Zweck, die gefährlichsten Ziele außer Gefecht zu setzen. Die im Text folgende Darstellung der alliierten europäischen Luftkriegsführung von 1942 bis 1945 macht es möglich die Luftangriffe auf Wiener Neustadt entsprechend einordnen zu können. Sie waren Teil einer umfassenden Gesamtstrategie und erfolgten exakt abgestimmt auf die Planungen der alliierten Militärs. Ein Blick auf die einzelnen Phasen des alliierten Luftkrieges lässt so die Planungen hinter den einzelnen Angriffen auf Wiener Neustadt erkennen. Die *USAAF* wurde in nur wenigen Jahren zu einer wichtigen Waffe, welche schließlich am Sieg gegen das Dritte Reich und Japan nicht unerheblich beteiligt war.

Bereits gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurden von Spezialisten der amerikanischen Luftwaffe umfangreiche Versuche unternommen, die eigene Luftkriegsführung in Europa und im Pazifik auszuwerten. Diese Untersuchungen wurden nach Kriegsende weiter intensiviert. Dabei wurden, neben der kritischen Betrachtung der eigenen Planungen, Entscheidungen und durchgeführten Operationen, auch alle verfügbaren Dokumente von deutscher Seite gesichtet. Man wollte so die eigene Angriffsstrategie einer kritischen Analyse unterziehen, aber auch Ableitungen treffen, welche in einer neuerlichen Konfrontation von Nutzen sein konnten. Diese in dem Sammelwerk *United States Strategic Bombing Survey (USSBS)* zusammengefassten Analysen ermöglichen es heute, die Entwicklung der amerikanischen Luftwaffe zu einem Mittel der strategischen Angriffsführung zu analysieren und ihre Erfolge und Misserfolge verstehen zu können. Im vorliegenden Abschnitt wurden daher vor allem Primärquellen, d. h. zeitgenössische Akten und Schriftquellen der amerikanischen Luftwaffe, aber auch entsprechende Sekundärliteratur zur Darstellung herangezogen. Diese Unterlagen über die Einsatzführung der amerikanischen Luftwaffe, befinden sich heute vor allem im Hauptarchiv der amerikanischen Luftwaffe (*Air Force Historical Research Agency*, *AFHRA*) sowie im amerikanischen Nationalarchiv (*National Archives and Records Administration*, *NARA*).

2.1 Theorie und Praxis des Luftkrieges

Die rasanten technologischen Fortschritte der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts schienen eine neuartige visionäre Kampfführung zuzulassen: einen Krieg, geführt aus der Luft durch den Einsatz weitreichender, mit Bomben beladener Flugzeuge. Immer stärkere Motoren sowie aerodynamisch ausgefeilte Konstruktionen lösten einander ab, und eine innovative Entwicklung folgte der anderen. Die Luft schien keine Grenzen mehr zu haben, und immer neue Rekorde wurden gebrochen. Britische und deutsche Flugzeuge von Herstellern wie *Supermarine* und *Messerschmitt* stellen immer großartigere, zuvor für unmöglich gehaltene, Geschwindigkeitsrekorde auf.[20]

Aufgrund der zu Ende des Ersten Weltkrieges gemachten Erfahrungen stand fest, dass Flugzeuge in Zukunft eine wesentliche Rolle in der Kriegsführung spielen sollten. Bereits vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges hatte der italienische *General* Giulio Douhet erste Gedanken über den Einsatz von Flugzeugen formuliert. Diese entwickelte er unter den persönlichen Eindrücken des Weltkrieges weiter und verfasste schließlich ein Konzept, welches den massiven Einsatz von Waffen aus der Luft zugrunde legte. Douhet hatte im Jahr 1912 die ersten italienischen Luftstreitkräfte kommandiert und im Ersten Weltkrieg den Abnützungskrieg genau analysiert. Im Jahr 1921 fasste er seine gesammelten Überlegungen erstmals in der Abhandlung mit dem Titel „Dominio dell'Aria“ (übersetzt: „Die Dominanz der Luft“) zusammen. Ein erster theoretischer Grundstein der zukünftigen strategischen Luftkriegsführung war somit gelegt. Douhet sah die Möglichkeiten einer Revolution der Kriegsführung durch Luftstreitkräfte und er war der Ansicht, dass es in den zukünftigen Auseinandersetzungen zu einer massiven Einbeziehung der Zivilbevölkerung in die Kriegsführung kommen würde. Seiner Ansicht musste es sogar das zentrale Kriegsziel sein, den Willen und die Moral der gegnerischen Bevölkerung zu brechen. Dann könnte ein Krieg schnell beendet werden und er würde sich an

[20]Auf der „Schneider Trophy“, einem bekannten internationalen Rennen für Wasserflugzeuge in den 1930ern, stellten britische *Supermarine*-Maschinen immer neue Geschwindigkeitsrekorde auf. Am 26. April 1939 erflog eine deutsche *Messerschmitt* vom Typ Me209 einen absoluten Geschwindigkeitsweltrekord von 755,138km/h. Dieser Rekord sollte in der entsprechenden Flugzeugklasse erst im Jahr 1969 überboten werden.

der Front nicht in langwierigen und verlustreichen Kämpfen in den Schützengräben dahinziehen, immer weiter genährt durch die ungestörte Produktion im Hinterland der Streitparteien.[21]

Erste Erfahrungen mit einer möglichen „revolutionären“ Luftkriegsführung wurden von einigen europäischen Mächten bereits in den entfernten Kolonien gesammelt. Im Jahr 1920 brachen in Mesopotamien Revolten gegen die britische Mandatsherrschaft aus. Der zu diesem Zeitpunkt amtierende britische Kolonialminister Winston Churchill veranlasste, dass zur Verstärkung britische Truppen nach Mesopotamien geschickt wurden. Darunter waren auch zwei Bomberstaffeln der britischen Luftwaffe. Ihr Einsatz half den britischen Truppen rasch, die Aufstände niederzuschlagen. Im Abessinienkrieg von 1935 bis 1936 setzten italienische Truppen erstmals Bomber nicht nur gegen äthiopische Truppen, sondern auch gegen die Zivilbevölkerung ein. Die Bomber führten umfangreiche Flächenbombardements durch und setzten dabei im großen Stil Senfgas ein. Mit diesen Angriffen brach Italien klar die Verordnung des Genfer Protokolls aus dem Jahr 1925, welches unter dem Eindruck der Giftgaseinsätze des Ersten Weltkrieges abgeschlossen worden war. Die verheerenden italienischen Luftangriffe sollten, ganz den Gedanken von Douhet folgend, eine rasche Entscheidung des Krieges mit sich bringen. Der italienische Feldzug führte schließlich tatsächlich zur raschen Annexion von Abessinien.[22]

Ab dem Juli 1936 bot sich mit dem Ausbruch des Spanischen Bürgerkrieges ein entsprechendes Konfliktszenario, in welchem die neuesten Entwicklungen der Flugzeugtechnik auf ihre Kriegstauglichkeit hin überprüft werden konnten. Moderne deutsche und italienische Flugzeuge vom Typ *Heinkel*, *Junkers*, *Messerschmitt* und *Caproni* waren es, welche schließlich ab 31. März 1937 die baskische Stadt Durango und am 26. April 1937 die Stadt Guernica, in

[21] Guilio *Douhet*, The Command of the Air, USAF Warrior Studies, Office of the Air Force History (Washington 1983) 10-30. – Die Betrachtungen von Douhet basierten auf einer Reihe von Annahmen, welche sich später im Zweiten Weltkrieg als falsch herausstellten. Eine seiner zentralen Annahmen war, dass die Moral der Zivilbevölkerung durch den Abwurf von Bomben rasch gebrochen werden konnte.

[22] A. J. *Barker*, The First Iraq War 1914-1918, Britain's Mesopotamian Campaign (New York, 2009) 45ff. – Asfa-Wossen *Asserate*, Aram *Mattioli,* Der erste faschistische Vernichtungskrieg. Die italienische Aggression gegen Äthiopien 1935-1941 (Köln 2006) 34ff.

Schutt und Asche legten. Im Bombenhagel fanden hunderte spanische Zivilisten den Tod und die Welt blickte entsetzt nach Spanien. Die Öffentlichkeit schrie auf und nicht zuletzt von London wurde eine Untersuchung der Angriffe gefordert. Doch die neu entstandene deutsche Luftwaffe machte mit der von ihr nach Spanien entsandten *Legion Condor* erste Erfahrungen und auch bei den englischen Militärs hinterließ dieser erste, noch rein taktisch geführte, Luftkrieg über Spanien einen bleibenden Eindruck.[23]

In diesen Jahren und unter dem Eindruck der kriegerischen Auseinandersetzungen der 1920er und 1930er setzte sich in Großbritannien die Meinung durch, dass wohl ein zukünftiger Krieg nur durch den Einsatz von weitreichenden Bombern entschieden werden konnte. Ein visionärer Vordenker wie Douhet hatte dazu das theoretische Rüstzeug geliefert. Ihn zitierte sinngemäß der einflussreiche britische Politiker und dreimalige Premierminister Stanley Baldwin, als er bereits im November 1932, also noch Jahre vor der Bombardierung von Guernica, vor dem britischen Unterhaus sagte: *„Der Bomber kommt immer durch!“,* und noch hinzufügte: *„… die einzige Verteidigung ist der Angriff, das bedeutet, man muss mehr Frauen und Kinder schneller umbringen als der Feind, wenn man sich retten will.“* Damit sprach er aus, was der erste britische Kommandeur der *Royal Air Force* (*RAF*) nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, *RAF Air Marshal* Hugh Trenchard, bereits in der, später nach ihm benannten, „Trenchard-Doktrin“ verpackt hatte: *„… die Zerstörung der gegnerischen Rüstungsindustrie und der Transportwege zur Front mittels Fernbombern ist gegenüber der offenen Feldschlacht vorzuziehen.“* Im Gegensatz zu Douhet gab Trenchard jedoch in seinen Formulierungen den Angriffen gegen die gegnerische Rüstungsindustrie den Vorzug. Die entsprechenden Angriffsziele sollten nach rüstungswirtschaftlichen Kriterien ausgewählt werden.[24]

[23] Antony *Beevor*, The Spanish Civil War (New York 2001) 30-45. – Es ist hier angebracht zu erwähnen, dass es nicht bei den Luftangriffen in Mesopotamien, Abessinien und Spanien blieb. Auch in Asien brachten japanische Bomber in den späten 30er Jahren Zerstörung und Tod über chinesische Städte und ihre Einwohner.

[24] Malcolm *Smith*, British Air Strategy between the Wars (Oxford 1984) 43-45. – Paul *Kennedy,* Die Casablanca Strategie – Wie die Alliierten den Zweiten Weltkrieg gewannen (München 2012) 99.

Doch die britische *RAF* war vor Beginn des Zweiten Weltkrieges bei weitem nicht auf eine Angriffsführung vorbereitet, wie sie von Douhet und Trenchard visionär vorausgesagt worden war. Sie war, wie auch die deutsche Luftwaffe, vor allem auf taktische Einsätze ausgerichtet. Erst spät begann man mit der Aufstellung weitreichender Bomberstaffeln. Es fehlte der *RAF* vorerst die strategische Komponente, d. h. ein Bombertypus, der eine hohe Bombenlast über große Entfernungen, also bis tief ins Hinterland des Feindes, transportieren konnte. Diese schweren mehrmotorigen Bomber waren strategisch, weil sie selbstständig operieren und durch ihre Angriffe die Kampffähigkeit eines Gegners nachhaltig zum eigenen Vorteil beeinflussen konnten. Sie schienen einen Krieg möglich zu machen, der sich nicht in einem zermürbenden Stellungskrieg, wie er von vielen im Ersten Weltkrieg erlebt worden war, festfahren konnte. Nur war die britische Luftwaffe in den späten 1930er Jahren noch weit davon entfernt, diese Ideen des Einsatzes von weitreichenden Bombern in die Praxis umsetzten zu können. Und die deutsche Luftwaffe hatte sich bei ihrem Aufbau auf ihre taktische Rolle festgelegt.[25]

2.1.1 Die Luftschlacht um England 1940

Erst vier Jahre nach Baldwins Worten, am 14. Juli 1936, wurde das britische *RAF Bomber Command* gebildet. In ihm sollten die britischen Bomber unter einer Führung zusammengezogen werden. Doch es gab auch das *RAF Fighter Command*, also die Jagdfliegerkräfte, und so war eine bestimmende Frage, wohin die finanziellen Ressourcen fließen sollten. Inzwischen rüstete Deutschland weiter auf und testete seine Luftwaffe erfolgreich in Spanien. Am 1. September 1939 marschierten schließlich deutsche Truppen in Polen ein. Der Zweite Weltkrieg hatte begonnen. Die deutsche Luftwaffe exerzierte nun in den nächsten Monaten in Polen, bald aber auch in den Beneluxstaaten und in Frankreich, den taktischen Einsatz ihrer Bomber und Jäger vor. Die Deutsche Wehrmacht zeigte, wie erfolgreich und zielgerichtet sich ein Zusammenspiel zwischen schnellen motorisierten und mechanisierten Verbänden am Boden und

[25] *Biddle*, Rhetoric and Reality, 54-58.

unterstützenden Luftwaffeneinheiten in der Luft darstellen konnte. Die Städte Warschau und Rotterdam wurden dabei aber neuerlich Beispiele für großflächige Zerstörungen in Stadtzentren durch Spreng- und Brandbomben. Frankreich wurde in wenigen Wochen erobert und deutsche Truppen standen im Sommer 1940 am Ärmelkanal. In Dünkirchen schien sich der Untergang der französischen und britischen Truppenverbände zu besiegeln. Deutsche Sturzkampfbomber vom Typ *Junkers* (Ju) 87, kurz „Stuka" genannt, fügten den alliierten Truppen schmerzhafte Verluste zu. Nur mit Mühe konnten sich die Reste des britischen Expeditionsheeres in der Operation *DYNAMO* über den Ärmelkanal retten. Zurück blieben eine geschlagene französische Armee und nach dem Waffenstillstand ein zu großen Teilen besetztes Frankreich. Großbritannien war alleine mit einem scheinbar übermächtigen Feind konfrontiert.[26]

Als die deutschen Bomber und Jäger im Sommer 1940 begannen, gegen England zu fliegen, hatte die RAF gerade genug Jäger, um sich wirksam gegen die Angreifer zur Wehr setzen zu können, aber zu wenige Bomber, um den Deutschen nachhaltige Schäden zuzufügen. Die deutsche Luftwaffe konnte im Sommer 1940, am Beginn der Luftschlacht um England, ca. 1.600 Bomber und 1.100 Jäger aufbieten, während die britische *RAF* ca. 500 Bomber und 800 Jäger zur Verfügung hatte.[27] Ein erster Angriff von 35 *RAF*-Bombern auf die deutsche Stadt Mönchengladbach in der Nacht von 11. auf den 12. Mai 1940, also zwei Tage nach Beginn des deutschen Westfeldzuges, stellte aber bereits einen ersten Beitrag des *RAF Bomber Command* zur britischen Kriegsführung dar. Der britische Premier Winston Churchill wollte mit diesem Angriff zeigen, dass der Kampf gerade erst begonnen hatte. Nur wenige Tage später, in der Nacht vom 15. auf den 16. Mai 1940, erfolgte ein erster großer Schlag der *RAF* gegen das Ruhrgebiet, das Zentrum der deutschen Kriegswirtschaft. Insgesamt 99 *RAF*-Bomber griffen dabei vor allem die wichtigen deutschen Hydrierwerke zur Kohleverflüssigung an. Obwohl das Ergebnis nur bescheiden war, so war es doch eine Warnung an die deutsche Rüstungswirtschaft. Weitere *RAF*-Angriffe gegen deutsche Rüstungsbetriebe und wichtige Verschiebebahnhöfe der

[26] Hugh *Sebag-Montefiore*, Dunkirk – Fight to the last man (London 2007) 45-53.
[27] Stephen *Bungay*, The Most Dangerous Enemy: A History of the Battle of Britain (London 2001) 33-35.

Reichsbahn folgten in den nächsten Monaten. Die Briten hatten die Theoretiker des Luftkrieges nicht vergessen. Nur wenige Monate später, am 3. September 1940, verkündete Churchill daher: *„… unsere größte Anstrengung muss darauf abzielen, die völlige Lufthoheit zu gewinnen. Die Jagdflugzeuge sind unsere Rettung, die Bomber aber unser Mittel zum Sieg!*“ [28]

Am Himmel über England tobten im Sommer und Herbst 1940 erbitterte Luftschlachten und Deutschland bestimmte Ort und Zeit der Angriffe. Deutsche *Dornier*-, *Heinkel*- und *Junkers*-Bomber sowie *Messerschmitt*-Jäger standen den britischen Jagdflugzeugen der Typen *Spifire* und *Hurricane* gegenüber. London wurde von der deutschen Luftwaffe im August 1940 erstmals bombardiert und die Briten antworteten im Gegenzug sofort mit einem ersten weitreichenden Angriff der *RAF* auf Berlin. Doch diese Einflüge der *RAF* wurden immer verlustreicher, weshalb die *RAF* begann, ihre Angriffe in die Nacht zu verlegen. Ähnlich reagierte auch die deutsche Luftwaffe, um den britischen Jägern zu entgehen. Am 14. November 1940 fügten deutsche Bomber der britischen Industriestadt Coventry schwerste Schäden zu. Insgesamt 75 % der Industrie der Stadt wurden durch den Abwurf von deutschen Brand- und Sprengbomben zerstört oder beschädigt und 568 Menschen, so viele wie noch nie zuvor bei einem Angriff, fanden den Tod. Dies markierte den Wendepunkt der deutschen Strategie, deren Zielauswahl von da an den Theorien von Douhet und Trenchard ähnelte. Die monatelange Luftschlacht über England hatte sich bis jetzt nicht als erfolgreich erwiesen, und das deutsche Kalkül war es nun, durch die schweren Luftangriffe die britische Bevölkerung in die Knie zu zwingen. Es sollte nun die Moral der britischen Bevölkerung gebrochen, ein Kriegsaustritt erzwungen oder zumindest Verhandlungen eingeleitet werden.[29]

Doch die folgenden heftigen nächtlichen Luftangriffe der deutschen Luftwaffe (von den Briten *The Blitz* genannt) bewirkten genau das Gegenteil. Bereits den ersten deutschen Luftangriff auf London hatte die britische Luftwaffe mit einem zwar bescheidenen aber doch erfolgreich durchgeführten Luftangriff auf Berlin beantwortet. Im Dezember 1940 ordnete Churchill an, verstärkt in die

[28] *Overy*, Die Wurzeln des Sieges, 136.
[29] Norman *Longmate*, Air raid: The bombing of Coventry (London 1978) 34-39.

Offensive zu gehen. Bis dahin waren die *RAF*-Bomber in den Nächten oft einzeln oder in kleinen Gruppen auf ihren Weg in Richtung Deutschland gesandt worden. Am 12. Dezember 1940 stellte Churchill dem britischen Kriegskabinett eine neue offensive Luftkriegsstrategie vor und am nächsten Tag genehmigte dieses die Operation *ABIGAIL RACHEL*. Diese sah einen ersten gezielten Luftangriff auf eine ausgewählte deutsche Stadt vor. Am 16. Dezember 1940 griffen 142 britische Bomber die deutsche Stadt Mannheim an. Der Anflug erfolgte dabei erstmals in einer kompakteren Formation und der geplante Abwurf sollte mittels Markierungen exakt angezeigt werden. Die Briten hatten die Stadt gezielt ausgewählt, denn sie galt in ihrer Struktur als typisch deutsche Stadt und lag auch in günstiger Entfernung für die *RAF*-Bomber. Ziel war die Stadt selbst, denn in einem ersten Angriff sollte erprobt werden, welche Zerstörungen man bewirken konnte, wenn man die Bombenlast mitten auf das Stadtzentrum abwarf. Ein Vorgehen, das man sich nicht zuletzt zuvor von den Deutschen abgeschaut hatte. Es war dies für Mannheim der erste von insgesamt 150 Angriffen, welche die Stadt in den nächsten Jahren zu erleiden hatte.[30]

Im Verlauf des Jahres 1941 folgten weitere gegenseitige britische und deutsche Luftangriffe. Erst der Beginn des Balkanfeldzuges am 6. April 1941 sowie des Russlandfeldzuges am 22. Juni 1941 und der daraus resultierende Abzug großer deutscher Luftwaffenverbände aus dem Westen verminderten ein wenig den Druck der deutschen Luftwaffe auf England. Doch auch der Balkanfeldzug zeigt wieder die verheerenden Auswirkungen des Einsatzes von Bomben auf Städte und ihre Bevölkerung. Im Unternehmen *STRAFGERICHT* bombardierte die deutsche Luftwaffe am 6. April 1941, von ihren Luftwaffenstützpunkten im Raum Wien, Wiener Neustadt und Graz aus, die jugoslawische Hauptstadt Belgrad. Dieser Angriff auf Belgrad stellte gleichzeitig den Auftakt des deutschen Angriffs auf Jugoslawien dar und war auf direkten Befehl Hitlers mit der „Weisung Nr. 25“ angeordnet worden. Der Einmarsch der deutschen Truppen sollte ohne Kriegserklärung stattfinden und der Auftrag an die deutsche Luftwaffe lautete: *„die Hauptstadt Belgrad durch fortgesetzte Tag- und*

[30] *Friedrich*, Der Brand, 279f. – Der erste britische Luftangriff auf Mannheim wurde aufgrund von fehlgeworfenen Markierungsbomben ein Misserfolg, doch er diente dazu, die Angriffsverfahren der *RAF*-Bomber weiterzuentwickeln. Dem großflächigen Abwurf von Brandbomben wurde von der *RAF* zunehmend der Vorzug gegeben.

Nachtangriffe zu zerstören." An zwei Tagen warfen die deutschen Bomber ihre Brand- und Sprengbomben ab und verursachten so großflächige Zerstörungen sowie hohe Verluste unter den Einwohnern der Stadt.[31]

Die weitreichenden „strategischen" Angriffe der *RAF* auf Ziele in Deutschland in den Jahren 1940 bis 1941 waren vorerst bescheiden geblieben. Sie waren für die britischen Piloten und Crewmitglieder auch äußerst verlustreich gewesen. Wegen dieser Verluste war man gezwungen gewesen, in die Nacht auszuweichen. Damit hatte man jedoch dem gezielten Bombenabwurf eine Absage erteilt. Die *RAF* sammelte jedoch in diesen Jahren erste wichtige Erfahrungen, und die Luftangriffe gaben den Briten die Möglichkeit, aktiv etwas gegen die deutsche Vormachtstellung auf dem europäischen Festland zu unternehmen. Darum hatte Churchill damit begonnen, die Bomber der *RAF* nach Deutschland zu senden. Obwohl es den Deutschen im Sommer und Herbst 1940 nicht gelungen war, mit ihren Luftangriffen auf London und andere britische Städte die Moral und den Kriegswillen der Briten zu brechen, dachten die Briten daran, das Gleiche mit den Deutschen zu versuchen. Douhet und Trenchard mussten einfach mit ihren Theorien recht haben. Es musste doch möglich sein, die Moral des Gegners durch den massiven Einsatz von Spreng- und Brandbomben zu schwächen, ja ihn gar zum Aufgeben zu zwingen. Alleine waren die Briten dazu 1941 vor allem industriell (d. h. die Fertigung einer entsprechenden Zahl an notwendigen Bombern) nicht in der Lage, aber die Amerikaner sollten ihnen helfen, dies so rasch wie möglich umzusetzen. Doch die Vereinigten Staaten von Amerika befanden sich im Sommer 1941 noch nicht im Krieg.[32]

[31] Walter *Manoschek*, „Serbien ist judenfrei", Militärische Besatzungspolitik und Judenvernichtung in Serbien 1941/42, (MGFA Bd. 38, München 1995) 18. – Rolf-Dieter *Müll*er, Der Bombenkrieg 1939-1945 (Berlin 2004) 86.
[32] *Biddle*, Rhetoric and Reality, 46-58.

2.2 Pearl Harbor und die Folgen 1941/42

Japan hatte im Pazifikraum sein Einflussgebiet in den späten 1930er Jahren sukzessive ausgeweitet. Es führte seit 1937 Krieg gegen China und verlegte, trotz wiederholter Warnungen der USA, im Juli 1940 Truppen nach Indochina. Nun sah sich die amerikanische Regierung unter Präsident Franklin D. Roosevelt zum Handeln veranlasst. Ab September 1940 reduzierten die USA massiv den Export von Stahl und Öl nach Japan. Japan, welches zu diesem Zeitpunkt 80 % seines Erdöls aus den USA bezog, ließ sich davon nicht beeindrucken und sandte im Sommer 1941 weitere Truppen nach Indochina. Die USA reagierten erneut und verhängten ein völliges Erdölembargo gegen Japan. Diesem schlossen sich auch Großbritannien und Niederländisch-Indien (das heutige Indonesien) an. Großbritannien und die Niederlande (deren Exilregierung nach der Besetzung des Landes 1940 den Kampf von London aus fortsetzte) sahen ihre Interessen durch die japanische Expansion massiv beeinträchtigt. Japan hatte durch diese Maßnahme auf einen Schlag 90 % seiner Ölimporte und 75 % seines Außenhandels verloren. Als schließlich am 26. November 1941 der amerikanische *Secretary of State*, Cordell Hull, der japanischen Regierung eine Note übermittelte, in welcher die USA den unverzüglichen Rückzug der japanischen Truppen aus den von ihnen eroberten Gebieten forderte, war für die japanische Regierung die Zeit gekommen, die lange vorbereitete Konfrontation mit den Vereinigten Staaten von Amerika zu wagen.[33]

Japan entschied sich dazu, seinen von langer Hand geplanten Angriff auf die rohstoffreichen britischen und holländischen Kolonien durchzuführen und so das Ressourcenproblem ein für alle Mal zu lösen. Um diesen japanischen Feldzug erfolgreich abschließen zu können, musste jedoch zuerst der gefährlichste Gegner ausgeschaltet werden: die amerikanische Pazifikflotte. Am Sonntag, dem 7. Dezember 1941, erfolgte daher in den Morgenstunden der Angriff japanischer Flugzeuge auf Pearl Harbor, den Hauptstützpunkt der amerikanischen Pazifikflotte. Unerkannt hatte in den Wochen zuvor ein

[33] Walter *Lord*, Day of Infamy, 60th Anniversary: The Classic Account of the Bombing of Pearl Harbor (New York 1985) 64f.

japanischer Flugzeugträgerverband, unter dem Kommando von *Vizeadmiral* Nagumo Chūichi, die schier endlose Weite des Pazifiks überwunden und sich nördlich der hawaiischen Insel Oahu positioniert. Um 06.00 Uhr früh starteten von insgesamt sechs japanischen Flugzeugträgern 51 Sturz-, 50 Horizontal-, 40 Torpedobomber und 43 Jäger als erste Welle zum Angriff auf Pearl Harbor. Weitere 81 Sturz-, 54 Horizontalbomber und 36 Jäger bildeten eine zweite Angriffswelle. Dieser japanische Angriff traf die Amerikaner ins Mark.[34]

Die Japaner versenkten durch ihre Bombenabwürfe in Pearl Harbor insgesamt fünf Schlachtschiffe und beschädigten drei weitere schwer. Dies waren alle amerikanischen Schlachtschiffe in Hawaii und acht von insgesamt neun der Pazifikflotte. Weiters wurden drei von acht schweren Kreuzern beschädigt und eine hohe Anzahl weiterer Schiffe zerstört oder getroffen. Hinzu kamen noch hunderte zerstörte und beschädigte Flugzeuge unterschiedlicher Typen auf den Flugplätzen rund um Pearl Harbor sowie tausende Tote und Verwundete. Der Angriff der Japaner war offensichtlich, und sieht man einmal davon ab, dass kein amerikanischer Flugzeugträger getroffen wurde, mehr als erfolgreich gewesen. Die amerikanische Öffentlichkeit war erschüttert. Eine fremde Macht hatte überraschend und ohne vorherige Kriegserklärung die Vereinigten Staaten von Amerika angegriffen. Dies stellte einen schweren Schock dar. Jedem Amerikaner war sofort klar, dass man nun unweigerlich in den Krieg hineingezogen werden würde.[35]

Unmittelbar nach dem Angriff übergab der japanische Botschafter in Washington die Kriegserklärung. Gleichzeitig begannen japanische Truppen ihre Offensive in Thailand und auf den Philippinen. Am 8. Dezember 1941 erklärten die Vereinigten Staaten von Amerika Japan den Krieg. Zwei Tage später, am 10. Dezember, versenkten japanische Bomber zwei britische Schlachtschiffe und schalteten so auch diese mögliche britische Bedrohung in ihrem Interessensgebiet aus. Am Tag darauf, dem 11. Dezember 1941, erklärten schließlich Deutschland und Italien den Vereinigten Staaten von Amerika den Krieg. Damit hatte der Krieg für die Amerikaner zusätzlich eine europäische

[34] *Lord*, Day of Infamy, 211f.
[35] Steven M. *Gillon*, Pearl Harbor, FDR Leads America into War (New York 2011) 31f.

Dimension bekommen. Für Großbritannien und vor allem die Sowjetunion, welche sich seit dem Sommer 1941 im Krieg mit dem Deutschen Reich befand, bedeutete dies aber, offiziell einen wichtigen Verbündeten an ihrer Seite zu haben. Zwar hatten die USA beide Staaten bereits vor dem japanischen Angriff massiv mit Rüstungs- und Hilfsgütern unterstützt, doch nun waren die Vereinigten Staaten von Amerika Kriegsteilnehmer. Dies stellte eine völlige Änderung der bisherigen Situation dar, denn die Frage einer Unterstützung für Hitlers Gegner war bis dahin innerhalb der USA heftig unumstritten gewesen.[36]

2.2.1 Die Bildung der Air War Plan Division (AWPD) 1941

Was in den Vereinigten Staaten von Amerika nach dem Angriff auf Pearl Harbor in den nächsten Wochen und Monaten geschah, war jedoch keine Richtungsdiskussion in den politischen und militärischen Entscheidungszirkeln über die Art, wie denn nun ein Krieg gegen Deutschland und Japan zu führen sei. Vielmehr nahmen die USA tatsächlich in beachtlich kurzer Zeit Fahrt auf. Dazu waren sie in der Lage, weil sie bereits im Sommer 1941, also über ein halbes Jahr vor dem Angriff der Japaner auf Pearl Harbor, damit begonnen hatten, erste Planungen für einen möglichen Kriegsfall zu treffen. Erste Gespräche von amerikanischen und britischen Offizieren hatten dazu bereits im Frühjahr und Sommer 1941 im Rahmen der sogenannten *American British Conferences (ABC-1)*, der ersten allliierten Konferenzen, in Washington stattgefunden. Bei diesem Treffen hatten sich vor allem britische Offiziere, wie *RAF Air Vice Marshal* John Slessor, vehement für eine gemeinsame strategische Bomberoffensive der künftigen Alliierten bei einem möglichen Kriegseintritt der Amerikaner ausgesprochen. Als Ergebnis dieser wiederholten amerikanisch-britischen Gespräche und auf Anweisung Roosevelts wurde vom amerikanischen Generalstab bzw. dem *Joint Army-Navy Board* unter dem Decknamen *RAINBOW-5* ein Plan für einen möglichen amerikanischen Kriegseintritt

[36] *Gillon*, Pearl Harbor, 181f.

entworfen. In diesem Plan fiel den amerikanischen Luftstreitkräften im Falle eines Krieges gegen Deutschland und Japan eine besondere Bedeutung zu.[37]

Im Sommer 1941 wurde als nächster entscheidender Schritt und als Teil der amerikanischen Luftwaffe die *Air War Plan Division* (*AWPD*) bzw. das *Air Corps Intelligence Department* (*ACID*) geschaffen. Die *Air War Plan Division* (*AWPD*) war ein Teil des *War Department General Staff* (*WDGS*). Der *WDGS* sollte für alle Teilstreitkräfte eine realistische Kriegsproduktion errechnen. Im Falle der *Air War Plan Division* betraf dies die Aufstellung der zukünftigen Luftstreitkräfte. Das *Air Corps Intelligence Department* hingegen sollte für die notwendige Aufklärung der zu zerstörenden Angriffsziele sorgen. Die amerikanischen Streitkräfte hatten bis zu diesem Zeitpunkt im Ausland keinerlei institutionalisierte Aufklärungstätigkeit oder Geheimdienstarbeit betrieben. Die einzigen verfügbaren Informationen waren bis dahin aus dem Bereich der militärischen Vertretungen, d. h. aus dem Attachédienst, eingelangt. Nun sollte das in den Jahren zuvor Versäumte innerhalb weniger Monate nachgeholt werden. Die Briten standen den Amerikanern sofort hilfreich zur Seite, hatten sie doch bereits seit mehreren Jahren die deutsche Rüstungswirtschaft studiert und ihrerseits erste Ableitungen für mögliche Angriffsstrategien getroffen.[38]

Die *AWPD* bestand vorerst im Kern aus den amerikanischen Luftwaffenoffizieren *Lieutenant Colonel* Harold L. George, *Lieutenant Colonel* Orvill Anderson, *Lieutenant Colonel* Kenneth N. Walker, *Lieutenant Colonel* Albert C. Wedemeyer und *Major* Haywood S. Hansell. Im *ACID* wiederum nahmen *Major* Malcolm Moss und *Captain* Richard D. Hughes und ihre Mitarbeiter die Arbeit auf. Moss und Hughes wurden dazu unmittelbar aus dem Zivilleben in den aktiven Dienst eingezogen. Dieser Umstand und auch die relativ niedrigen Dienstgrade der Luftwaffenoffiziere des *AWPD* zeigen, wie wenig bis zum Sommer 1941 getan worden war. Doch zu diesen Offizieren kamen in den nächsten Monaten noch weitere hinzu, und emsig arbeitete man daran, das Versäumte nachzuholen. Die Zusammensetzung und der Hintergrund der in

[37] Haywood S. *Hansell*, The Strategic Air War against Germany and Japan, A Memoir, USAF Warrior Studies, Office of the Air Force History (Washington 1986) 34. – Haywood S. *Hansell*, The Air Plan that Defeated Hitler (Washington 1972) 23-35.
[38] *Hansell*, The Strategic Air War, 14-35.

diesen Gremien handelnden Personen hatten jedoch einen entscheidenden Einfluss auf die Planungen und auf die Denkweise der amerikanischen Luftkriegsstrategen.[39]

Die Briten hatten die Schriften von General Douhet gelesen und ihrem *RAF Air Marshal* Trenchard zugehört. Die Amerikaner kannten diese Schriften ebenfalls, doch sie hatten auch *General* William Mitchell. Er war der dritte der Theoretiker der 1930er Jahre, welcher das Potenzial erkannte, welches sich durch den weitreichenden Einsatz von schweren Bombern ergab. Von 1916 bis 1918 machte er erste Erfahrungen mit dem Einsatz von Flugzeugen gegen gegnerische Angriffsziele und brachte im September 1918 in der Schlacht von Saint-Mihiel erstmals die, zu diesem Zeitpunkt unglaubliche, Menge von 1.500 alliierten Flugzeugen zum koordinierten Einsatz. Unter diesem Eindruck wurde er ein vehementer Verfechter von starken und eigenständigen Luftstreitkräften. In den amerikanischen Streitkräften kämpften jedoch in den 1930er Jahren, wie in den britischen, unterschiedliche Interessensgruppen um die künftige Ausrichtung der neuen Streitkräfte in der Luft. Die mächtigen amerikanischen Teilstreitkräfte Armee (*US-Army*) und Marine (*US-Navy*), wollten nicht im Entferntesten eine eigene unabhängige Luftwaffe an ihrer Seite dulden. Analog zu jener, welche die Briten im Jahr 1918 durch die Vereinigung der Heeres- und Marinefliegerkräfte in der *RAF* geschaffen hatten.[40]

Mitchell hatte erst im Jahr 1916, also mit 38 Jahren, das Fliegen gelernt. Gegen Ende des Ersten Weltkrieges wurde er, hoch dekoriert, zum jüngsten Mitglied des amerikanischen Generalstabes. Von seinen Ideen überzeugt, suchte er die Auseinandersetzung mit der mächtigen *US-Navy*, welcher er vorschlug, doch Flugzeugträger statt Schlachtschiffe zu bauen. Allen Gegnern zum Trotz bewies er in praktischen Tests, dass es möglich war, ein Schiffsziel aus der Luft erfolgreich anzugreifen und zu versenken. Damit hatte er ein Dogma in Frage gestellt; dies brachte ihm innerhalb der amerikanischen Streitkräfte mächtige Feinde ein. Er ließ sich jedoch nicht zum Schweigen bringen und im Jahr 1925

[39] *AFHRA*, Microfilm (MF) A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 195-205. – *Hansell*, The Strategic Air War, 25-27.
[40] Alfred *Hurley*, Billy Mitchell, Crusader for Air Power (Indianapolis 2006) 12-25.

wurde er schließlich wegen Auflehnung sogar vor ein Militärgericht gestellt. Das drohende Urteil einer Suspendierung umging er nur durch einen Austritt aus den Streitkräften.[41]

Als Privatmann verbreitete Mitchell in den folgenden Jahren unermüdlich seine Ideen und fand vor allem unter den jungen amerikanischen Luftwaffenoffizieren viele interessierte Zuhörer. Wie Douhet war Mitchell davon überzeugt, dass der Schlüssel zum Sieg in der Luftherrschaft und in Angriffen auf Ziele tief im Hinterland des Gegners lag. Und Mitchell betrachtete ebenfalls die Moral der gegnerischen Zivilbevölkerung als den entscheidenden, zu beeinflussenden Faktor eines zukünftigen Krieges. Mitchell definierte in seinen Ideen drei unterschiedliche Typen von Flugzeugen: schwere Bomber, schnelle Jäger und hoch fliegende Aufklärer. Die Bomber sollten dabei in der Lage sein, alleine zu agieren. Hohe Geschwindigkeit und Flughöhe sollten dies möglich machen. Und obwohl Mitchell abgeurteilt worden war, wurde doch im Jahr 1926 das *United States Army Air Corps* (*USAAC*), der Vorläufer der zukünftigen amerikanischen Luftstreitkräfte, gegründet.[42]

Fünf Jahre später wurde 1931 in Maxwell, Alabama, die *Air Corps Tactical School* (*ACTS*) aufgestellt. Die unermüdliche Überzeugungsarbeit Mitchells wurde damit von Erfolg gekrönt; seine Ideen und Konzepte wurden als theoretische Grundlage in die zukünftigen Ausbildungsvorschriften der amerikanischen Luftstreitkräfte verpackt. In Maxwell wurden in den nächsten Jahren, ganz im Sinne Mitchells, die ersten theoretischen Schriften verfasst, wie sich ein Einsatz von schweren Langstreckenbombern zu weitreichenden Präzisionsangriffen bewerkstelligen ließe. Die Hörer der hier abgehaltenen Kurse wurden als aufmerksame Leser der Schriften Mitchells zu vehementen Verfechtern einer weitreichenden Luftkriegsführung mittels schwerer Bomber.

[41] *Hurley*, Crusader, 90-113. – Mitchells maßgeblicher Einfluss auf die Doktrin der amerikanischen Luftwaffe kann nicht genug betont werden. Er beeinflusste mit seinen Ideen maßgeblich jene Generation der Luftwaffenoffiziere, welche die amerikanischen Luftstreitkräfte im Zweiten Weltkrieg befehligten.
[42] *Hurley*, Crusader, 36-45. – *AFHRA*, MF A6377, The History of the *USAAF*, 36.

Der Ausdruck *High Altitude Precision Daylight Bombing (HAPDB)* wurde unter den amerikanischen Offizieren des *USAAC* zum geflügelten Begriff. [43]

Lieutenant Colonel Harold L. George, der Leiter der im Sommer 1941 aufgestellten *AWPD,* war in Maxwell ausgebildet worden. Ebenso die anderen Mitglieder des *AWPD*, Anderson, Walker und Hansell. Sie und weitere amerikanische *USAAC*-Offiziere wurden Mitte der 1930er Jahre in den Kreisen der amerikanischen Luftwaffe sogar als die *Bomber Mafia* bezeichnet. Sie setzten sich vehement für einen zukünftigen strategischen Luftkrieg ein, welcher durch weitreichende Bomber aus der Luft geführt werden sollte. Man war davon überzeugt, dass moderne, mehrmotorige und schwer bewaffnete Bomber alleine tief in das gegnerische Hinterland eindringen und dort gezielt Zerstörungen an den wichtigsten Objekten der Rüstungsindustrie verursachen könnten. Zur Unterstützung dieser visionären Annahme gab es einen Umstand, welcher sie zusätzlich in ihren Plänen bestärkte und sie davon überzeugte, dass eine derartige, zu diesem Zeitpunkt durchaus gewagte Einsatzdoktrin erfolgversprechend sein konnte oder musste. Ja, dass es sogar möglich sein musste, die gegnerische Zivilbevölkerung aus den zukünftigen militärischen Auseinandersetzungen zum Großteil heraushalten zu können. Ein entscheidender Unterschied zur Denkweise von Douhet.[44]

2.2.2 Die Erfindung des Norden-Bombenzielgeräts

Im Sommer 1931 wurde an der *ACTS* in Maxwell erstmals eine neue Erfindung intensiv begutachtet. Es handelte sich dabei um ein Bombenzielgerät für Flugzeuge, entworfen von Carl L. Norden, einem nach Amerika ausgewanderten holländischen Techniker. Die Erfindung eines derartigen Gerätes war bereits von Mitchell vorausgesagt worden. Norden hatte es geschafft, ein Zielgerät zu entwickeln, welches erstmals Präzision bei einem Bombenabwurf aus einem horizontal fliegenden Flugzeug aus großer Höhe

[43] Philipp *Meilinger*, The Paths of Heaven: The Evolution of Air Power Theory, (Washington 1997) 187.
[44] *Hansell*, The Strategic Air War, 7-17.

versprach. Im Prinzip handelte es sich bei seiner Entwicklung um einen mechanischen Computer, der in Kombination mit einem Autopiloten die Flugbahn einer abgeworfenen Bombe unter Berücksichtigung von Faktoren wie Flugzeugbewegung, Wind und Drift vorausschauend berechnen konnte. In Testversuchen mit einem *Norden*-Bombenzielgerät vom Typ *Norden* Mk. XV im Sommer 1931 zeigte sich, dass der *Circular Error Probable (CEP)* bei insgesamt achtzig durchgeführten Bombenabwürfen eine mittlere Treffergenauigkeit von 75 *feet* (23 Meter) rund um das Ziel aufwies.[45] Dies eröffnete völlig neue, bis zu diesem Zeitpunkt unvorstellbare Möglichkeiten. Als die jungen amerikanischen *ACTS*-Offiziere, also das zukünftige Führungskader der zu schaffenden Luftstreitkräfte, dies sahen, waren sie vollauf begeistert. Damit sollte es möglich sein, mit einem hochfliegenden Bomber ein einzelnes Ziel, ob Schiff, Industrieobjekt oder sonstige Einrichtung, aus großer Höhe präzise angreifen zu können.[46]

Das *Norden*-Bombenzielgerät wurde in den nächsten Jahren laufend weiterentwickelt und die wiederholten Tests lieferten durchwegs gute Ergebnisse. Erste bedeutende Stückzahlen fanden so ihre militärischen Abnehmer. Die Erzeugerfirma *Carl L. Norden Inc.* ließ nichts unversucht, die Qualitäten ihrer Erfindung vor hochrangigen Militärdelegationen anzupreisen. Die Firma ließ Mitte der 1930er Jahre verlautbaren, dass mit der neuesten Version des *Norden*-Bombenzielgerätes und in Kombination mit einem neu entwickelten Autopiloten: *„… we do not regard a 15-foot square ... as being a very difficult target to hit from an altitude of 30,000 feet!"* [47] Das hinterließ nachhaltigen Eindruck. Die erfolgreichen Tests trugen zusätzlich dazu bei. In den intensiven Testreihen stellte man fest, dass ein schwerer Bomber vom neu entwickelten viermotorigen Typ *Boeing* B-17 *Flying Fortress,* welcher aus einer Höhe von 20.000 *feet* (ca. 6.600 Meter) eine einzelne Bombe mittels eines *Norden*-Bombenzielgerätes abwarf, eine Trefferwahrscheinlichkeit von 1,2 % erreichte, um ein Ziel in der Größe eines Kreises mit einem Radius von 100 *feet* (ca. 33 Meter) treffen zu

[45] Der *Circular Error Probable* (Streukreisradius oder Kreisfehlerwahrscheinlichkeit) bezeichnet im militärischen Sprachgebrauch einen gedachten Kreis mit einem bestimmten definierten Radius bzw. Durchmesser, in welchem zumindest 50 % der abgeworfenen Bomben oder abgefeuerten Granaten einschlagen.
[46] Albert L. *Pardini*, The Legendary Norden Bombsight (Lancaster 1999) 34.
[47] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 195.

können. Die amerikanischen Luftwaffenoffiziere schlossen daraus, dass man den einmaligen Angriff einer Formation von ca. 220 Bombern mit je zwei Tonnen Bomben Zuladung benötigen würde, um ein durchschnittliches gegnerisches Industrieziel zu 90% zu zerstören. Die zusammenfassende Folgerung der Tests lautete: Massierte Bomberformationen könnten die feindliche Abwehr in hoher Anflughöhe durchbrechen und in einem einmaligen Anflug das gegnerische, strategisch wichtige Rüstungsziel zerstören. Die perfekte Kriegsführung schien möglich zu sein.[48]

Schließlich wurde in den späten 1930er Jahren umgangssprachlich sogar davon gesprochen, dass die Bombenschützen der amerikanischen Luftwaffe in der Lage wären ein „Gurkenfass“ (*Pickle Barrel*) aus einer Höhe von mehreren tausend Metern gezielt zu treffen. Diese scheinbare Präzision begann sich in den Köpfen der Luftwaffenoffiziere festzusetzen. Mit den Ideen von Mitchell passte diese technische Leistungsfähigkeit perfekt zusammen. Tatsächlich war es aber im Jahr 1940 so, dass ein Bombenschütze bei seinen Übungseinsätzen einen durchschnittlichen *Circular Error Probable* (*CEP*) von 400 *feet* (ca. 133 Metern) bei Bombenabwürfen aus 15.000 *feet* (ca. 5.000 Meter) erzielte.[49] Der Entwicklung, Produktion und Beschaffung des *Norden*-Bombenzielgerätes wurde in den unmittelbaren Jahren nach dem amerikanischen Kriegseintritt dennoch eine ähnliche Priorität eingeräumt wie dem späteren *Manhatten-Projekt*, also dem Bau der amerikanischen Atombombe.[50]

2.2.3 Die United States Army Air Force (USAAF) – Der AWPD-1

Im Sommer 1941, gleichzeitig mit den ersten Planungen für einen möglichen Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika, wurde ein weiterer entscheidender Schritt gesetzt. Am 20. Juni 1941 wurde aus dem bestehenden

[48] John *Correll*, Daylight Precision Bombing. In: Airforce Magazine (October 2008), 60-61. – Charles *Griffith*, The Quest: Haywood Hansell and the American Strategic Bombing in World War II (o. O. 2005) 19.
[49] *Correll*, Daylight Precision Bombing, 60. – *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, *USAAF* Heavy and Medium Bombers in the ETO.
[50] *Correll*, Daylight Precision Bombing, 62-65.

United States Army Air Corps (*USAAC*) die *United States Army Air Force* (*USAAF*) gegründet. In der *USAAF* wurden alle bis dahin gebildeten einzelnen Organisationselemente, wie z. B. das *General Headquarters Air Force (GHQ Air Force),* die bestehenden Fliegergeschwader sowie alle Unterstützungsverbände zusammengefasst. Die *USAAF* blieb zwar noch nominell ein Teil der *US-Army*, was sich auch in ihrer Bezeichnung ausdrückte, sie befand sich aber ab da bereits auf dem Weg zur Entwicklung als eigene Teilstreitkraft, neben *US-Army* und *US-Navy*. Die *USAAF* stand mit Beginn ihrer Aufstellung unter dem unmittelbaren Kommando von *Major General* Henry H. Arnold. Er hatte zuvor das erste Geschwader (*1st Wing*) des *USAAC* geführt. Als Oberbefehlshaber der *USAAF* stand Arnold ab da direkt unter dem Befehl des Generalstabschefs der amerikanischen Streitkräfte *General* George C. Marshall. Die zukünftigen Planungen für die Einsatzführung der *USAAF* lagen nun zur Gänze in den Händen von *Major General* Henry H. Arnold.[51]

Den neuen Kommandostrukturen der *USAAF* waren auch die *Air War Plan Division* (*AWPD*) und das *Air Corps Intelligence Department* (*ACID*) unterstellt. *Major General* Arnold erteilte unverzüglich der *AWPD* den Auftrag, gemeinsam mit dem *ACID* eine Liste von Zielen zu erstellen, welche bei einem möglichen Krieg gegen das Deutsche Reich anzugreifen wären. Des Weiteren sollte detailliert ausgearbeitet werden, wie man diese Ziele mit eigenen weitreichenden Bombern zerstören konnte. Für die Erstellung des strategischen Angriffsplans sollten sich das *ACID* und die *AWPD* auch mit dem amerikanischen Kriegsministerium und den britischen Verbündeten koordinieren. Nach mehreren Wochen Arbeit lag am 12. August 1941 das Ergebnis vor. Es bestand aus einer Liste von insgesamt 154 kriegswichtigen Zielen und basierte vor allem auf den, den Amerikanern von den Briten übermittelten Aufklärungsunterlagen. Die Briten hatten bereits seit Beginn des Krieges eine detaillierte Aufklärungsarbeit

[51] Wesley F. *Craven*, James L. *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol I, Plans & Early Operations, January 1939 to August 1942, The Air Corps prepares for War, (Washington 1983) 101-150. – Der zitierte Band ist der erste einer Reihe von insgesamt sieben Bänden und ist, neben den zeitgenössischen Dokumenten der *USAAF*, als eine der wichtigsten Quellen zum Verständnis der amerikanischen Luftkriegsführung des Zweiten Weltkrieges zu bezeichnen. Die beiden Historiker Craven (*Princton University*) und Cate (*University of Chicago*) waren während des Krieges Mitglieder der *Air Force Historical Division*; Cate arbeitete während des Krieges zusätzlich als Aufklärungsspezialist für die *USAAF*. Die vorliegenden Bände stellen eine Sammlung von Beiträgen unterschiedlichster Autoren dar.

geleistet. Die amerikanischen Planungen und die Zielauswahl wurden im *Allied War Plan Division Plan One (AWPD-1*) zusammengefasst. Die im Deutschen Reich ausgewählten 154 Ziele waren in vier, als kriegsentscheidend beurteilte, Kategorien eingeteilt worden. Diese waren: die deutsche Luftwaffe (*German Air Force*), die elektrische Energieversorgung (*Electric Power*), das Transportsystem (*Transportation System*) und die synthetische Ölproduktion (*Synthetic Petroleum*). Den einzelnen Bereichen wurden wiederum ausgewählte Ziele zugeordnet. Daraus ergab sich folgende Übersicht:[52]

1.	*German Air Force:*	*18 airplane assembly plants* *6 aluminum plants* *6 magnesium plants*
2.	*Electric Power:*	*50 generating plants and switching systems*
3.	*Transportation System:*	*47 marshaling yards, bridges and locks*
4.	*Synthetic Petroleum:*	*27 synthetic plants*
	Total:	*154 targets*

Neben den an erster Stelle gereihten insgesamt achtzehn deutschen Flugzeugproduktionswerken wurde vor allem die für die Flugzeugfertigung notwendige Rohstoffproduktion berücksichtigt. So waren im gesamten Deutschen Reich nur wenige Aluminium- und Magnesiumwerke verfügbar. Diese waren daher von entsprechender Wichtigkeit für die Rüstungsproduktion. Gerade die deutschen Aluminiumwerke lieferten das wichtige „Duralaluminium“. Dieses gehärtete Aluminium mit einem Anteil von 93 bis 95 % an reinem Aluminium und Legierungszusätzen wie Magnesium oder Kupfer war der wichtigste Rohstoff des Flugzeugbaus. Von den insgesamt achtzehn von den amerikanischen Planungsoffizieren im Sommer 1941 ausgewählten Flugzeugwerken des

[52] *Hansell*, The Strategic Air War, 34-35. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol I, The Air Corps prepares for War 101-150. – Zu den Ölproduktionsstätten wurden später noch zusätzlich die wichtigen Raffinerien rund um das rumänische Ploiesti gezählt.

Deutschen Reiches standen folgende sechs Werke mit ihren Produktionszahlen an deutschen einmotorigen Jagdflugzeugen vom Typ *Messerschmitt* Bf109 an erster Stelle: [53]

Standort Flugzeugwerk	Gesamtproduktionszahl an deutschen Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1941	Anteil an der Gesamtproduktion von Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1941
Wiener Neustadt	836	31,9 %
Leipzig	683	25,9 %
Warnemünde	370	14,1 %
Oschersleben	381	14,4 %
Kassel	155	5.9 %
Regensburg	203	7,8 %
Gesamt:	**2.628**	**100 %**

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt in der „Ostmark“ standen somit bereits im Sommer 1941 an der Spitze der in einem möglichen Kriegsfall zu zerstörenden Ziele. Um alle 154 ausgewählten Ziele wie geplant zerstören zu können, forderte der *AWPD-1* für die *USAAF* die Produktion von insgesamt 61.800 Flugzeugen unterschiedlichster Typen. Diese Zahl sollte in drei Jahren, also von 1941 bis 1944, erreicht werden. Die 61.800 Flugzeuge unterteilten sich in insgesamt 24.800 mittlere und schwere Bomber, Jäger sowie

[53] *AFHRA*, MF A6388, The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 828. – *AFHRA*, *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*): Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt, Austria. (Washington 1945), 12. – *AFHRA*, *USAAF*, *USSBS*: Aircraft Plant Report Messerschmitt AG Augsburg, Overall Report (Washington 1945). – Die verwendete Aufstellung stammt aus einer nach dem Krieg erstellten Untersuchung. Für diese konnten die Amerikaner bereits in Deutschland erbeutete Unterlagen die Produktionsraten der Bf109 betreffend heranziehen.

37.000 Trainingsflugzeuge unterschiedlicher Typen. Ihren Personalstand sollten die amerikanischen Luftstreitkräfte im selben Zeitraum von 51.000 (1940) auf 2,165.000 Soldaten (1944) erhöhen. An schweren Bombern wollte man insgesamt 11.000 Stück bauen. Dabei waren auch mögliche Verluste bereits berücksichtigt worden. Exakt 2.992 Stück schwere Bomber vom Typ B-17 *Flying Fortress*, B-24 *Liberator*, B-29 *Superfortress* und B-32 *Dominator* sollten im Kriegsfall in Europa eingesetzt werden. Die *AWPD* hatte bei ihrer Zielauswahl errechnet, dass man, basierend auf den mit den *Norden*-Bombenzielgerät gemachten Tests, insgesamt 251 Bomberstaffeln zu je knapp zwölf Bombern benötigen würde, um die im Deutschen Reich ins Auge gefassten Ziele im Falle eines Krieges zerstören zu können. Die 251 Bomberstaffeln ergaben wiederum insgesamt 44 schwere Bombergruppen (*Combat Groups*) mit je knapp 70 Bombern. Von diesen Bombergruppen sollten dreißig von England aus und zwölf aus dem Nahen Osten gegen das Deutsche Reich eingesetzt werden.[54]

Die neu gegründete *USAAF* entwickelte sich in den nächsten Monaten und Jahren sukzessive zu einer modernen Luftstreitmacht, die im Gegensatz zu fast allen europäischen Staaten bereits in den 1930er Jahren einen viermotorigen Bombertypus entwickelt hatte, der genau den geplanten Bedürfnissen eines strategischen Luftkrieges entsprechen sollte. Dieser Entwicklungsschritt war aber nicht die Folge der Planungen für einen Kriegseintritt gewesen, sondern war auch ganz wesentlich vom Umstand geprägt, dass die Vereinigten Staaten von Amerika von den enormen Wasserflächen des Atlantiks und des Pazifiks eingegrenzt waren. Jeder Angreifer musste, wollte er die USA angreifen, diese überwinden. Darum fiel der amerikanischen *US-Navy* eine besondere Bedeutung

[54] *Hansell*, The Strategic Air War, 36-37. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 195. – Der *AWPD-1* unterteilte sich im Detail in den *Naval Plan*, den *Ground Forces Plan* und den *Air Plan*. Die Planungen für den *Air Plan*, also die strategische Luftkriegsführung, wurden von den Planungsoffizieren rund um Hansell und Hughes ausschließlich unter der Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des *Norden*-Bombenzielgeräts durchgeführt. Man nahm die zuvor in Priorität und Kategorie unterteilten *RAF*-Zielunterlagen und rechnete sich aus, welche Anzahl an viermotorigen Bombern man benötigen würde, um ein Ziel zerstören zu können. Daraus ergaben sich die Anzahl der benötigen Bomber, Bomberstaffeln und Bombergruppen. Der Begriff *Combat Group* wurde bald von der Bezeichnung *Bombardment Group* bzw. *Bomb Group* abgelöst. Die Stärke einer solchen Gruppe umfasst Anfang 1942 ca. je fünfzig Bomber vom Typ B-17 *Flying Fortress* oder B-24 *Liberator*. Die Gruppenstärke einer *Bombardment Group* erhöhte sich im Laufe des Jahres 1943 auf ca. sechzig und bis 1944 auf ca. je siebzig Bomber je Gruppe. Die weitreichenden amerikanischen Bomber vom Typ B-29 *Superfortress* wurden in weiterer Folge ausschließlich dem pazifischen Kriegsschauplatz zugeordnet.

bei der Verteidigung des amerikanischen Kontinents zu. Die Luftstreitkräfte der *US-Army* und der *US-Navy* mussten daher über Bomber verfügen, die einen Angreifer bereits weit vor dem Erreichen der Küsten vernichten konnten. Darum hatte Mitchell in seinen Tests demonstriert, dass es möglich war, aus Flugzeugen zielgenau ein schwimmendes Ziel zu treffen. Dieser Umstand der amerikanischen „Küstenverteidigung" war ein wesentlicher Unterschied in der Ausrichtung der amerikanischen Luftwaffe im Vergleich zu den europäischen Luftwaffen, die ihre Gegner immer in ihrem unmittelbareren „Nahbereich" angreifen konnten.[55]

2.2.4 Die „Fliegenden Festungen" der USAAF

Ebenfalls nicht unwesentlich an der Entstehung und Leistungsfähigkeit der schweren Bomberformationen der *USAAF* war der technische Fortschritt beteiligt. Dazu zählte nicht nur die Entwicklung des beschriebenen *Norden*-Bombenzielgeräts. Mehrmotorige Flugzeuge erzielten immer bessere Leistungen und übertrafen in ihrer Geschwindigkeit sogar die einmotorigen Jagdflugzeuge dieser Zeit. Die Firma *Boeing* entwickelte schließlich den zweimotorigen Bomber vom Typ B-10. Dieser hatte bereits alle wesentlichen Merkmale eines modernen Bombers in sich vereint. Die B-10 war eine gelungene Konstruktion, welche schließlich mit vier Motoren ausgestattet wurde und 1935 in der Entwicklung der berühmten *Boeing* B-17 *Flying Fortress* gipfelte. Jenes Flugzeuges, welches zu einem der wichtigsten amerikanischen Bomber des Zweiten Weltkrieges werden sollte. Neben der Küstenverteidigung warb die amerikanische Luftwaffe in den späten 1930er Jahren zunehmend für einen weitreichenden Einsatz von mehrmotorigen strategischen Bombern. Immer noch gegen den Widerstand von *US-Army* und *US-Navy*. Doch spätestens mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges in Europa und im Verlauf der ersten Kriegsjahre erkannte man auf amerikanischer Seite zunehmend, wie wichtig, autonom über hohe Entfernungen operierende, Luftstreitkräfte wurden.[56]

[55] *Biddle*, Rhetoric and Reality, 128-135.
[56] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. I, The Air Corps prepares for War, 1939-41, 139-150.

Doch mit der Einführung der ersten schnellen mehrmotorigen Bomber in der *USAAF* saß man, wie beim *Norden*-Bombenzielgerät mit seiner vermeintlichen hohen Trefferwahrscheinlichkeit, einer weiteren entscheidenden Fehlbeurteilung auf. Die amerikanischen Luftwaffenoffiziere nahmen an, dass die neu entwickelten Bomber so schnell waren und in so großer Höhe fliegen konnten, dass sie für alle einmotorigen oder auch mehrmotorigen Jagdflugzeuge unerreichbar waren. Dies hatten entsprechende Tests mit amerikanischen Jägern ergeben. Es wurde daher als ausreichend beurteilt, jeden einzelnen Bomber zum Eigenschutz mit zahlreichen schweren Maschinengewehren auszustatten. Dies würde zur Abwehr gegnerischer Jagdflugzeuge, sollten diese tatsächlich auftauchen, ausreichen. Die Notwendigkeit eines Begleitschutzes durch eigene Jagdflugzeuge wurde nicht als erforderlich angesehen. Zudem verfügten die eigenen ein- oder zweimotorigen Jäger auch nicht über die Möglichkeit, derart große Entfernungen wie die mehrmotorigen Bomber zurückzulegen. Die Bomberformationen würden in großer Höhe weite Distanzen zurücklegen, über dem Angriffsziel präzise ihre Bomben abwerfen und danach wieder zum Rückflug umkehren. Die große Anzahl der bei jedem einzelnen Angriff eingesetzten Bomber würde sicherstellen, dass das jeweilige Ziel sofort beim ersten Angriff zerstört werden würde, und durch die Präzision konnten zivile Opfer vermieden werden. Dies war die vorherrschende Meinung innerhalb des Führungskorps der *USAAF* im Jahr 1941.[57]

Als am 7. Dezember 1941 japanische Bomber und Jäger in Pearl Harbor ihre Ziele angriffen, begegneten sie einer Formation von zwölf B-17 *Flying Fortress* Bombern. Diese waren am amerikanischen Festland von Kalifornien aus gestartet und erreichten die Insel Hawaii just in dem Moment, als die Japaner mit ihren Angriffen begannen. Die Bomber spielten in der Abwehr des Angriffes auf Pearl Harbor keine Rolle, hatten sie doch nicht einmal Bordbewaffnung mitgeführt, doch ihr langer Flug zeigte, was die viermotorigen Maschinen zu leisten im Stande waren. Sie hatten nach Hawaii eine Entfernung von unglaublichen 3.785 Kilometern in vierzehn Stunden Flugzeit überwunden. Als die Vereinigten Staaten von Amerika im Dezember 1941 in den Zweiten

[57] *Correll*, Daylight Precision Bombing, 61-73.

Weltkrieg eintraten, verfügten sie noch über eine geringe Stückzahl dieser Bomber. Gerade erst 39 Stück vom Typ B-17B befanden sich 1939 im Dienste des *USAAC*. Die B-17 *Flying Fortress* war jedoch laufend verbessert worden. Die B-17C erhielt im Jahr 1940 bereits 1.200 PS-starke Motoren, eine Panzerung, selbstdichtende Treibstofftanks und eine entsprechende Ausstattung mit schweren Maschinengewehren. Die ersten zwanzig Stück wurden unter der Bezeichnung *Fortress MkI* für die Briten gebaut. Als Nächstes wurden insgesamt 42 Stück B-17D von der *USAAF* übernommen, und im Sommer des Jahres 1941 war schließlich das Modell B-17E bzw. *Fortress II* verfügbar. Diese Ausführung hatte unbeladen eine Reichweite von 5.300 Kilometer und konnte beladen bereits 2.000 Kilogramm Bomben mitführen. Neben der B-17 von *Boeing* hatte man gleichzeitig bei *Consolidated* die, ebenfalls viermotorige B-24 *Liberator* entwickelt. Anfang 1942 begann die Produktion der amerikanischen Flugzeugindustrie gemäß dem *AWPD-1* im großem Stil anzulaufen. Vorrangig wurden dabei die beiden strategischen Bomber vom Typ B-*17 Flying Fortress* und B-24 *Liberator* produziert.[58]

2.2.5 Die Arcadia-Konferenz 1941/42

Am 22. Dezember 1941, der Angriff der Japaner auf Pearl Harbor lag knapp über zwei Wochen zurück, begann in Washington D.C. schließlich eine Konferenz, welche unter dem Namen „Arcadia-Konferenz“ in die Geschichte eingehen sollte. Der amerikanische Präsident Franklin D. Roosevelt und der britische Premier Winston Churchill sowie ihre politischen und militärischen Berater erörterten die gemeinsame Kriegsstrategie, welche in den nächsten Monaten an den Tag gelegt werden musste, um den gemeinsamen Feind besiegen zu können.[59] Die Amerikaner hatten für dieses Treffen ihren Plan für den Kriegseinsatz aus der Luft auf die Version *AWPD-4* (*AWPD-4 – Air Estimate*

[58]*Craven, Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. I, Plans, Policies and Organization, 557-611. – Neben der B-17 und der B-24 wurden auch die Typen B-29 *Superfortress* und die B-32 *Dominator* entwickelt. Die B-29 kam jedoch nur im Pazifikraum zum Einsatz und die B-32 erreichte erst 1945 ihre Frontreife.
[59]*NARA*, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, ARCADIA-Conference papers.

of the Situation and Recommendations for the Conduct of War) aktualisiert. *AWPD-4* berücksichtigte nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor einen Zweifrontenkrieg mit Japan und Deutschland; die Flugzeugproduktion war verdoppelt und die Anzahl der notwendigen Bomber um 65 % erhöht worden. Erneut basierend auf der Annahme, dass ein präziser weitreichender Bombenkrieg möglich sei.[60]

Während der Konferenz wurde eine Reihe von wichtigen strategischen Entscheidungen getroffen. An erster Stelle stand dabei die Festlegung, dass zuerst auf dem europäischen Kriegsschauplatz (*European Theater of Operation, ETO*) sowie im Atlantik die Entscheidung gesucht werden sollte und nicht auf dem pazifischen. Eine Richtungsentscheidung, welche besonders von den Briten unter Churchill durchgesetzt worden war.[61] Der Krieg gegen das Deutsche Reich sollte ab 1942 in einer ersten Phase der gemeinsamen alliierten Kriegsführung durch: „*increasing air bombardment by British and American forces"* geführt werden.[62] Die britische *RAF* hatte von Sommer 1940 bis Anfang 1941 gegen die deutsche Luftwaffe die Luftschlacht um England geführt und diese für sich entscheiden können. Im Frühjahr 1941 wurden dann zahlreiche deutsche Bomber- und Jägergruppen für die Vorbereitungen der Invasion des Balkans und der Sowjetunion aus Nordwestfrankreich abgezogen. Somit war auch eine drohende Invasion Englands endgültig abgewendet. Die Briten hatten ihrerseits daher Anfang 1941, zumindest in der Luft, in die von Churchill im Dezember 1940 angekündigte Offensive gehen können. Es war die einzige Handlungsmöglichkeit, welche den Briten zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stand: Angriffe mit weitreichenden Bombern gegen Ziele in den von Deutschland

[60] Richard, J. *Overy*, The Air War 1939-1945 (London 2009) 62.
[61] *Overy*, The Air War, 63. – Die Festlegung des alliierten Schwergewichts auf den europäischen Kriegsschauplatz war das erklärte Ziel der Briten, während im Gegenzug viele Amerikaner gerne das Schwergewicht im Pazifik gesehen hätten. Erwähnenswert ist auch, dass sich die zukünftigen Alliierten neben den ersten alliierten Treffen in Washington im Sommer 1941 auch im August 1941 zu Gesprächen in Neufundland trafen. Auf dieser eigentlichen „ersten" Atlantikkonferenz war die sogenannte „Atlantikcharta" verfasst worden. In ihr waren grundsätzliche Überlegungen zu einer gemeinsamen internationalen Politik formuliert und als Ziel das Ende der Naziherrschaft in Europa definiert worden. Das Treffen stand dabei ganz im Eindruck des nur wenige Wochen zuvor erfolgten deutschen Überfalls auf die Sowjetunion und fand auf dem britischen Schlachtschiff *HMS Prince of Wales* statt. Jenem Schlachtschiff, das im Dezember 1941 japanischen Bombern zum Opfer fallen sollte.
[62] *NARA*, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, ARCADIA-Conference papers, Priorities for U.S. and U.K. overseas expansions in the Atlantic, Dec. 29, 1941, 36.

besetzten Gebieten oder in Deutschland selbst. Dabei hatte die *RAF* erste nützliche Erfahrungen gesammelt. Die durch den Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika verfügbare amerikanische *USAAF* mit ihren schweren Bombern sollte nun zum strategischen Partner der *RAF* werden.[63]

Für einen gemeinsamen alliierten Luftkrieg der amerikanischen *USAAF* und der britischen *RAF* gegen Deutschland wurden die, von den britischen und amerikanischen Luftwaffenplanern erarbeiteten, Ziele zusammengefasst und neuerlich in Kategorien eingeteilt. Dabei wurde erneut genauestens analysiert, welche wichtigen Waffensysteme der deutschen Rüstungswirtschaft den Alliierten am gefährlichsten werden konnten und welche bedeutenden Rohstoffe die deutsche Kriegsmaschinerie am Laufen hielten. Das Ergebnis war eine Unterteilung in nunmehr fünf Kategorien. Die im Rahmen der Arcadia-Konferenz zusammenfassend erstellte Liste umfasste schließlich folgende Zielkategorien der strategischen alliierten Luftkriegsführung:[64]

1. *Aircraft final assembly works*
2. *Aero engine works*
3. *Submarine yards and bases*
4. *Transportation network*
5. *Oil, Aluminum- and Rubberproduction*

An erster Stelle der zu zerstörenden Angriffsziele standen erneut, wie zuvor im Sommer 1941, die Flugzeugmontagewerke und Flugmotorenwerke der deutschen Luftwaffe. Nicht zuletzt die militärischen Erfolge der Deutschen Wehrmacht von 1939 bis 1941 hatte den Alliierten klar gezeigt: Für jeden Einsatz

[63] *NARA*, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, ARCADIA-Conference papers, Priorities for U.S. and U.K. overseas expansions in the Atlantic, Dec. 29, 1941, 38.
[64] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 203. – Erneut stellten die britischen Aufklärungsunterlagen den wichtigsten Teil des, für die Ziellisten zu analysierenden, Materials dar. Die Planungsoffiziere um Hughes und George konnten daher in relativ kurzer Zeit detaillierte Ziellisten erstellen. – *NARA*, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, ARCADIA-Conference papers.

von eigenen Bodentruppen war es zuerst notwendig, die Luftherrschaft erreichen zu können. Und dies konnte man nur, wenn man zuerst entweder die gegnerischen Flugzeuge „vom Himmel geholt“ oder ihre Produktionsstätten zerstört hatte. Das wichtigste deutsche Jagdflugzeug zu diesem Zeitpunkt war nach wie vor die, vom deutschen Flugzeugkonstrukteur Willy Messerschmitt konstruierte, *Messerschmitt* Bf109 der „Bayerischen Flugzeugwerke AG“ (BFW). Die Produktion dieses Standardjägers der deutschen Luftwaffe war von 1939 bis 1941 laufend verbessert worden. War man 1939 noch mit der Version „Emil“, also der Bf109E, in den Krieg eingetreten, war ab Anfang 1942 die verbesserte Version „Friedrich“, d. h. die Bf109F, im Einsatz. Im Frühjahr 1942 war dann mit der Version „Gustav“, d. h. der Bf109G, welche mit einem verbesserten Motor vom Typ DB605 ausgestattet war, die vorläufige Letztversion verfügbar. Die Version Bf109G mit ihren unterschiedlichen Varianten und Zurüstsätzen bildete in der kommenden Auseinandersetzung mit der *USAAF* das Rückgrat der deutschen Luftverteidigung von 1943 bis 1944.[65]

Die deutsche Rüstungswirtschaft hatte bis zum Jahr 1942 die Produktion der Bf109 von sechs auf drei Flugzeugwerke konzentriert. Dadurch sollte eine effektivere Produktion ermöglicht sowie Platz für die Fertigung von Neuentwicklungen geschaffen werden. Denn zusätzlich war ab 1941 am Himmel über Frankreich, Deutschland und der Sowjetunion auch die *Focke Wulf* (Fw) 190 erschienen. Sie wurde neben der Bf109 zum zweiten Standardjäger der deutschen Luftwaffe. Die Bf109 war jedoch im Jahr 1942 nach wie vor das bedeutendste deutsche Jagdflugzeug und ihre Produktion lief auf Hochtouren. Der wichtigste Fertigungsproduzent der Bf109 waren auch 1942 die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ (W.N.F.) mit ihrem Hauptstandort in Wiener Neustadt (Werk I und II) und Nebenstandort in Fischamend (Werk III). Der Produktionsanteil der W.N.F. an der Bf109-Fertigung war von 31,9 % im Jahr 1941 auf 48,9 % im Jahr 1942 angewachsen. Dies war auch den Alliierten nicht verborgen geblieben. Gerade britische nachrichtendienstliche Aufklärung unterstrich die Bedeutung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in der gesamten Jagdflugzeugfertigung des Dritten Reiches. Zwar wusste man zu

[65] Jochen *Prien*, Peter *Rodeike*, David *Johnston*, Messerschmitt Bf 109 F, G, and K Series: An illustrated Study (o. O. 1992) 25-45.

diesem Zeitpunkt nur von der Fertigung in Wiener Neustadt und hatte die Einbindung Fischamends in den W.N.F.-Komplex noch nicht erkannt, doch die W.N.F.-Produktionsraten waren ziemlich genau aufgeklärt worden. Auf der Liste der strategischen Angriffsziele der Arcadia-Konferenz standen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ daher Anfang 1942 an oberster Stelle bzw. waren nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika tatsächlich zum wichtigsten zu zerstörenden gemeinsamen Angriffsziel der Alliierten geworden. Ein Vergleich der Wiener Neustädter Produktionszahlen mit jenen der Werke in Leipzig („Erla Maschinenwerke“) und Regensburg („Messerschmitt-AG“) streicht die Bedeutung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ heraus:[66]

Standort Flugzeugwerk	**Gesamtproduktionszahl an deutschen Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1942**	**Anteil an der Gesamtproduktion von Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1942**
Wiener Neustadt	1.303	48,9 %
Leipzig	875	32,8 %
Regensburg	486	18,3 %
Gesamt:	**2.664**	**100 %**

Die W.N.F. stiegen bis Ende 1942 zum „größten Jägerwerk des Dritten Reiches“ auf; knapp 50 % aller im Deutschen Reich im Jahr 1942 gefertigten Bf109 stammten aus Wiener Neustadt. Doch als die britischen und amerikanischen Luftkriegsplaner Wiener Neustadt auf der Arcadia-Konferenz Anfang 1942 erneut ganz oben auf ihre Zielliste setzten, war ihnen auch eines sofort klar: Wiener

[66] *AFHRA*, MF A6377, The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1232. – *AFHRA*, *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*): Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt, Austria. (Washington 1945), 12. – *AFHRA*, *USAAF*, *USSBS*: Aircraft Plant Report Messerschmitt AG Augsburg, Overall Report (Washington 1945). – Die ausgewählte Aufstellung stammt aus einer nach dem Krieg erstellten Übersicht. Sie zeigt, dass die *USAAF*-Planungsoffiziere mit ihren im *AWPD-1* bzw. *AWPD-4* sowie auf der Konferenz von Arcadia gemachten Einschätzung der Produktion an deutschen Bf109-Jagdflugzeugen nicht falsch gelegen waren. Tatsächlich, so wurde 1945 festgestellt, war die Produktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sogar noch höher gewesen, als in den Jahren 1941 und 1942 von den Alliierten angenommen.

Neustadt lag in der „Ostmark“ und war somit zu diesem Zeitpunkt noch weit außerhalb der Reichweite jedes alliierten Bombers. Die Entfernung von England war zu weit, und Nordafrika wurde von deutschen Truppen beherrscht.[67]

Zur Koordinierung der weiteren gemeinsamen alliierten militärischen Kriegsführung wurde am 14. Jänner 1942, am letzten Tag der Arcadia-Konferenz, die Bildung der *Combined Chiefs of Staff (CSS)* als gemeinsamer Operations- und Planungsstab beschlossen. Dieser sollte die militärischen Kriegsanstrengungen der Alliierten koordinieren. Im *CSS* waren alle Stabschefs der unterschiedlichen Teilstreitkräfte (Armee, Luftwaffe, Marine) der amerikanischen und britischen Streitkräfte vertreten. Für die amerikanische Luftwaffe war dies *Major General* Henry H. Arnold (*Deputy Army Chief of Staff for Air* und *Commanding General* der *USAAF*), für die britische *RAF Air Marshal* Sir William Lawrie Welsh (entsandt für den Generalstabschef der *RAF*). Diese beiden Offiziere hatten mit ihren Stäben die geplante strategische Luftoffensive gegen das Deutsche Reich und seine Verbündeten umzusetzen. Und dies musste rasch passieren, denn auf der Arcadia-Konferenz hatte man als weitere richtungsweisende strategische Entscheidung folgenden Plan gefasst: Noch im Jahr 1942 sollten im afrikanischen Französisch-Marokko umfangreiche alliierte Truppenverbände angelandet und mit dem Vormarsch in Richtung Deutschland begonnen werden. Nur wenige Wochen nach dem Kriegseintritt der USA hatte man also von alliierter Seite bereits klare Ziele vor Augen.[68]

Das Deutsche Reich stand im Jänner 1942 nur wenige Monate vor dem Höhepunkt seiner Machtausdehnung. Frankreich war zu großen Teilen besetzt bzw. durch den Waffenstillstand von 1940 de facto „Verbündeter“ des Deutschen Reiches. Großbritannien in die Schranken gewiesen sowie der hohe Norden und der Balkan in deutscher Hand. In Russland stand die zweite Sommeroffensive der Deutschen Wehrmacht unmittelbar vor dem Beginn, und in Nordafrika war in

[67] *AFHRA* MF A25186, Aircraft Assembly Works Wiener Neustadt. – Weitere Details zur Flugzeugfertigung in Wiener Neustadt siehe Abschnitt 3. „Effort“.
[68] *NARA*, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, ARCADIA-Conference papers, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, PROJECT GYMNAST. – Im Juni 1942 erfolgte eine weitere alliierte Konferenz in Washington. Auf dieser sogenannten *Second Washington Conference* wurde schließlich endgültig die Entscheidung für die alliierte Landung in Nordwestafrika getroffen.

den letzten Monaten ein deutscher General namens Erwin Rommel von Sieg zu Sieg geeilt. Erst kurz zuvor hatten die Briten diesen erstmals zum Rückzug zwingen können. Doch auch dieser war schließlich nur von kurzer Dauer. Insgesamt waren dies für die Alliierten besorgniserregende Entwicklungen. Der amerikanische Präsident Roosevelt und der britische Premier Churchill konnten am Ende der Arcadia-Konferenz im Jänner 1942 jedoch beruhigt auseinandergehen. Man hatte einerseits von alliierter Seite eine erste detaillierte gemeinsame Strategie festgelegt und andererseits die bedeutendsten gegnerischen Angriffsziele definiert sowie einer Prioritätenreihung unterzogen. Zum Angriff auf diese Ziele befanden sich leistungsfähige schwere amerikanische Bomber, ausgestattet mit erfolgversprechenden Bombenzieleinrichtungen, in einer umfangreichen Massenproduktion. In Kürze würden die ersten dieser Bomber und ihre Besatzungen in England landen. Dort würden sie rasch auf ihren Einsatz vorbereitet werden. Und gemeinsam mit der britischen *RAF* würden die Bomber der *USAAF* erste Schläge gegen das Deutsche Reich durchführen. Der strategische Luftkrieg über Europa konnte somit wie geplant beginnen.[69]

2.2.6 Welche Strategie? – Precision Bombing oder Area Bombing?

Die britische *RAF* wollte Anfang 1942 ihre Einsatzerfahrungen dem neuen Verbündeten, der amerikanischen *USAAF*, zugutekommen lassen. Aber hier trafen rasch zwei völlig unterschiedliche Herangehensweisen aufeinander. Die Briten hatten nicht nur die Luftschlacht um England und die schweren Angriffe auf London und andere britische Städte erlebt, diese Angriffe hatten sie auch wieder an den Ersten Weltkrieg erinnert, als deutsche *Zeppelin*-Luftschiffe und viermotorige *Gotha*-Bomber erstmals britisches Territorium bombardiert und Angst, Schrecken und Terror verbreitet hatten. Dies hatte sich tief in die britische Seele eingebrannt. Im Frühjahr 1942 schien aber für die Briten die Zeit

[69] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. I, Establishment of the 8th Airforce in United Kingdom, 612-654.

gekommen zu sein, selbst die Initiative ergreifen zu können. Wer Leid am eigenen Leibe verspürt hat und wem sprichwörtlich das Wasser bis zum Hals gestanden war, der war auch rasch gewillt, seinem Gegner entschlossen und mit allen Mitteln entgegen zu treten. Die britischen Bomber sollten nun Tod und Verderben in Richtung Deutschland tragen. Ihre Bomben sollten die Moral der deutschen Bevölkerung brechen. Und die, in England gerade ankommenden, amerikanischen Bomber konnten die *RAF* am besten dabei unterstützen.[70]

Am 14. Februar 1942, das Ende der Arcadia-Konferenz lag nur ein Monat zurück, befahl Churchill, die sogenannte *Area Bombing Directive* (auch *General Directive No. 5* genannt) in die Tat umzusetzen. Mit ihr sollte die erste Phase einer gemeinsamen alliierten Luftkriegsführung eingeleitet werden. Zur Umsetzung der *Area Bombing Directive* ernannte Churchill am 22. Februar 1942 *RAF Air Marshal* Sir Arthur Harris zum neuen Kommandeur des *RAF Bomber Command*. Harris sollte die detaillierte Anweisung Churchills zur offensiven Luftkriegsführung der *RAF* in die Tat umsetzten. Die *Area Bombing Directive* definierte exakt, in welcher Weise das britische *RAF Bomber Command* in den nächsten Monaten seine Einsätze gegen das Deutsche Reich durchführen sollte. Die Angriffe der *RAF*-Bomber sollten dazu ab sofort ausnahmslos bei Nacht geflogen werden, um den deutschen Tagjägern zu entgehen, die bis dahin für schwere Verluste unter den britischen Bombern gesorgt hatten. Verluste in einer Höhe welche nicht länger durchzuhalten war. Ein Präzisionsangriff wie bei Tag war aber bei Nacht, aufgrund von mangelnder Sicht und der Einschränkungen der vorhandenen technischen Hilfsmittel, nur sehr eingeschränkt möglich. Die Auswertung der bisherigen *RAF*-Angriffe vom Sommer 1940 bis zum Winter 1941/42 hatte aber ergeben, dass auch bei den gezielt bei Tag auf das Ruhrgebiet geflogenen Angriffen die erreichten Schäden oft nur von zweifelhaftem Erfolg gewesen waren. Der Präzisionsangriff wurde somit endgültig aufgegeben.[71]

[70] Robin *Neillands*, The Bomber War - Arthur Harris and the Allied Bomber Offensive 1939-1945 (London 2001) 33-45.
[71] Alan J. *Levine*, The Strategic Bombing of Germany 1940-1945 (Westport 1992) 25-46. – *Neillands*, Bomber War, 45-53.

Die *RAF*-Bomberstaffeln sollten in Zukunft eine Mischung aus Spreng- und Brandbomben mit sich führen und diese nach einem ausgeklügelten System abwerfen. Dies sollte die Gesamtwirkung der abgeworfenen Bomben wesentlich steigern. Zuerst die Sprengbomben, um die Dächer der Häuser abzudecken, und danach die Brandbomben, um im Inneren der Objekte eine Vielzahl von kleinen Bränden auszulösen, welche sich schließlich zu einem gewaltigen Feuersturm vereinigten. Der entscheidende Punkt war dabei, dass das Ziel der Bomben die Stadt selbst war, nicht nur ein bestimmter Rüstungsbetrieb darin. Derartige Angriffe entsprachen somit der „Trenchard-Doktrin“ und bezogen ganz offensichtlich den zivilen Anteil einer Stadt, also deren Wohngebiete, in den Bombenabwurf ein. *RAF Air Marshal* Sir Charles Portal, der Stabschef und Oberbefehlshaber der *RAF*, drückte dies am 15. Februar 1942 wie folgt aus:

“I suppose it is clear that the aiming points will be the built up areas, and not, for instance, the dockyards or aircraft factories where these are mentioned in Appendix A. This must be made quite clear if it is not already understood!”

Das Flächenbombardement bzw. das *Area Bombing* war somit endgültig zur britischen Kriegsstrategie geworden.[72]

Die ersten dieser geänderten britischen Strategie entsprechenden Angriffe wurden von der *RAF* bereits Anfang März 1942 auf Essen geflogen, doch am 29. März 1942 wurde beim Angriff auf Lübeck ein Versuch unternommen, das neu entwickelte Angriffsverfahren im großen Stil zu erproben. Was in Mannheim im Jahr 1940 noch missglückt war, sollte nun gelingen. Lübeck war wie Mannheim eine deutsche Stadt von überschaubarer Größe und eignete sich daher hervorragend für den geplanten Angriff. In der Nacht vom 28. auf den 29. März 1942 warfen 234 britische Bomber vom Typ *Wellington* und *Stirling* in drei Wellen insgesamt 400 Tonnen Bomben, darunter 25.000 Stück Brandbomben ab. Wie

[72] Die Idee eines kombinierten Einsatzes von Brand- und Sprengbomben hatten die Briten nicht selbst geboren. Als die deutsche Luftwaffe in der Operation *MONDSCHEINSONATE* in der Nacht vom 13. auf den 14. November 1940 die Stadt Coventry angegriffen hatte, waren sie nach derselben Methode vorgegangen. Experten der britischen *RAF* hatten die zerstörerische Wirkung der deutschen Bomben auf Coventry genauestens untersucht. Die deutsche Luftwaffe hatte bei diesem Angriff 500 Tonnen Sprengbomben, 50 Luftminen und 36.000 Stück Brandbomben abgeworfen. – *Neillands,* Bomber War, 48-57.

die deutsche Luftwaffe nur zwei Jahre zuvor in Coventry erzielte die britische *RAF* in Lübeck das von ihr gewünschte Ergebnis. Die Sprengbomben deckten die Dächer der Häuser ab und die Brandbomben steckten die Dachstühle in Brand. Es entstanden heftige Brände, welche durch die lokalen Luftschutzkräfte nur schwer zu bekämpfen waren. Die britischen Bomber hatten ihr Ziel erreicht. Der Stadtkern von Lübeck wurde durch den Angriff gänzlich vernichtet. Die britischen Bomber hatten eine Schneise der Zerstörung geschlagen. Über 300 Einwohner waren getötet, weitere knapp 800 verletzt und, was für die britischen Überlegungen noch wichtiger war, über 15.000 obdachlos geworden.[73]

Zur Vergeltung befahl Hitler der deutschen Luftwaffe, Angriffe auf ausgewählte historische britische Städte zu fliegen. Deutsche Bomber warfen so im April 1942 ihre Bomben auf Exeter, Bath, Norwich und York ab. Hunderte Engländer fanden dabei den Tod, Tausende wurden verletzt und Zehntausende obdachlos. Der Reigen des gegenseitigen Terrors hatte endgültig begonnen. Die britische *RAF* begann im Frühjahr 1942, ihre Strategie der Flächenbombardements im großen Stil umzusetzen. In der Nacht vom 30. auf den 31. Mai 1942 bombardierten in der Operation *MILLENIUM* erstmals über 1.000 britische Bomber unterschiedlichster Typen die Stadt Köln. Harris hatte dazu alle verfügbaren Flugzeuge zusammengezogen, wollte er doch beweisen, dass das *RAF Bomber Command* in der Lage war, auch „1.000-Bomber-Angriffe“ zu fliegen. Zu den knapp 500 schweren viermotorigen Bombern, über die das *RAF Bomber Command* zu diesem Zeitpunkt verfügte, hatte Harris auch über 300 Trainingsmaschinen, besetzt zum Teil mit Fluglehrern und Flugschülern, und weitere über 200 Flugzeuge des *RAF Costal Command*, also des Küstenschutzes, einsetzen lassen. Von 1.047 eingesetzten Flugzeugen hatten knapp 900 das Zielgebiet erreicht und fast 1.500 Tonnen Bomben abgeworfen. In Köln wurden knapp 500 Einwohner getötet, ca. 5.000 verletzt und über 45.000 obdachlos.[74]

---

[73] *Neillands*, Bomber War, 63-71. – Wie Lübeck sollte es in den nächsten Monaten noch weitere Städte treffen. In „Appendix A“ der “Area Bombing Directive” war eine Liste von vierzehn Städten angeführt, welche von der *RAF* ab dem Frühjahr 1942 systematisch angegriffen und zerstört werden sollten.

[74] *Neillands*, Bomber War, 134-139.

Zwei weitere „1.000-Bomber-Angriffe“ der *RAF* erfolgten im Juni 1942 auf die Städte Essen und Bremen. Die britischen Bomber konnten sich bei diesen Angriffen bereits eines neu entwickelten Funkleitverfahrens namens *GEE* bedienen, welches die Bomber nun gezielt auf Kurs hielt. Somit war es für die Navigatoren an Bord der Bomber wesentlich leichter, den ausgewählten Zielraum anfliegen zu können.[75] Und die *RAF*-Bomber selbst waren nunmehr bereits im großen Umfange viermotorige Flugzeuge der Typen *Lancaster*, *Halifax* und *Stirling*. Diese Typen konnten wesentlich höhere Bombenlasten mitführen als die zweimotorigen *Wellington*-Bomber der Jahre 1940 und 1941. Um den Bombenabwurf und die Navigation zusätzlich zu erleichtern, wurden von *Pathfinder*-Flugzeugen gezielt Leuchtbomben zur Zielmarkierung eingesetzt. Dazu verwendete man ab Juli 1942 schnelle zweimotorige Bomber vom Typ *Mosquito*.

Als Antwort auf die immer heftigeren britischen Angriffe hatte die deutsche Luftwaffe damit begonnen, erste effektive Gegenmaßnahmen zu entwickeln. So wurden auf Initiative des deutschen Luftwaffengenerals Josef Kammhuber einander überschneidende Luftverteidigungszonen eingerichtet. In dieser sogenannten „Kammhuberlinie“ kam es zum koordinierten Einsatz von Scheinwerfer- und Flakbatterien sowie Nachtjägern. Die Gegenwehr wurde somit auch in der Nacht zunehmend heftiger. Über Köln hatte die *RAF* bei ihrem Angriff vom 30. auf den 31. Mai 1942 insgesamt 43 Bomber verloren. Dies entsprach 4,5 % aller eingesetzten Bomber und war ein empfindlicher Verlust. Die deutsche Luftwaffe hatte begonnen, ihr Nachtjagdsystem zu einer effektiven Waffe auszubauen. Im Sommer 1942 wurden die Bomber der *RAF* daher über Deutschland erstmals mit wirkungsvollen deutschen Nachtjägern konfrontiert. Obwohl also die britischen Bomber fast ausschließlich in der Nacht operierten und ihre Bomben verteilt auf die Stadt und nicht auf ein Ziel in der Stadt abwarfen, erlitten sie laufend schmerzhafte Verluste durch Fliegerabwehr und Nachtjäger. Doch die deutschen Maschinen wurden vielerorts noch überstürzt in

[75] Das GEE (*Generalized Estimating Equation*)-Verfahren wurde von der *RAF* im März 1942 im Betrieb genommen. Sendeanlagen strahlten auf bestimmten Frequenzen Impulse ab, welche von den Navigatoren an Bord der Flugzeuge mit Empfangsgeräten abgelesen werden konnten. Somit war eine Bestimmung des eigenen Standortes möglich. Die Exaktheit der Positionsangabe nahm jedoch mit zunehmender Entfernung zum Sender ab. – Alfred *Price,* Instruments of Darkness: The History of Electronic Warfare (Los Altos 1977) 98f.

den Einsatz geschickt. Es dauerte noch Monate, bis ein effektives System der Abwehr entwickelt werden konnte. Das perfekte Zusammenspiel zwischen Funkmessgeräten, Scheinwerfer-, Horch- und Flakbatterien sowie Nachtjagdleitzentralen und Nachtjägern sollte erst ab 1943 tatsächlich effektiv funktionieren.[76]

2.2.7 Die USAAF in England 1942 – Tag- oder Nachtangriffe?

Die Durchführung der ersten intensiven Luftangriffe der britischen *RAF* auf deutsche Städte im Frühjahr 1942 war von den amerikanischen Luftwaffengenerälen genau beobachtet worden. Und die ersten amerikanischen schweren Bomber und ihre Besatzungen, welche in England im Frühjahr und Sommer 1942 eintrafen, schienen ebenfalls bereit zu sein, erste Angriffe durchführen zu können. Während die *RAF* darauf drängte, dass die amerikanischen Bomber nun gemeinsam mit den britischen Bombern in der Nacht angreifen sollten, zögerten die *USAAF*-Luftwaffengeneräle bzw. traten diesem Plan offen entgegen. Man war auf amerikanischer Seite zu einem anderen Schluss gekommen. Die genaue Analyse der britischen Bomberangriffe, die Berichte aus diplomatischen Kanälen, die Auswertung geheimdienstlicher Quellen und nicht zuletzt die Berichterstattung der neutralen Presse zeigten, dass die Angriffe, die bei Nacht aus großer Höhe durchgeführt worden waren, nur geringe Wirkung auf Industrieziele gehabt hatten. Dagegen stiegen jedoch durch die ungezielten Bombenabwürfe die Opfer in der Zivilbevölkerung sprunghaft an. Den Briten war dies nur recht, diente es doch ihrem Ziel der vermeintlichen Schwächung der Moral, doch die Amerikaner waren anderer, differenzierter Ansicht.[77]

Wenn nun, um den Krieg gewinnen zu können, die wichtige deutsche Kriegsindustrie zerstört werden sollte, so musste dies ihrer Meinung nach durch Präzisionsangriffe bei Tag geschehen. Dass dies aufgrund der zahlreichen

[76] Gebert *Anders*, Geschichte der Deutschen Nachtjagd 1917-1945 (Stuttgart 1995) 45-73.
[77] *Craven, Cate*, Army Air Forces in World War II, Vol. I, Establishment of the 8th Airforce in United Kingdom, 612-654.

deutschen Jäger kein einfaches Unterfangen sein würde, war klar, doch es schien die einzige Möglichkeit, das Deutsche Reich effektiv in die Knie zwingen zu können. Nach amerikanischer Ansicht war es zielführender, eine ausgewählte bestimmte Anzahl an kriegswichtigen Zielen zu zerstören als viele wahllos ausgewählte Ziele zu beschädigen. Auf der Arcadia-Konferenz hatte man ganz klar die „Achillesfersen" der deutschen Rüstungsindustrie definiert. Und jene gegnerischen Waffen, welche man zerstören musste, um den Krieg gewinnen zu können. An oberster Stelle stand die Zerstörung der deutschen Flugzeug- und U-Bootproduktion. Die Bedrohung der alliierten Konvois durch deutsche U-Boote und die Präsenz deutscher Jäger am Himmel über Europa waren die Herausforderungen, welche im ersten Ansatz ausgeschaltet werden mussten. Entsprechend diesen Vorgaben wollte die *USAAF* nun daran gehen, die ausgewählten Ziele eines nach dem anderen zu vernichten.[78]

Sollte es bei den geplanten Angriffen zu Verlusten kommen, so wurden diese als akzeptierbar erwartet, weil man davon ausging, dass die waffenstarrenden amerikanischen „Fliegenden Festungen" in ihren kompakten Flugformationen alle Angriffe deutscher Jäger abwehren können würden. Mit überlegenen Bombern sowie entsprechender Taktik und Bewaffnung konnten die Verluste sicherlich minimiert werden. Die britische bewusste Inkaufnahme von Toten unter der Zivilbevölkerung erschien den Amerikanern hingegen als grob „unmoralisch", hatte doch Roosevelt persönlich schon zu Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 an die europäischen kriegführenden Mächte appelliert, *„öffentlich ihre Entschlossenheit zu bekunden, dass ihre Streitkräfte auf keinen Fall Zivilpersonen angreifen!"* [79] Die *RAF* versuchte, ihren amerikanischen Verbündeten klar zu machen, dass es zu schweren Verlusten führen würde, bei Tag und ohne weitreichende Begleitjäger tief ins Deutsche Reich vorzustoßen. Die Briten hatten bei ihren Tageinflügen ins Reichsgebiet von 1939 bis 1941 hohe Verluste erlitten und die Konsequenzen daraus gezogen. Sie

[78] Horst *Boog*, The Strategic Air War in Europe and Air Defence of the Reich, 1943-1944. In: Germany and the Second Wold War, Volume VII, The Strategic Air War in Europe and the War in the West and East Asia 1943 - 1944/5 (Oxford 2006) 10-11. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol I, The Establishment of the 8th Airforce in United Kingdom, 612-654.
[79] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 221.

waren in die Nacht ausgewichen und hatten den damit einhergehenden Verlust an Präzision beim Bombenabwurf in Kauf genommen.

Im Jänner 1942 hatte man im amerikanischen Georgia als erste strategische Luftflotte die *8th United States Army Air Force* (*8th USAAF*) aufgestellt. Die *8th USAAF* sollte ab sofort jene amerikanischen Verbände unter ihrem Kommando zusammenfassen, welche von nun an nach England verlegt wurden. Das Hauptquartier der *8th USAAF* wurde beginnend mit Februar 1942 in High Wycombe eingerichtet. Hier befand sich bereits das Kommando des *RAF Bomber Command*. Im März 1942 wurde von der *USAAF* auch der *„Plan for Initiation of US-Army Bombardment Operations in the British Isles“* vorgelegt. Die *8th USAAF* sollte die ersten Angriffe auf das Deutsche Reich durchführen. Sie stand unter dem Kommando von *Major General* Carl A. Spaatz und unterteilte sich in das *VIII. Bomber Command*, das *VIII. Fighter Command* und das *VIII. Base Command*.[80] Ende April 1942 verschiffte man die ersten 1.850 Soldaten der *8th USAAF*, vor allem Angehörige der zukünftigen Stabsorganisationen, nach England. Im Juni 1942 folgten dann Kräfte nach, welche begannen, die vorhandenen britischen Flugplätze für die Aufnahme der schweren amerikanischen Bomber zu adaptieren.[81]

Während sich die *8th USAAF* in England zu positionieren begann, erzielte die *US-Navy* in der entscheidenden Seeschlacht bei Midway von 4. bis 7. Juni 1942 einen ersten Erfolg in der Kriegsführung gegen die Japaner. Damit hatten die Amerikaner im Pazifikraum erstmals die Initiative erlangt. In Nordafrika hingegen gelang es dem *Deutschen Afrika-Korps* (DAK) Ende Juni 1942, die wichtige britische Festung Tobruk einzunehmen. Und es schien, als würden die deutschen Truppen unter dem Kommando von Generalfeldmarschall Erwin Rommel in Kürze Alexandria in Ägypten besetzen. Angesichts der zunehmenden deutschen Bedrohung in Afrika und auf Bitte der Briten mussten die Amerikaner reagieren. Im Frühjahr 1942 hatte die *USAAF* eine schwere Bombergruppe,

[80] *AFHRA* MF A6377, The History of the *USAAF*, 83f. – Eric *Hammel*, Air War Europa, America´s Air War against Germany in Europe and North Africa, Chronology 1942-1945 (Pacifica 1994) 41ff. – Das *VIII. Base Command* wurde im Juni 1942 in *VIII. Service Command* umbenannt. Es war für die Bodenorganisation und den logistischen Nachschub der fliegerischen Verbände zuständig.
[81] *Hammel*, Air War Europa, 52f.

bestehend aus 23 B-24 *Liberator* nach Nordafrika verlegt. Diese standen unter dem Kommando von *Colonel* Harry Halverson. Dieses *Halverson Detachments* (auch *HALPRO* genannt) sollten eigentlich von Ägypten weiter nach China geschickt werden. Von China aus sollten sie einen Angriff auf das japanische Mutterland durchführen. Dies erschien nach der Schmach von Pearl Harbor zur Stärkung der Moral wichtig. In der Folge wurde aber der erste US-Angriff vom Pazifik aus durchgeführt. Am 18. April 1942 starteten zweimotorige B-25 *Mitchell* Bomber vom US-Flugzeugträger *USS HORNET* und bombardierten die japanische Hauptstadt Tokio. Vier Monate nach Pearl Harbor, ein bedeutender Propagandaerfolg der USA.[82]

Noch bevor seine B-24 Bomber China erreichten bekam *Colonel* Halverson den Befehl, in Nordafrika zu bleiben, um einen ersten Angriff auf die rumänischen Erdölfelder und Erdölraffinerien von Ploiesti durchzuführen. Im Juni 1942 hatten die Vereinigten Staaten von Amerika auch Rumänien und Bulgarien den Krieg erklärt. Somit war Ploiesti ein mögliches und legitimes Angriffsziel geworden. Die aus insgesamt elf Raffinerien bestehende Erdölproduktionsstätte rund um die rumänische Stadt Ploiesti war seit Kriegsbeginn der wichtigste Lieferant von Rohöl für das Deutsche Reich.[83] *Major General* Arnold, der *Commanding General* der *USAAF,* war davon überzeugt, durch einen ersten Angriff diese Achillesferse der deutschen Treibstoffversorgung treffen zu können, ganz im Sinne der Zielfestlegung der Arcadia-Konferenz und der Prioritätenliste des *AWPD-4*. Die Ölproduktion stand ja auf der Zielliste der Arcadia-Konferenz und war somit eines der vordringlichsten Ziele. Und obwohl das *Air Corps Intelligence Department* die Meinung der Notwendigkeit eines unmittelbaren Angriffs auf Ploiesti nicht teilte, war Arnold, nicht zuletzt auch aufgrund entsprechender britischer Informationen, davon überzeugt, ihn durchführen zu müssen.[84]

[82] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 203.
[83] Dietrich *Eichholtz*, Krieg um Öl: ein Erdölimperium als deutsches Kriegsziel 1938–1943 (Leipzig 2006). – Hitler hatte bereits im Jahr 1936 die Besetzung der rumänischen Erdölfelder und die Inbesitznahme der dortigen Raffinerien als eine wichtiges zukünftiges Kriegsziel beschrieben.
[84] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 203.

Der Angriff auf Ploiesti wurde am 12. Juni 1942 vom Feldflugplatz Fayid am Suezkanal aus durchgeführt. Er war der erste amerikanische „strategische“ Luftangriff auf ein Ziel im von den deutschen Truppen besetzten Südeuropa. Der Einsatz der gestarteten Maschinen verlief, ähnlich wie beim Angriff auf Tokio im April, abenteuerlich. Die dreizehn gestarteten B-24 Bomber erreichten zwischen 22.30 und 23.00 Uhr auch tatsächlich ihre Angriffsziele. Zehn B-24 bombardierten die Astra-Raffinerie in Ploiesti, eine den Hafen von Constanza und zwei warfen ihre Bomben auf unbekannte Ziele ab. Drei Maschinen mussten anschließend in der Türkei landen, wo die Besatzungen interniert wurden. Dem Rest gelang es, mit leeren Treibstofftanks im britisch besetzten Irak zu landen. Dabei ging eine Maschine zu Bruch. Das Ausmaß der erreichten Schäden an den Raffinerien von Ploiesti war vernachlässigbar. Die eigenen Verluste von vier Bombern und vierzig Besatzungsmitgliedern wogen ungleich höher. Doch die Bomber waren kaum auf Gegenwehr getroffen, da die Erdölfelder damals kaum von der deutschen Luftwaffe geschützt waren. Dieser Angriff, geflogen auf eine für Deutschland überaus bedeutende Erdölproduktionsstätte, stärkte das Selbstbewusstsein der Amerikaner ungemein und schien die Erwartung zu bestätigen, dass die gut bewaffneten schweren Bomber von deutschen Tagjägern wenig zu befürchten hatten. Es schien an der Zeit, auch von England aus gegen den Feind zu fliegen.[85]

Am 1. Juli 1942 trafen, nach Zwischenlandungen in Grönland und Island, die ersten B-17 *Flying Fortress* der *97th Bomb Group (97th BG)* und am 7. Juli 1942 die ersten sieben P-39 *Aircobra* Jäger der *31st Fighter Group* (*31st FG*) in England ein. Die Anzahl der verfügbaren schweren Bomber und Jäger der *8th USAAF* in England nahm in den nächsten Wochen stetig zu und bis Ende Juli 1942 waren die *97th BG* und die *31st FG* fast vollzählig auf ihren neuen Basen in England versammelt.[86] Am 17. August 1942 war es schließlich soweit. Eine Staffel von zwölf amerikanischen viermotorigen Bombern vom Typ B-17 *Flying Fortress* der *97th BG* startete zu ihrem ersten Angriff auf das europäische Festland. Obwohl die Briten weiter von einem Angriff bei Tag abrieten, waren die

[85] *Piekalkiewicz,* Luftkrieg 1939-1945, 244.
[86] *Hammel*, Air War Europa, 53. – Eine Staffel der 1st FG wurde mit ihren P-38 temporär zum Schutz des Zwischenlandeplatzes in Island abgestellt. Man befürchtete den weitreichenden Einsatz deutscher Aufklärer und Fernbomber vom Typ Focke Wulf 200 (Fw200).

Amerikaner überzeugt, es schaffen zu können. Man hatte in den letzten Monaten ja Tokio und Ploiesti bombardiert, da wäre es auch ein leichtes, einen kurzen Sprung über den Ärmelkanal wagen zu können.[87]

Das Ziel für diesen ersten strategischen Angriff ausgewählt hatte *Lieutenant Colonel* Hughes vom *Air Corps Intelligence Department*. Er hatte dazu einen französischen Verschiebebahnhof ausgesucht. Dies entsprach der Prioritätenliste der Arcadia-Konferenz. Zudem lag das ausgewählte Ziel nicht unmittelbar neben einer Stadt, und somit konnten bei einem Fehlwurf zivile französische Opfer vermieden werden.[88] An Bord der B-17-Führungsmaschine flog der *Commanding Officer (CO)* der *97th BG*, *Colonel* Frank Armstrong, sowie der Kommandant des *VIII. Bomber Command*, *Brigadier General* Ira C. Eaker. Nach dem Anflug, auf welchem die Bomber von britischen Jägern vom Typ *Spitfire* begleitet worden waren, erreichten die Bomber ihr Ziel, den Verschiebebahnhof von Sotteville bei Rouen. Über dem Ziel setzte das Feuer schwerer deutscher Flakgeschütze ein, doch die Bomber konnten erfolgreich ihre Ladung abwerfen. Von der deutschen Luftwaffe hatte man bis dahin kaum etwas zu sehen bekommen, erst während des Rückfluges griffen einige deutsche Jäger die Bomberformation an. Prompt wurde einer davon von einem amerikanischen Besatzungsmitglied an Bord der Bomber abgeschossen. Der erfolgreiche Schütze, *Sergeant* Kent R. West, wurde zum ersten Angehörigen der *8th USAAF*, dem der Abschuss eines deutschen Flugzeuges zugesprochen wurde. Alle B-17-Bomber konnten sicher in England landen. Die Flak hatte nur zwei davon leicht beschädigt. Der Angriff war ein Erfolg gewesen.[89]

Ihren zweiten Einsatz flogen die *USAAF*-Bomber am 19. August 1942 auf den Flugplatz von Abbeville. Am selben Tag versuchten alliierte Truppen eine erfolglose Landung bei Dieppe (Operation *JUBILEE*). Der Angriff der *USAAF*-Bomber war dazu gedacht gewesen, die deutschen Jäger abzulenken. Dies war aber nicht passiert. Die Landung scheiterte, unter schweren Verlusten der alliierten Truppen, innerhalb kurzer Zeit an der heftigen deutschen Abwehr. Ein

[87] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol I, Rouen-Sottevile, No. 1, 17. August 1942, 655-670. – *Hammel*, Air War Europa, 53
[88] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 215.
[89] *Hammel*, Air War Europa, 56.

erster Vorgeschmack auf alle zukünftigen Landungen.[90] Bei ihrem nächsten Einsatz vom 21. August, verfehlten zwölf B-17 der *97th BG* ihr Rendezvous mit den britischen *Spitfire*-Jägern. Prompt wurden sie von deutschen Jägern angegriffen, welche eine B-17 beschädigten. An Bord des Bombers starb *2nd Lieutenant* Donald A. Walter – er war der erste Tote der *USAAF* über Europa. Am nächsten Tag flogen elf B-17 der *8th USAAF* einen Angriff auf die Eisenbahnanlagen von Amiens und am 24. August wurde der Hafen von Le Trait von zwölf B-17 angegriffen. Man bekam diesmal kein deutsches Jagdflugzeug zu Gesicht, doch die deutsche Flak mit ihren Geschützen vom Typ 8,8 cm und 10,5 cm beschoss überaus genau die anfliegenden amerikanischen Bomber. Am 27. und 29. August 1942, bei Angriffen auf eine Schiffswerft in Rotterdam und einen deutschen Flugplatz in Belgien, erlitt man erneut ebenfalls nur Beschädigungen durch die deutsche Flak im Zielraum. Über Rotterdam war die Flak jedoch bereits überaus heftig gewesen, und an Bord der Bomber war erneut ein Besatzungsmitglied durch Flaksplitter getötet worden. In den folgenden Monaten erfolgten weitere Angriffe der *8th USAAF* auf Ziele im besetzten Frankreich. Das dabei erreichte Trefferergebnis und die nur geringe deutsche Abwehr schienen die Amerikaner in ihrer Absicht, präzise Tagangriffe durchführen zu können, zu bestärken.[91]

Zunehmend standen in England mehr amerikanische Bomber zur Verfügung. Am 6. September 1942 flogen erstmals drei Gruppen, die *92nd BG*, die *97th BG* und die *301st BG*, einen gleichzeitigen Angriff auf mehrere Ziele in Frankreich. Dabei gingen durch die deutsche Flakabwehr zwei B-17 *Flying Fortress* verloren – der erste Verlust der *8th USAAF* an Bombern über Europa. Die zwanzig amerikanischen Besatzungsmitglieder an Bord der beiden B-17

[90] Tatsächlich zeigte die missglückte Landung, dass jeder Versuch, einen befestigten Hafen einzunehmen zum Scheitern verurteilt war. Nicht zuletzt die bei Dieppe gemachten Erfahrungen führten dazu, das die alliierte Landung 1944 an den Stränden der Normandie erfolgte. Die Landung bei Dieppe war die letzte Operation, welche von den Briten alleine durchgeführt wurde. In Zukunft wurden alle Operationen gemeinsam koordiniert.

[91] *AFHRA* MF A6377, The History of the *USAAF*, 95f. – Wesley F. *Craven*, James L. *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II. Europe: TORCH to POINTBLANK, August 1942 to December 1943, The Daylight Bombing Experiment (Washington 1943) 209-242.

mussten nun erstmals als *Missing in Action (MIA)* vermerkt werden.[92] Ein erster Verlust, ausgelöst jedoch durch die deutsche Flak und nicht durch Jäger. Die Briten nahmen zerknirscht die bis jetzt über mehrere Monate geflogenen Tageinsätze der Amerikaner zur Kenntnis. Die von ihnen erwarteten hohen Verluste durch deutsche Jagdmaschinen waren ausgeblieben. Allerdings wiesen die Briten die Amerikaner darauf hin, dass ihre Einsätze über Frankreich, Belgien und den Niederlanden nicht mit Einflügen in das Deutsche Reichsgebiet zu vergleichen wären. *RAF Air Vice Marshal* Slessor schrieb nach einem Besuch in Washington im September 1942 frustriert an den Oberbefehlshaber der britischen Luftwaffe, *RAF Air Chief Marshal* Sir Charles Portal: *„Die Amerikaner haben sich in ihre Bomber-Politik verbissen und sind überzeugt, dass sie es schaffen werden!“*[93]

2.2.8 Neue strategische Zielkategorien – Der APWD-42

Die Amerikaner waren aber vorsichtig. Sie wussten, dass der deutschen Luftwaffe die Neuankömmlinge in England nicht verborgen geblieben waren. Man wagte sich mit den Bombern daher nicht zu weit vor. Man musste auch zur Kenntnis nehmen, dass der Einsatzradius der eigenen und der britischen Jäger nur sehr beschränkt war. Der *8th USAAF* kam nun jedoch eine Entwicklung zugute, welche es ihr erlaubte, auch in den nächsten Monaten noch Erfahrungen über Frankreich sammeln zu können. Es kam Anfang September 1942 zu einer Adaption des *AWPD-4.* Die Entwicklungen auf den Kriegsschauplätzen hatten dies notwendig gemacht. Rommel befand sich auf dem Weg nach Ägypten und in Russland hatte die Deutsche Wehrmacht Stalingrad erreicht. Doch am meisten hatte den Alliierten die deutschen U-Boote zugesetzt. Im Juni 1942 waren 124 alliierte Handelsschiffe mit insgesamt über 600.000 Bruttoregistertonnen versenkt worden. Ein schwerer Schlag, gegen den etwas unternommen werden musste.

[92] *Hammel*, Air War Europa, 59-61. – Am selben Tag erreichte die, mit Bomber vom Typ B24 ausgestattete, *93rd BG* England. Es war dies der erste Fall, dass eine komplette Bombergruppe in einem Zuge von Amerika nach England verlegt werden konnte.
[93] Alfred *Price*, Luftschlacht über Deutschland, Angriff und Verteidigung 1939-1945 (Stuttgart 1996) 36f.

Die geplante Operation *TORCH*, die im Herbst 1942 beabsichtigte alliierte Landung in Nordwestafrika, schien angesichts dieser Bedrohung gefährdet.[94]

Im neuen, Anfang September 1942 von den amerikanischen Planungsoffizieren fertiggestellten Plan, *AWPD-42* wurde einerseits berücksichtigt, dass die Sowjetunion möglicherweise durch das Deutsche Reich besiegt werden könnte, und andererseits auf die Bedrohung durch deutsche U-Boote reagiert. Man erhöhte die Anzahl der zu zerstörenden Ziele von 154 (*AWPD-1*) auf 177 und unterteilte diese in sieben Kategorien. Die im *AWPD-1* genannten vier Kategorien: Deutsche Luftwaffe (*German Air Force*), elektrische Energieversorgung (*Electric Power*), Transportsystem (*Transportation System*) und Ölproduktion (*Synthetic Petroleum*) wurden wie folgt ergänzt, unterteilt bzw. nach der Priorität ihrer Zerstörung gereiht:[95]

1.	*German Air Force:*	*11 Fighter Factories* *15 Bomber Factories* *17 Airplane Engine Plants*
2.	*Submarine Building Yards*	*20 Building Yards*
3.	*Transportation*	*38 (Locomotive Building Shops Locomotive Repair Shops, Marshalling yards, Inland Waterways)*
4.	*Electric Power*	*37 major Electric Power Plants*
5.	*Oil*	*23 Plants*
6.	*Aluminium*	*14 Plants*
7.	*Rubber*	*2 Synthetic (Buna) Plants*
	Total:	*177 Targets*

[94] Michael *Hedley*, Der Mythos der deutschen U-Boot-Waffe *(*Hamburg 2001), 75. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The War against the Sub pens, 242-274.
[95] *Nevenkin*, Take Budapest, 23ff.

Im *AWPD-42* wurden von den amerikanischen *USAAF*-Planungsstrategen exakt die zukünftigen Rollen der *USAAF* und der *RAF* beschrieben. Diese lauteten:

„The Air Offensive against Germany is a combined effort of the United States Army Air Forces and the British Royal Air Forces. The former will concentrate on daylight bombing on precision objectives. The later will concentrate on night bombing of area objectives to break down morale." [96]

Damit verfolgten die amerikanische *USAAF* und die britische *RAF* ihre unterschiedlichen Strategien der Angriffe auf das Dritte Reich weiter parallel.

Bei der Auswahl der gegnerischen Flugzeugwerke war von den Alliierten erstmals die Produktion von zweimotorigen Jägern und Zerstörern vom Typ *Messerschmitt* Bf110, bzw. die Neuproduktion der einmotorigen *Focke Wulf* Fw190 berücksichtigt worden. Beide Flugzeugtypen konnten wie die *Messerschmitt* Bf109 zu gefährlichen Gegnern der alliierten Bomber werden. Von den im Herbst 1942 ausgewählten deutschen Flugzeugproduktionswerken standen folgende elf mit ihren Produktionszahlen an ein- und zweimotorigen deutschen Jagdflugzeugen an erster Stelle: [97]

Standort Flugzeugwerk	**Vermutete monatliche Produktionszahl an ein- und zweimotorigen Jägern im Jahr 1942**	**Vermuteter Anteil an der Gesamtproduktion von einmotorigen Jägern im Jahr 1942**
Augsburg	80 (Bf110)	14,8 %

[96] *AFHRA*, Air Force Library, *AWPD-42*, 11.

[97] *AFHRA*, Air Force Library, *AWPD-42*, 28. – Die Schätzungen der *USAAF*-Planungsoffiziere waren ziemlich exakt. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" produzierten 1942 mit ihren drei bestehenden Werken in Wiener Neustadt („Werk I" und „Werk II") sowie Fischamend („Werk III") monatlich bereits 100 (Anfang 1942) bzw. 125 (Ende 1942) Bf109. – Vgl. dazu: *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*): Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustadt, Austria. Pentagon, Washington 1945. – Die „AGO-Flugzeugwerke" in Oschersleben stellten Ende 1941 zur Gänze die Produktion von Bf109 auf Fw190 um. Die gesamte Bf109 Produktion wurde schließlich auf Wiener Neustadt, Regensburg und Leipzig zentriert.

Leipzig	80 (Bf109)	14,8 %
Wiener Neustadt	80 (Bf109)	14,8 %
Kassel	65 (Bf109)	12,1 %
Oschersleben	65 (Bf109)	12,1 %
Bremen	40 (Fw190)	7,5 %
Gotha	30 (Bf109)	5,5 %
Regensburg	30 (Bf109)	5,5 %
Warnemünde	30 (Fw190)	5,5 %
Braunschweig	20 (Bf110)	3,7 %
Fischamend	20 (Bf110)	3,7 %
Gesamt:	**540 Jäger**	**100%**

Die britischen Nachrichtendienste erkannten in weiterer Folge, dass der Standort Fischamend tatsächlich ein weiteres Produktionswerk der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ war und nicht, wie in der *APWD-42*-Liste angegeben, zweimotorige Jäger vom Typ Bf110 erzeugte, sondern einmotorige Bf109 produzierte. Somit waren die W.N.F. mit einem vermuteten Gesamtanteil an der Produktion von deutschen einmotorigen Jagdflugzeugen von insgesamt 18,5 % weiterhin das wichtigste Jagdflugzeugwerk, das es ab 1942 durch die alliierten Bomber zu zerstören galt.

Zur Zerstörung aller im *AWPD-42* genannten 43 Ziele der deutschen Luftwaffenproduktion sollten in 22.374 Bombereinsätzen (von der *USAAF* genannt „*Sortie*“), in welchem jeder Bomber je zwei Tonnen Bomben mitführte, insgesamt 44.748 Tonnen Bomben abgeworfen werden. Die einzelnen Ziele

sollten dabei je drei Mal innerhalb von sechs Monaten attackiert werden. Für die Zerstörung der zwanzig ausgewählten U-Bootwerften (darunter an erster Stelle Hamburg, Bremen und Kiel) berechnete man 10.332 Einsätzen und den Abwurf von 20.664 Tonnen Bomben. Der massierte Einsatz von Formation von je mehr als 200 Bombern und das *Norden*-Bombenzielgerät sollte dies möglich machen. Tatsächlich hatte man aber nach wie vor keine Erfahrungen, ob derartige Annahmen zulässig waren. Für die Erstellung des *AWPD-42* hatte man lediglich sechs mehr oder weniger erfolgreiche Missionen der *8th USAAF* heranziehen können. Dies war reichlich wenig, um daraus die komplette Planung des zukünftigen strategischen Luftkrieges ableiten zu können. Und keine dieser Missionen war dazu geeignet, die zu erwartende Abwehrfähigkeit der deutschen Luftwaffe im Reichsgebiet zu analysieren. Lapidar führte man dazu im *AWPD-42* an: *„our current type bombers can penetrate German defenses to the limit of their radius of operation without excessive losses."* Dies war eine gewagte Annahme.[98]

Die deutschen U-Bootstützpunkte und U-Bootwerften entlang der französischen Atlantikküste und in Deutschland selbst waren bereits auf der Arcadia-Konferenz mit hoher Priorität genannt worden, doch angesichts der schweren Verluste der alliierten Konvois durch die deutschen U-Boote im Jahr 1942 musste unverzüglich gehandelt werden. Das Schwergewicht der Angriffe der *8th USAAF* sollte sich daher ab sofort gegen die deutsche U-Boot-Bedrohung richten. Oberstes Ziel blieb jedoch weiterhin die Zerstörung der deutschen Luftwaffe am Boden und in der Luft. Und sollte Deutschland im Jahr 1943 den Krieg im Osten gewinnen, so musste man damit rechnen, dass es seine Luftwaffenverbände in der Folge geschlossen gegen eine mögliche allliierte Landung im Westen Europas im Jahr 1943 oder 1944 einsetzen würde können. Daher stand die Zerstörung der deutschen Luftwaffe weiter an oberster Stelle. Wann immer es möglich war, sollte sie getroffen werden.[99]

[98] *AFHRA*, Air Force Library, AWPD-42, 10-30. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 218. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The War against the Sub Pens, 242-274. – Insgesamt wurde im *AWPD-42* zur Zerstörung aller 177 Ziele in mehreren Angriffen der Bedarf von 66.045 Bombereinsätzen errechnet. Mögliche Verluste inkludiert benötigte man dafür 2.961 schwere und mittlere Bomber.
[99] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 215-216.

2.2.9 Die USAAF-Angriffe auf U-Bootstützpunkte 1942/1943

Ab dem Herbst 1942 sollten von den amerikanischen Bombern in England deutsche U-Bootbunker und U-Bootwerften im besetzten Frankreich und in Deutschland angegriffen werden. Die U-Boothäfen und -werften in Frankreich und Deutschland waren jedoch aufgrund von vorausschauender Beurteilungen bereits im Sommer 1942 von der deutschen Kriegsmarine mit schweren Betondecken versehen und zu massiven Bunkern ausgebaut worden. Monströse Gebilde aus Stahl und Beton mit mehreren Metern dicken Bunkerdecken schützten die deutschen U-Boote vor möglichen alliierten Luftangriffen.

Die Deutschen hatten die nun kommenden Angriffe erwartet. Am 9. Oktober 1942 erfolgte der bis dahin größte Luftangriff der *8th USAAF* auf ein Ziel in Europa. Mit einer bereits beachtlichen Streitmacht von insgesamt 108 viermotorigen B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator* wurden die Stahlwerke von Fives-Lille in Belgien angegriffen. Sie waren zwar kein im *AWPD-42* ausdrücklich genanntes Ziel, eigneten sich jedoch als kompakter Zielkomplex gut für die „Generalprobe“ eines massierten Bombereinsatzes. Erstmals attackierten an diesem Tag jedoch auch deutsche Jäger in einer konzentrierten Aktion die angreifenden amerikanischen Bomberstaffeln. Vier amerikanische Bomber, aber auch zwei deutsche Jäger wurden in den Luftkämpfen abgeschossen. Weitere 46 Bomber wurden beschädigt. Vier Bomber und vierzig Mann Besatzung galten jedoch bei insgesamt 108 eingesetzten Bombern erneut als ein „verkraftbarer“ Verlust. Die geplanten Bombenangriffe auf die deutschen U-Bootstützpunkte konnten somit beginnen.[100]

Am 21. Oktober 1942 erfolgte der erste Bombenangriff der *8th USAAF* auf den deutschen U-Bootstützpunkt im französischen Lorient, am 7. November war erstmals Brest und am 14. November St. Nazaire das Ziel. Weitere Angriffe auf St. Nazaire, Lorient und La Pallice erfolgten im November und Dezember 1942. die Luftkämpfe mit deutschen Jägern wurden dabei zunehmend heftiger. Die

[100] *Hammel*, Air War Europa, 66. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The War against the Sub Pens, 242ff. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 215.

deutsche Luftwaffe hatte die beginnende Offensive gegen die deutschen U-Bootwerften erkannt und war gewillt, ihr erstmals entschlossen entgegenzutreten. Bei jedem Angriff gingen weitere amerikanische Bomber durch Flak und Jäger verloren. Die *USAAF*-Offiziere in England stellten fest, dass ihre „Fliegenden Festungen“ doch nicht so unverwundbar waren, wie sie dies angenommen hatten. Die B-17 und B-24 waren weder schneller noch flogen sie höher als die deutschen Jäger. Für die amerikanischen Bomberpiloten eine unangenehme Überraschung.

Eine Auswertung der bei den ersten Bomberangriffen auf die U-Boothäfen erzielten Treffer durch die *USAAF*- und *RAF*-Aufklärungsspezialisten ergab zudem ein bescheidenes Ergebnis. Man stellte mit Ernüchterung fest: Wiederholt waren die abgeworfenen schweren Bomben nicht im Zielraum gelandet; die massiven U-Bootbunker hatten die wenigen erzielten Treffer fast unbeschadet überstanden. Man musste nun erstmals von amerikanischer Seite feststellen, dass die Zielgenauigkeit des *Norden*-Bombenzielgerätes doch nicht das Ergebnis erbrachte, das es versprochen hatte. Der *Circular Error Probable* (*CEP*) betrug 1943 durchschnittlich 1.200 *feet* (ca. 400 Meter). Insgesamt nur 16 % der abgeworfenen Bomben trafen in einem Radius von 1.000 *feet* (ca. 330 Meter) das Ziel. Immer wieder musste man die einzelnen Ziele anfliegen, um zumindest eine bescheidene Wirkung erkennen zu können. Von einem einmaligen und präzisen Angriff, der ein Ziel endgültig ausschaltete, wie im *AWPD-4* bzw. im *AWPD-42* angenommen, konnte keine Rede sein. Das britische *RAF Bomber Command* begann daraufhin im Jänner 1943 zur Unterstützung ebenfalls Angriffe auf U-Bootbasen durchzuführen. Von Jänner bis April wurden dabei Lorient und St. Nazaire insgesamt dreizehn Mal angegriffen. Die Ergebnisse der Briten waren aber noch schlechter als jene der Amerikaner, hatten sie doch ausschließlich in der Nacht angegriffen und somit die Bomben „blind“ geworfen.[101]

Den *USAAF*-Bomberbesatzungen, ihren Kommandeuren und Einsatzplanern wurde durch die Auswertung ihrer Angriffe bewusst, dass mit

[101] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 216. – *Boog*, The Strategic Air War, 20. – *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, *USAAF* Heavy and Medium Bombers in the ETO.

einem einmaligen Bombenangriff meist noch gar nichts erreicht worden war. Flugplätze oder Rangierbahnhöfe waren ausgedehnte Ziele: einen U-Bootbunker oder eine Fabrikhalle präzise zu treffen, war hingegen eine Herausforderung. Der mittlerweile zum *Brigadier General* beförderte Haywood S. Hansell, welcher noch vor wenigen Monaten als einer der Planer gemeinsam mit *Colonel* Hughes und anderen den ersten *AWPD-1* entworfen hatte, flog nun selbst als *Commanding Officer* Einsätze über Frankreich. Er sah, dass die, dem *Norden*-Bombenzielgerät bei den Planungen zugesprochene Trefferquote, nur ansatzweise erreicht wurde. Noch dazu, wenn die deutsche Flak überaus heftig und genau schoss, und deutsche Jäger die Führungsmaschinen attackierten. Das war eine ganz andere Situation, als sie es bei den Übungseinsätzen im sonnigen Maxwell im Süden der USA gewesen war. Und hatte der *USAAF*-Bombenschütze nicht korrekt gearbeitet und das Ziel nicht auffassen können, so war nicht nur einfach ein neuer Anflug erforderlich, es hieß dann umkehren und erneut durch das schwere Flakfeuer über Lorient oder St. Nazaire anfliegen. Es war für die amerikanischen Bomberbesatzungen ein erster Vorgeschmack auf die zukünftig geplanten Angriffe auf Industrieziele innerhalb des Deutschen Reiches.[102]

Anfang Dezember 1942 standen der *8th USAAF* in England fünf einsatzbereite schwere Bombergruppen zur Verfügung. Die *91st, 97th, 301st* und *306th BG* mit ihren B-17 *Flying Fortress* unterstanden dem *1st Heavy Bombardement Wing* unter dem Kommando von *Brigadier General* Hansell, während die B-24 *Liberator* der *93rd BG* den Grundstock des *2nd Heavy Bombardement Wing* bildeten.[103] Neben den deutschen U-Bootbasen wurden, ganz den strategischen Planungen und Vorgaben entsprechend, von der *8th USAAF* im Winter 1942 auch erstmals Flugplätze der deutschen Luftwaffe in

[102] *AFHRA* MF A6377, The History of the *USAAF*, 125f. – *Hammel*, Air War Europa, 76-79. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 216-219. – Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist der Umstand, dass vor dem Beginn der amerikanischen Angriffe auf die deutschen U-Bootstützpunkte in Frankreich, *Major General* Spaatz *General* Arnold einen Bericht vorlegte, in welchem er die nun folgenden Angriffe als verlustreich beschrieb. Ein Umstand, der sich in den nächsten Monaten bewahrheiten sollte. Die Angriffe wurden aber als notwendig angesehen, da es wichtig war, die alliierten Konvois für die geplante Operation *TORCH* möglichst vor den deutschen U-Booten zu schützen. Und zwar dadurch, dass man die U-Boote in ihren Basen angriff.

[103] Bei den beiden von der 8th *USAAF* eingesetzten Versionen handelte es sich um die B-17F und die B-24D. Beide verfügten über zehn bzw. elf Mann Besatzung, je elf (B-17F) bzw. neun (B-24D) Maschinengewehre vom Typ M2 und konnten je 2,7 Tonnen (B-17F) bzw. 3,9 Tonnen (B-24D) Bombenlast bei einer Reichweite von 3.220 km mitführen.

Nordfrankreich angegriffen. Ziel war es dabei, die Bodeneinrichtungen sowie die auf den Plätzen stationierten Flugzeuge zu treffen. Damit sollte vor allem ein Einsatz der einmotorigen Jagdflugzeuge gegen die amerikanischen Bomber unmöglich gemacht bzw. zumindest eingeschränkt werden.[104] Am 20. Dezember 1942, bei einem Angriff aller fünf *USAAF*-Bombergruppen auf den deutschen Flugplatz von Romilly-sur-Seine, trafen die Bomber der *8th USAAF* neuerlich auf den entschlossenen Widerstand der deutschen Luftwaffe. Von 72 eingesetzten viermotorigen *USAAF*-Bombern wurden durch die deutschen Jäger insgesamt sechs abgeschossen und dreißig weitere schwer beschädigt. Eine weitere B-17 musste nach der Landung in England aufgrund der schweren Schäden abgeschrieben werden, womit die Verluste auf sieben Bomber stiegen. Insgesamt sechzig Besatzungsmitglieder waren tot oder vermisst. Weitere zwölf Crewmitglieder waren zum Teil schwer verwundet worden. Dies waren die bis dahin schwersten Verluste der *8th USAAF* bei einem Angriff auf ein Ziel in Frankreich gewesen. Sieben Bomber von 72, dies war ein Verlust von 10 %. Eine Verlustrate, die längerfristig nicht zu halten sein würde. Das war auch den *USAAF*-Besatzungsmitgliedern klar; man konnte sich leicht ausrechnen, wieviele Einsätze man bei einer derartigen Verlustrate überleben würde. Und dabei, so stellen die *USAAF*-Planungsoffiziere ernüchternd fest, hatte man mit den geplanten weitreichenden strategischen Bombenangriffen auf Ziele im Deutschen Reich noch gar nicht begonnen.[105]

2.2.10 Die alliierte Landung in Nordwestafrika Ende 1942

Am 8. November 1942 erfolgte die alliierte Landung in Nordfrankreich, die Operation *TORCH*. Unter dem Kommando des amerikanischen Generals Dwight

[104] Neben den schweren Bombern des *VIII. Bomber Command* wurde auch mit dem Aufbau einer taktischen Bomberflotte begonnen. Dies war vor allem in Hinblick auf eine mögliche Landung in Nordwestfrankreich und die dabei benötigte Luftunterstützung notwendig.

[105] *AFHRA* MF A6377, The History of the *USAAF*, 120f. – Um die Moral seiner jungen Besatzungen zu stärken, flog *Brigadier General* Hansell die meisten der Angriffe persönlich mit. Dabei wurde am 13. Jänner 1943, bei einem Angriff auf Lille, der Pilot des Führungsflugzeuges in welchem er mitflog durch Splitter tödlich getroffen. Nur mit Mühe konnte die Besatzung das Flugzeug wieder nach England zurückbringen. Die amerikanischen Besatzungsmitglieder mussten zu diesem Zeitpunkt insgesamt 25 Einsätze absolvieren. Danach konnten sie wieder nach Amerika zurückkehren.

D. Eisenhower und unterstützt von den taktischen Bombern und Jägern des US-Flugzeugträgers *USS RANGER* und der drei US-Geleitträger *SANGAMON, SANTEE* und *SUWANEE*, landeten drei gemischte alliierte Kampfverbände in den Räumen Casablanca, Oran und Algier. Trotz anfänglichen Widerstandes durch Vichy-Truppen gelang es den Amerikanern und Briten, erfolgreich an Land zu gehen. In Folge besetzten deutsche Truppen nicht nur das von der Vichy-Regierung verwaltete restliche Frankreich, sondern es gelang ihnen auch, Truppen nach Afrika überzusetzen.

Alle alliierten Planungen konzentrierten sich nach der erfolgreichen Landung vorerst auf das Mittelmeer und auf Nordafrika. Die erfolgreiche Invasion in Nordwestafrika würde nun das „Deutsche Afrika Korps“ (DAK) in eine Zange nehmen, in der es schließlich aufgerieben werden würde. Das Blatt schien sich gewendet zu haben. Generalfeldmarschall Rommel war nur wenige Tage vor der alliierten Landung in Nordwestfrankreich bei El Alamein von der britischen *8th Army* unter *Field Marshal* Bernard L. Montgomery entscheidend geschlagen worden und befand sich auf dem Rückzug durch die libysche Wüste. Nach der alliierten Landung versuchte die Deutsche Wehrmacht in aller Eile, Truppen in Tunesien zu konzentrieren. So sollte Rommel der Rücken offen gehalten werden. Dies gelang und die Alliierten mussten in ihren ersten Gefechten mit den deutschen Truppen Niederlagen einstecken. Doch nun machte sich die enorme alliierte Materialüberlegenheit bemerkbar. Über den Atlantik und aus England wurde laufend Kriegsmaterial, vor allem Panzer und Flugzeuge, nach Nordafrika nachgeschoben.[106]

Zum Zwecke der weitreichenden Luftunterstützung der alliierten Truppen in Nordwestafrika wurde nach der Landung der alliierten Truppen die *12th USAAF* bzw. das *XII. Bomber Command* aufgestellt. Die *12th USAAF* wurde von *Major General* Spaatz geführt; sein Nachfolger als *Commanding Officer* der *8th USAAF* in England wurde *Lieutenant General* Eaker, der bisherige Kommandeur des *VIII. Bomber Command*. Der *12th USAAF* sollten in Zukunft vier schwere B-17-Bombergruppen und mehrere Jägergruppen zur Verfügung stehen. Zwei, die

[106] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 218.

2nd und *99th BG*, kamen dazu frisch aus Amerika und zwei weitere, die *97th* und *301st BG*, wurden von der *8th USAAF* aus England nach Nordafrika verlegt. Zusätzlich wurde am 12. November 1942, also nur vier Tage nach der erfolgreichen alliierten Landung, in Kairo unter dem Kommando von *Lieutenant General* Lewis H. Brereton, die *9th USAAF* gebildet. In ihr wurden die Reste des *Halverson Detachments* mit zwei weiteren, frisch aus Amerika eingetroffenen, schweren B-24-Bombergruppen, der *98th* und der *376th BG*, fusioniert. Die Aufstellung der *9th* und *12th USAAF* stellte zwar eine Stärkung der alliierten Kräfte in Nordafrika dar, bedeutete aber auch, dass der Aufbau der *8th USAAF* in England langsamer voranging als eigentlich beabsichtigt. Tatsächlich war somit Anfang 1943 die Masse der alliierten schweren Bomber in Nordafrika und nicht in England stationiert.[107]

Mit den sieben schweren *USAAF*-Bombergruppen in Nordafrika waren die Alliierten jedoch in der Lage, erste gezielte weitreichende Angriffe auf die deutschen Truppen zu fliegen. Am 19. Dezember 1942 wurde dazu von B-24 *Liberator* der *376th BG* ein erster Bombenangriff auf deutsche Truppenansammlungen und Eisenbahneinrichtungen im tunesischen Sfax geflogen. Die mittleren Bomber- und Jägergruppen der *12th USAAF* begannen in den nächsten Tagen ebenfalls Angriffe zu fliegen. Die Einsatzführung der deutschen Truppen sollte so wesentlich erschwert werden. Das Heranführen von Truppen und Nachschub an die Front und das Verschieben von Panzerverbänden sollte unmöglich gemacht werden.[108] Im Dezember 1942 und im Jänner 1943 befanden sich die deutschen Truppen in Tunesien somit bereits in der Defensive. Und obwohl man von alliierter Seite erkannte, dass eine Landung in Nordwesteuropa im Jahr 1943 noch nicht möglich sein würde, schien zumindest der geplante Sprung der Alliierten nach Südeuropa in Griffweite zu sein.

---

[107] Das *Halverson Detachment,* welches den Angriff auf Ploiesti geflogen war, war in weiterer Folge in *1st Provisional Heavy Bombardement* umbenannt worden. Zu den schweren B-24-Bombergruppen kamen noch zwei mittlere, mit Bomber vom Typ B-25 *Mitchell* ausgestattete, Bombergruppen sowie drei, mit Jägern vom Typ P-40 *Warhawk* ausgestattete, Jägergruppen für taktische Einsätze. – *Hammel*, Air War Europa, 76. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, Torch and the 12th Air Force, 41-67.

[108] *Hammel*, Air War Europa, 85.

2.3 Die Combined Bombing Offensive 1943

Im Jänner 1943, also etwas mehr als ein Jahr nach dem Angriff auf Pearl Harbor, hatten die amerikanischen Luftstreitkräfte bereits eine durchaus beachtliche Luftflotte in Europa versammelt. Die *8th USAAF* in England war Ende 1942 erste strategische Luftangriffe gegen deutsche U-Bootbasen in Frankreich geflogen und hatte auch schon weitreichende Einsätze bis in den Luftraum über den Benelux-Staaten hinter sich gebracht. Im Mittelmeerraum hatte unterdessen die *12th USAAF* in Nordwestafrika und die *9th USAAF* in Nordostafrika in taktischen Einsätzen den deutschen Truppen in Tunesien und Sizilien zugesetzt. Zusätzlich hatte die britische *RAF* ab dem Frühjahr 1942 ihre nächtlichen Bombenangriffe auf Ziele im Deutschen Reich weiter ausgedehnt. Bereits mehrere deutsche Städte waren ein Opfer der verheerenden britischen Flächenbombardements geworden.

Der Vormarsch der deutschen Truppen in Nordafrika war durch die britischen Truppen unter dem Kommando von *Field Marshal* Bernard L. Montgomery zurückgeschlagen worden und die Alliierten, darunter erstmals auch amerikanische Truppen, waren erfolgreich in Nordwestafrika gelandet. Im Pazifik hatten die amerikanischen Streitkräfte nach langen Monaten des Kampfes in der Operation *WATCHTOWER* erfolgreich die Insel Guadalcanal zurückerobert. Die amerikanische *US-Navy* hatte japanischen Flottenverbänden erste empfindliche Verluste bereitet. Und auch in der Sowjetunion, wo die Truppen der Roten Armee unmittelbar vor der endgültigen Einnahme von Stalingrad standen, schien sich das Kriegsglück Anfang 1943 gewendet zu haben. Die deutschen Truppen standen in Russland vor einer entscheidenden Niederlage. Die Schlacht um Stalingrad sollte schlussendlich zu einem der Wendepunkte des Zweiten Weltkrieges werden. Es schien für die Alliierten an der Zeit, die weitere Stoßrichtung festzulegen und die entsprechenden Schritte der Kriegsführung abzusprechen. Dazu war es notwendig, wieder eine hochkarätig besetzte Konferenz einzuberufen.[109]

[109] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 220. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, Crisis in the Middle East, 3-41.

2.3.1 Die alliierte Konferenz von Casablanca 1943

Am 14. Jänner 1943 trafen Roosevelt, Churchill und die *Combined Chiefs of Staff* im marokkanischen Casablanca zur nächsten wichtigen alliierten Konferenz zusammen. Das gemeinsame Treffen hatte Präsident Roosevelt vorgeschlagen; es sollte tatsächlich zu den bedeutendsten des Krieges zählen.[110] Ziel der Alliierten war es, die nächsten Schritte der gemeinsamen Kriegsführung gegen die Achsenmächte festzulegen und aufeinander abzustimmen. Welche Schritte als nächstes getan werden sollten, musste erst detailliert beurteilt werden. Doch während der amerikanische Generalstab nur relativ bescheiden auf der Konferenz vertreten war, hatte der britische Generalstab eine ganze Delegation entsandt. Die Briten wollten unbedingt ihre Ideen für den weiteren Verlauf des Krieges durchsetzen. Churchill war ein starker Verfechter eines alliierten Angriffes von Süden auf Kontinentaleuropa. Der Erfolg der Landung in Nordafrika sollte dazu, unter der Heranführung weiterer Ressourcen, ausgenutzt werden. Und von Nordafrika aus sollte dann der entscheidende Sprung der Alliierten nach Südeuropa erfolgen.[111]

Churchill und Roosevelt überließen es vorerst ihren militärischen Befehlshabern und Stäben sowie deren Planungs- und Stabsoffizieren die notwendigen Rahmenbedingungen für die weiteren zu treffenden Entscheidungen zu definieren. Schnell stellte sich bei den ersten Besprechungen der militärischen Führer heraus, dass die Gefährdung der alliierten Nachschubkonvois im Atlantik durch die deutschen U-Boote trotz erster alliierter Erfolge noch immer beträchtlich war. Die Briten berichteten besorgt, dass die amerikanischen strategischen Bombenangriffe auf die U-Bootbasen in Frankreich bis dahin nur eingeschränkt wirksam gewesen waren. Bei der Arcadia-Konferenz 1941 war eine alliierte Landung in Europa als nächstes Ziel vereinbart worden. In

[110] *University of Wisconsin Digital Collection Center* (*UWDCC*) Madison Wisconsin, United States Department of State, Foreign Relations of the United States, The Conferences at Washington 1941-1942 and Casablanca 1943. – Stalin war zur Konferenz ebenfalls eingeladen worden. Er sagte jedoch in Anbetracht der, in Stalingrad unmittelbar bevorstehenden, Entscheidung ab.
[111] *AFHRA* MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, Recollections of the Casablanca Conference January 1943, 1-11. – *UWDCC*, United States Department of State, Foreign Relations of the United States, The Conferences at Washington 1941-1942 and Casablanca 1943

den Monaten danach hatte es jedoch neue und unterschiedliche Planungsvorschläge von beiden Seiten gegeben. Die amerikanischen Planungen sahen eine alliierte Landung in Nordwestfrankreich vor (Operation *SLEDGEHAMMER*), während die Briten eine Landung in Nordwestafrika favorisiert hatten. Schließlich hatten sich die Briten durchsetzten können und die Alliierten waren in Nordwestafrika gelandet. In Anbetracht der U-Bootgefahr und aufgrund des bereits bestehenden Brückenkopfes in Nordafrika schien es nun für die Briten nur logisch, diesen Vorteil auch auszunützen. Die Amerikaner waren jedoch der Meinung, dass man weiter mit dem Aufbau einer gewaltigen Streitmacht in England (Operation *BOLERO*) fortfahren und diese dann über den Ärmelkanal zum Einsatz bringen sollte. Und dies am besten noch 1943.[112]

Jeder der sieben auf der Konferenz anwesenden alliierten *Chiefs of Staff* hatte seine eigenen speziellen Vorstellungen. *General* George C. Marshall, der Generalstabschef der amerikanischen Streitkräfte, wollte bereits 1943 von England aus in Frankreich landen und sah eine Landung in Sizilien und Italien als Zersplitterung der Kräfte an. *Field Marshal* Sir Alan Brooke, der britische Generalstabschef, räumte hingegen gerade einer Landung in Sizilien höchste Priorität ein. Für eine Landung in Nordwestfrankreich wären zurzeit noch zu wenige alliierte Soldaten in England verfügbar. Nicht so prekär war die Situation, was den Einsatz der alliierten Luftstreitkräfte betraf. *General* Arnold wollte endlich weitreichende Bombenangriffe gegen die Schlüsselindustrien des Deutschen Reiches durchführen und sich nicht mit „Geplänkel“ über den deutschen U-Bootbasen in Frankreich begnügen. Dem stimmt sein britisches Pendant, *RAF Air Chief Marshal* Portal, zu. Er sah jedoch wiederum die amerikanischen Angriffe bei Tag als zu risikoreich an. Trotzdem war auch er für Angriffe auf bedeutende und wichtige Industrieziele tief im Deutschen Reich. Diese Meinung brachte wiederum die Chefs der Marine gegen ihn auf, die die alliierten Luftangriffe unbedingt auf die deutschen U-Bootbasen konzentriert haben wollten. Und dazu kamen noch die Wünsche Roosevelts und vor allem Churchills. Churchill versuchte Roosevelt davon zu überzeugen, dass es wohl besser wäre, mit der

[112] *AFHRA* MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, Recollections of the Casablanca Conference January 1943, 1-11. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The Casablanca Directive, 374-308.

RAF gemeinsam in der Nacht anzufliegen. *General* Eaker, welcher ebenfalls anwesend war, konterte dieser Ansicht des britischen Premiers, indem er betonte, dass die amerikanischen Bomber und ihre Besatzungen nicht für Nachteinsätze geeignet wären. Der *8th USAAF* sollte die Möglichkeit gegeben werden zu beweisen, was sie konnte. Präzisionsangriffe waren in den letzten Jahren intensiv trainiert worden und daher würde dieses Konzept schlussendlich auch funktionieren. Der Schlüssel lag im gezielten Angriff, nicht im Flächenbombardement. Nach mehreren Tagen war klar, dass man sich nicht auf einen alliierten Detailplan einigen konnte. Was jedoch möglich war, war die Formulierung von gemeinsamen Kriegszielen.[113]

Es wurde entschieden, der U-Bootbekämpfung höchste Priorität einzuräumen. Weiters sollte nach der Zerschlagung der deutschen Truppen in Tunesien als nächstes eine alliierte Landung in Sizilien (Operation *HUSKY*) erfolgen. Diese Landung konnte, so hoffte man, möglicherweise auch zu einem vorzeitigen Ausscheiden des faschistischen Italien aus dem Verband der Achsenmächte führen. Nach England sollten inzwischen weitere Truppen und Ausrüstung gebracht werden. Eine alliierte Landung in Frankreich wurde für das Jahr 1944 projektiert, obwohl es Stimmen gab, die bereits 1943 eine Landung für möglich hielten. Und aus der Sowjetunion meldete sich Stalin, welcher den Alliierten ausrichten ließ, dass er sobald wie möglich eine „zweite Front“ im Westen wünschte. Die strategische Angriffsführung der weitreichenden alliierten Bomberverbände aus England und aus Nordafrika sollte auf die Erreichung der vereinbarten Ziele abgestimmt werden. Dazu sollten weitere schwere amerikanische Bombergruppen nach England und Nordafrika geschickt werden. Auch die verfügbaren Jägergruppen und mittleren Bombergruppen sollten weiter ausgebaut werden. In der *Casablanca-Directive* vom 21. Jänner 1943 wurden von den *Combined Chiefs of Staff* die Eckpunkte der weiteren strategischen alliierten Luftoffensive verfügt. An erster Stelle sollte dabei die Vernichtung der

[113] *UWDCC*, United States Department of State, Foreign Relations of the United States, The Conferences at Washington 1941-1942 and Casablanca 1943, 54. – *AFHRA*, MF A35575, General *(ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, Recollections of the Casablanca Conference January 1943, 1-11. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Casablanca Directive, 274-308.

deutschen U-Bootbasen und U-Bootwerften in Frankreich und Deutschland stehen. Die neuen Zielprioritäten waren ab sofort:[114]

1. *German Submarine Construction Yards*
2. *The German Aircraft Industry*
3. *Transportation*
4. *Oil Plants*
5. *Other Targets in Enemy War Industry*

USAAF General Arnold und *RAF Air Chief Marshal* Portal waren mit dieser Entscheidung nicht zufrieden. Gemeinsam mit ihren Planungsoffizieren hatte sie intensiv ihre strategischen Ziellisten besprochen. Dabei waren immer wieder zwei Namen gefallen: „Wiener Neustadt“ und „Ploiesti“. Während Arnold einen neuerlichen und diesmal umfangreicheren Angriff gegen die Erdölfelder von Ploiesti als wichtig ansah, war Portal der Überzeugung, dass so rasch wie möglich ein Schlag gegen den größten Produzenten des wichtigsten deutschen Jägers vom Typ Bf109 geflogen werden musste. Wiener Neustadt und seine Flugzeugwerke waren auf den alliierten Ziellisten immer ganz oben gestanden. Ein Angriff auf die Bf109-Jagdflugzeugproduktion in Wiener Neustadt sollte daher so bald wie möglich durchgeführt werden.[115]

2.3.2 Die Combined Bombing Offensive – Day and Night

Die *Combined Chiefs of Staff* beschlossen in Casablanca schließlich die sogenannte *Combined Bombing Offensive (CBO).* Dahinter stand die Überlegung

[114] *AFHRA*, MF A6377, History of the *USAAF*, 234. – *NARA*, Foreign Relations of the United States, Conferences at Washington 1941-42 and Casablanca 1943, CASABLANCA-Conference papers, Memorandum C.C.S. 166/1/D by the Combined Chiefs of Staff, 21 January 1943. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The CBO Plan, 348-377.

[115] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, Recollections of the Casablanca Conference January 1943, 1-11. – *Colonel* Jacob E. Smart nahm an der Konferenz von Casablanca als Mitglied des *Air Force Advisory Councils (AFAC)* teil. Gemeinsam mit *Brigadier General* Albert C. Wedemeyer vom *AWPD* beriet er während der Konferenz *General* Arnold hinsichtlich der zukünftigen Einsatzführung der strategischen Bomberverbände.

der Alliierten, mit ihren weitreichenden Bomberverbänden rund um die Uhr Bombenangriffe auf Ziele im Deutschen Reich durchzuführen. Die Briten sollten bei Nacht und die Amerikaner bei Tag angreifen und so der deutschen Luftwaffe und der Rüstungsindustrie keine Atempause gönnen. Diese Idee gefiel vor allem Churchill, welcher dazu auf der Konferenz von Casablanca gegenüber *General* Eaker meinte: „*How fortuitous it would be if we could as you say, bomb the devils around the clock and given them no rest!*“ [116] Somit hatte man die unterschiedlichen Ansätze beider Alliierten in eine praktikable Lösung gegossen und einen machbaren Kompromiss gefunden. Das zukünftige „*around the clock bombing*“ sollte die deutschen Rüstungsbetriebe bei Tag und Nacht treffen, sie zerstören und den Arbeitern keinerlei Zeit zur Regeneration lassen. Die geplante *Combined Bombing Offensive* sollte nach einem detaillierten Plan ablaufen. Die erste Grundlage dafür waren bereits jene Planungen gewesen, die für die Arcadia-Konferenz gemacht worden waren. Diese hatte man sukzessive bis zur Konferenz von Casablanca und entsprechend den nunmehr für die Alliierten zunehmend erfolgversprechenden Entwicklungen auf den Kriegsschauplätzen weiter verbessert.[117]

Bis dahin waren die von der *USAAF* und *RAF* durchgeführten Angriffe kaum koordiniert worden. Die Briten hatten 1942 mit ihren Bombern an ihrer Idee der nächtlichen Flächenbombardierung deutscher Städte festgehalten und nur in Ausnahmefällen präzise Angriffe durchgeführt. Grundlage für ihre Angriffsstrategie war eine vom britischen *Ministry of Economic Warfare (MEW)* herausgegebene Anordnung, die – leicht zynisch – auch als der *Bomber's Baedeker* bezeichnet wurde.[118] Die *USAAF* hingegen setze ab Ende 1942 im Mittelmeerraum die Masse ihre schweren Bomber zwar zu weitreichenden Bombardierungen ein, doch die Ziele waren dabei vor allem taktischer Natur. Es galt das „Deutsche Afrika Korps“ zu treffen, zuerst seine Nachschubrouten und später seine Rückzugswege zu unterbrechen. Dafür wurden auch Ziele auf dem italienischen Festland bombardiert, doch von Angriffen tief im Hinterland des Feindes, um dort seine Achillesfersen zu treffen, war man noch weit entfernt.

[116] *Hansell*, The Strategic Air War, 70.
[117] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 220.
[118] University of Keele (UK), Staffordshire, Ministry of Economic Warfare, The Bomber´s Baedeker, PRO London, AIR 14/2662.

Einzelne Bombenangriffe, wie jener auf Ploiesti im Juni 1942, waren gewagte Unternehmungen, welche weniger auf koordinierten Entscheidungen, sondern auf willkürliche Entscheidungen der Generäle vor Ort zurückgingen.[119]

Lediglich die Angriffe der Bomber der *8th USAAF* aus England auf die deutschen U-Bootbunker an der französischen Atlantikküste hatten einen „strategischen" Charakter im Sinne der *Air War Plan Division* (*AWPD*) und von *Air Corps Intelligence Department* (*ACID*). Doch waren *AWPD* und *ACID* der Ansicht, dass die Bomber in derartigen Angriffen nutzlos vergeudet würden. Hatte doch die Auswertung gezeigt, dass die abgeworfenen Bomben den schweren Bunkern kaum etwas anhaben konnten und allzu oft gar nicht im Ziel eingeschlagen waren. Im Gegenzug hatte die deutsche Flak einen steten Verlust an, zu diesem Zeitpunkt noch sehr kostbaren, amerikanischen Bombern verursacht. *AWPD* und *ACID* drängten also *General* Arnold und *General* Eaker darauf, endlich Ziele anzugreifen, deren Zerstörung tatsächlich kriegsentscheidend sein konnte. Mit der Casablanca-Entscheidung, erneut prioritär die deutschen U-Bootbasen zu bombardieren war man daher nicht zufrieden. Man wollte endlich die deutsche Flugzeugindustrie an erster Stelle sehen.[120]

Der im Jänner 1943 von den alliierten *Combined Chiefs of Staff* in Casablanca getroffene Beschluss zur Durchführung der *Combined Bombing Offensive* löste auf amerikanischer und britischer Seite entsprechende Detailplanungen aus. Das britische *RAF-Bomber Command* definierte dabei das zu erreichende Ziel der nächsten Monate wie folgt:[121]

---

[119] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 233. – Hughes gibt in seinen Erinnerungen an, dass *General* Arnold, der Oberbefehlshaber der *USAAF*, im Frühjahr 1942 davon überzeugt war, die Raffinerien von Ploiesti zerstören zu müssen. Er drängte vehement darauf, einen ersten Angriff trotz des hohen Risikos mit weitreichenden Bombern durchzuführen. Erst der kaum sichtbare Erfolg des ersten Angriffes überzeugte ihn davon, von derartigen risikoreichen Angriffen vorerst abzusehen. Trotzdem blieb Ploiesti weiterhin ein wichtiges Angriffziel. Im Sommer 1943 sollte eine hitzige Debatte darüber geführt werden, ob zuerst Wiener Neustadt und seine Flugzeugproduktion, oder erneut Ploiesti und seine Raffinerien angegriffen werden sollte.

[120] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 216. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The Anti Submarine Command, 377-415.

[121] Arthur T. *Harris*, Sebastian *Cox*, Despatch on War Operations: 23 February 1942 to 8 May 1945, (Routledge 1995). – Das zitierte Buch stellt die im Jahr 1995 erstmalig erfolgte Veröffentlichung der Erinnerungen von *Air Marshal* Sir Arthur T. Harris, des Kommandeurs des

"The progressive destruction and dislocation of the German military, industrial and economic systems, and the undermining of the morale of the German people to a point where their capacity for armed resistance is fatally weakened. Every opportunity to be taken to attack Germany by day to destroy objectives that are unsuitable for night attack, to sustain continuous pressure on German morale, to impose heavy losses on German day fighter force and to conserve German fighter force away from the Russian and Mediterranean theatres of war."

Mit dieser Formulierung wurde zwar im Prinzip den Wünschen beider Alliierten Rechnung getragen, aber vor allem jedoch die britische Doktrin der Flächenbombardements gestützt. Man konnte von Seiten der Alliierten nun Ziele bei Tag und Nacht angreifen, um die Rüstungsproduktion zu zerstören oder die Moral der Bevölkerung zu brechen. Die britische Formulierung war so allgemein gehalten, dass dem *RAF-Bomber Command* genügend Platz für weitere Interpretationen gegeben war.[122]

Die Amerikaner verfolgten hingegen weiter ihren Ansatz zur Durchführung von Präzisionsangriffen und konnten auch dies aus der Entscheidung von Casablanca ableiten. Bereits im Dezember 1942, also unmittelbar vor der Konferenz von Casablanca, hatten die Amerikaner die Briten um weitere detaillierte Zielunterlagen gebeten. Die Briten überließen diese, in Anbetracht der zunehmenden Zahl an amerikanischen Bombern in England, natürlich gerne ihren Verbündeten. Zur Analyse dieser Aufklärungsinformationen gründete *General* Arnold am 9. Dezember das *Committee of the Operations Analysts (COA).* In diesem Komitee waren militärische, aber auch zivile Experten vertreten. Nach dem Ende der Konferenz von Casablanca und aufgrund eines, bis Anfang März 1943 vom *Committee of the Operations Analysts* erstellten Berichts, erteilte *General* Arnold seinen *USAAF*-Planungsoffizieren den Auftrag, eine detaillierte Ausarbeitung für den weiteren präzisen Einsatz der strategischen amerikanischen schweren Bomber zu entwerfen. Ein britisch-amerikanisches Komitee unter der Leitung von *General* Eaker (daher auch *Eaker-Committee* genannt) begann nun mit der Arbeit. Die Durchführung der Planungen wurde

---

RAF-Bomber Command dar. Die *Casablanca Directive* ersetzte die bis dahin für die *RAF* gültige *Area Bombing Directive*.

[122] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 220-223.

durch *Brigadier General* Hansell, *Brigadier General* Anderson und *RAF Air Commander* Sidney Bufton im Detail durchgeführt. Das Produkt war ein Schriftstück mit dem Namen *Combined Bombing Offensive from United Kingdom*.[123]

Im April 1943 war dieser alliierte Plan, welcher auch „Eaker-Plan" genannt wurde, fertig. Er sah vor, dass innerhalb eines Jahres und in vier Phasen zu je drei Monaten insgesamt 76 strategisch wichtige Ziele im Deutschen Reich gezielt zerstört werden sollten. Dazu wollte man in jeder einzelnen Phase je achtzehn Operationen gegen ausgewählte Ziele durchführen und jeweils zwölf davon innerhalb der jeweiligen Phase abschließen. Die verfügbare Anzahl an schweren Bombern der *8th USAAF* in England sollte in Dreimonatsschritten und parallel zu den einzelnen Phasen von 944 auf 1.192, danach weiter auf 1.746 und schließlich auf 2.702 bis zum 31. März 1944 erhöht werden. Zusätzlich sollten weitere Jagdflugzeuggruppen und mittlere Bombergruppen formiert werden. Letztere waren bereits für die Vorbereitung der alliierten Landung in Frankreich vorgesehen. Von den schweren Bombern sollten in den folgenden Monaten zuerst wenige und zum Schluss immer mehr Ziele angegriffen werden. Der massierte Ansatz von mehreren *USAAF*-Bombergruppen auf ein Ziel sollte die offensichtlich mangelnde Präzision des *Norden*-Bombenzielgeräts ausgleichen.[124]

Die ausgewählten 76 Ziele wurden nach der Wichtigkeit und der unmittelbaren Notwendigkeit, die man ihrer Zerstörung beimaß, weiter unterteilt. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass man zuerst die deutschen Jäger „vom Himmel fegen musste", wollte man tiefer ins Deutsche Reich vordringen. Dabei wurden die Angriffsziele in die drei Kategorien *Intermediate*, *Primary* und *Secondary* unterteilt. Es ergab sich daher im April 1943 nach Einführung dieser zusätzlichen Klassifizierung folgende *USAAF*-Reihung:[125]

[123] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 234.
[124] *Hansell*, Air Plan, 40-65. – *Hammel*, Air War Europa, 109.
[125] *Hansell*, Air Plan, 75-90. – Tatsächlich konnte die 8th *USAAF* im April/Mai 1943 jedoch kaum mehr als einhundert Bomber für die einzelnen Angriffe bereitstellen.

1. *Intermediate Objectives*
    a. German Fighter Strength
2. *Primary Objectives*
    a. German Submarine Yards and Bases
    b. The Remainder of the German Aircraft Industry
    c. Ball Bearings
    d. Oil
3. *Secondary Objectives*
    a. Synthetic Rubber and Tires
    b. Military Motor Transport Vehicles

Diese Liste enthielt Zielklassifizierungen, welche bereits bei der Arcadia- und auch bei der Casablanca-Konferenz genannt worden waren. Aber die deutsche Flugzeugindustrie war neuerlich an erste Stelle gerückt, noch vor den Angriffen auf die deutschen U-Bootstützpunkte und -werften in Frankreich und Deutschland. Somit hatten es die strategischen Planer der *Air War Plan Division* und des *Air Corps Intelligence Department* geschafft, ihre Prioritätenreihung durchzusetzen. Als wichtigste Ziele der deutschen Flugzeugindustrie wurden von ihnen die drei *Messerschmitt*-Flugzeugwerke genannt. Diese befanden sich in Wiener Neustadt, Leipzig und Regensburg und hatten 1942 insgesamt 2.664 einmotorige Jäger vom Typ *Messerschmitt* Bf109 erzeugt. Die beiden Werke in Wiener Neustadt hatten dabei mit 1.303 Stück bzw. 48,9 % den höchsten Anteil an der Produktion gehabt; jeden Monat im Jahr 1942 hatten im Schnitt knapp über einhundert Jäger die Produktion verlassen. Flugzeuge, welche über Frankreich und Afrika den dortigen Luftraum schützten und vor allem den amerikanischen Bombern zusetzten. Der sogenannte „Eaker Plan“ wurde von *General* Eaker im April den amerikanischen *Chiefs of Staff* vorgelegt und von

diesen genehmigt. Nur wenige Wochen später, am 19. Mai 1943, nahmen auch die *Combined Chiefs of Staff* den Plan an.[126]

Der auf der Konferenz von Casablanca in groben Zügen skizzierte Plan für den weiteren alliierten Luftkrieg war somit in den Monaten nach der Konferenz verfeinert und angepasst worden. Dabei versuchte man tatsächlich gezielt die deutsche Schlüsselindustrie herauszufiltern. So wurden erstmals ausdrücklich die deutschen Kugellagerfabriken als Angriffsziele genannt. Man hatte richtigerweise erkannt, dass die Kugellagerproduktion einen entscheidenden Einfluss auf die Produktivität der deutschen Rüstungswirtschaft hatte.[127] Eines jedoch stand seit Casablanca fest: die *„bedingungslose Kapitulation“ (Unconditional Surrender)* des Deutschen Reiches war als oberstes Kriegsziel festgelegt worden. Präsident Roosevelt hatte diese Entscheidung im Alleingang auf einer Pressekonferenz unmittelbar vor Ende der letzten Sitzungen angekündigt. Diese Verlautbarung war selbst für die alliierten Stabschefs überraschend gekommen, war für die Alliierten jedoch ab sofort bindend.[128]

Die Führung des Deutschen Reiches versäumte ihrerseits nicht, diesen alliierten Entschluss ihrem Volk propagandawirksam mitzuteilen, um zu untermauern, dass es für das deutsche Volk im Gegenzug nur mehr ein Kriegsziel geben konnte: „*den Endsieg“*. Ein Umstand, der in weiterer Folge nicht nur einen hohen Teil der Bevölkerung des Dritten Reiches zum verbitterten Durchhalten bewegte, sondern es auch den späteren Verschwörern des 20. Juli 1944 schwer machen sollte, Mitstreiter für ihre Absichten zu finden. Die bald beginnenden alliierten Bombenangriffe bei Tag und bei Nacht auf Ziele in Deutschland trugen das ihre dazu bei. Sie zwangen die deutsche Bevölkerung zwar in die Luftschutzkeller und führten zu Tod, Zerstörung und Obdachlosigkeit, doch sie bewirkten auch eine ungeahnte Solidarisierung der Bevölkerung, ähnlich, wie sie zuvor in englischen Städten aufgetreten war. Wie in London

[126] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 222. – *AFHRA*, MF A25186, Aircraft Assembly Works Wiener Neustadt. – *Boog*, The Strategic Air War, 11.
[127] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 221.
[128] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, Recollections of the Casablanca Conference January 1943, 9. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The Casablanca Directive, 274-308.

sollten auch in Berlin die Menschen schließlich in den Luftschutzkellern enger zueinanderrücken.[129]

2.3.3 Das Frühjahr 1943 – Im Anflug auf Deutschland

Von Jänner bis Mai 1943, also in der Zeit bis zur Annahme des „Eaker-Plans", hatten die schweren Bomber der *USAAF* in England und Nordafrika weiter ausgewählte Ziele im Sinne des Kampfes gegen die deutsche U-Bootwaffe und zur Zerschlagung der deutschen Truppen in Nordafrika angegriffen. Am 27. Jänner 1943 hatten Bomber des *VIII. Bomber Command* aus England erstmals auch ein Ziel auf deutschen Boden bombardiert. Insgesamt 120 Tonnen Bomben wurden von 55 B-17 *Flying Fortress u*nd B-24 *Liberator* auf die U-Bootwerften im deutschen Wilhelmshaven abgeworfen.[130] Der Widerstand durch deutsche Jagdflugzeuge war jedoch enorm. Drei *USAAF*-Bomber wurden abgeschossen und insgesamt 41 Bomber leicht bis schwer beschädigt. Am 4. Februar 1943 sollte ein Angriff auf Hamm geflogen werden, doch starke Bewölkung über dem Ziel verhinderte einen Bombenabwurf und die Bomber griffen Ausweichziele im Raum Emden an. Am 26. Februar 1943 flogen die Bomber nach Bremen zu einem Angriff auf die dortigen U-Bootwerften. Schlechtes Wetter und eine Wolkendecke verhinderten neuerlich einen Abwurf, und so flogen die Bomber weiter nach Wilhelmshaven. Insgesamt 164 Tonnen Bomben wurden auf die dortigen Hafenanlagen abgeworfen, doch auch sieben *USAAF*-Bomber verloren. Am nächsten Tag gelang es schließlich sechzig schweren Bombern des *VIII. Bomber Command* ohne Verluste an Maschinen oder Besatzungen, den U-Boothafen von Brest zu bombardieren.[131] Im Februar 1943 war die Anzahl der pro Tag einsatzbereiten Bomber noch gering. Sie betrug durchschnittlich lediglich

[129] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 234.
[130] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, Over Germany, 308-348.
[131] *Hammel*, Air War Europa, 106. – An Bord einer der abgestürzten Bomber des 26. Februar 1943 befand sich auch ein amerikanischer Reporter der *New York Times*. Er sollte für die amerikanische Öffentlichkeit einen ersten Bericht über die erfolgreichen *USAAF*-Bomberangriffe erstellen. Er kam beim Absturz des Flugzeuges ums Leben. Er war somit der erste gefallene amerikanische Kriegsreporter in Europa.

74 viermotorige Bomber. Diese Zahl stieg im März auf ca. 100 und bis Mai 1943 auf ca. 300 Flugzeuge an.[132]

Im März und April 1943 erfolgten durch die *8th USAAF* von England aus weitere Angriffe der *USAAF*-Bomber auf U-Bootbunker (Lorient, Brest, Vegesack und Bremen), Eisenbahnanlagen (Hamm, Rennes, Rouen und Amiens), Flugplätze (Abbeville) und einen Rüstungsbetrieb (*Renault*-Billancourt bei Paris) in Frankreich (das ja seit Ende 1942 zur Gänze von deutschen Truppen besetzt war), das besetzte Belgien und die Niederlande sowie Deutschland. Die Angriffe der *USAAF*-Bomber auf die französischen Eisenbahnanlagen dienten dazu, gezielt die deutschen Truppen- und Nachschubsbewegungen von und nach Frankreich empfindlich zu stören. Die *USAAF*-Angriffe erfüllten somit die Forderungen des *AWPD-42* nach Angriffen auf das Transportsystem in Deutschland und in den besetzten Gebieten. Am 17. April 1943, bei einem Angriff auf Bremen, gingen von 107 *USAAF*-Bombern insgesamt sechzehn Flugzeuge, also knapp 15 % der eingesetzten Bomber, verloren. Insgesamt 160 Besatzungsmitglieder waren *Missing in Action (MIA)* oder *Killed in Action (KIA*) Eine gemischte Formation aus deutschen Bf109 und Fw190-Jägern attackierten die anfliegenden Bomber mittels einer neuen Taktik. Die *USAAF*-Bomber wurden von den deutschen Jägern nicht wie üblich nur von vorn sondern auch geschlossen in mehreren Wellen angegriffen. Durch diese Massierung ihrer Jäger beim unmittelbaren Angriff war es den eingesetzten deutschen Luftwaffenverbänden erfolgreich gelungen, das Abwehrfeuer der amerikanischen Besatzungsmitglieder zu zerstreuen. Für die *USAAF* erneut ein empfindlicher Schlag. Bis Ende April 1943 wurden daraufhin vom *VIII. Bomber Command* keine Angriffe mehr geflogen.[133]

Gegen Ende April setzte das *VIII. Fighter Command* der *8th USAAF* in einer konzentrierten Aktion insgesamt 112 Jäger vom Typ P-47 *Thunderbolt* der *4th, 56th* und *78th Fighter Group* im Raum von Calais bis Den Haag ein. Der *Commanding Officer* des *VIII. Fighter Command*, *Major General Frank* O`D.

[132] *Boog,* The Strategic Air War, 55.
[133] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, Over Germany, 308-348. – *Hammel*, Air War Europa, 126-127.

Hunter, wollte durch derartige *Fighter Sweep*-Einsätze die deutschen Jäger abnützen. Tatsächlich erzielte der Einsatz aber keinen greifbaren Erfolg. Man hatte kaum deutsche Jäger angetroffen. Innerhalb der *8th USAAF* mehrten sich die kritischen Stimmen, dass derartige *Fighter Sweep*-Einsätze sinnlos wären. Besser wäre es, die eigenen Jäger mit den Bombern mitfliegen zu lassen, d. h. diese auf dem Hin- und Rückflug zu eskortieren. Auch wenn die Reichweite der amerikanischen P-47-Jäger vorerst bis nach Belgien und die Niederlande begrenzt war, so konnten sie zumindest bis in diesen Raum entsprechenden Schutz gegen die deutschen Jäger gewähren. *Major General* Eaker, der *Commanding Officer* (CO) des *VIII Bomber Command*, war aber nach wie vor der Meinung, dass die amerikanischen Bomber vom Typ B-17 und B-24 in der Lage wären, sich selbst zu verteidigen. Jeder der Bomber verfügte über zumindest zehn schwere Maschinengewehre vom Typ *Browning M2* im Kaliber 12,7 mm. Das sollte reichen. Eaker ordnete aber an, die bis jetzt verwendete Taktik der Staffelung der Bomber beim Anflug zu überprüfen und entsprechende neue Abwehrtaktiken zu entwickeln. So wurde versucht, durch eine dichte Höhen- und Seitenstaffelung einen besseren gegenseitigen Schutz zu gewährleisten.[134]

Bei ihren ersten Einflügen nach Deutschland im Frühjahr 1943 erlebten die amerikanischen Besatzungen der *8th USAAF* einen zunehmend stärkeren Widerstand der deutschen Luftwaffe. Die einmotorigen deutschen Jäger traten erstmals in geschlossenen Formationen auf und griffen von vorne an, denn hier hatten die amerikanischen Bomber vom Typ B-*17 Flying Fortress* und B-24 *Liberator* die geringste Abwehrbewaffnung. Auch erschienen erstmals zweimotorige deutsche Zerstörer vom Typ *Messerschmitt* Bf110 am Himmel und sogar der Abwurf von Splitterbomben auf die Bomberformationen wurde beobachtet. Bei einem Angriff auf Brest hatte die komplette Formation der *305th BG*, bestehend aus zwölf B-17, aufgrund eines Funkbefehls umgekehrt. Wie sich herausstellte, war dieser „Funkbefehl“ jedoch von den Deutschen abgegeben

[134] *Hammel*, Air War Europa, 106-127. – Von den im März/April 1943 geflogenen Angriffen, war der Angriff auf die U-Bootwerft in Vegesack der 45. Angriff, welcher von *USAAF*-Bomber von England aus gegen Kontinentaleuropa geflogen wurde. Beim Angriff auf Vegesack wurde auch das erste Mal das sogenannte *Automatic Flight Control Equipment (AFCE)* verwendet. Es ließ zu, dass der Bombenschütze während des Zielvorgangs den Autopiloten des Flugzeuges steuern konnte. Somit war er in der Lage, die notwendigen Kurskorrekturen beim Zielanflug selbstständig durchführen zu können.

worden. Die deutschen Abwehrmethoden wurden also zunehmend vielfältiger. Die *USAAF*-Kommandeure mussten überdies feststellen, dass viele der Besatzungen aufgrund von technischen Problemen und dem herausfordernden Wetter über der Nordsee gezwungen waren, ihre Anflüge abzubrechen. Zum Angriff auf Wilhelmshaven im Jänner waren ursprünglich 91 Bomber gestartet, von denen aber nur 55 das Ziel erreicht hatten. Beim nächsten Angriff auf die Stadt, am 26. Februar 1943, waren von 93 Bombern nur 65 über dem Ziel zum Abwurf gekommen. Und obwohl die Gründe für die Missionsabbrüche der Piloten und ihrer Besatzungen oft durchaus nachvollziehbar waren, kursierten im Frühjahr 1943 erste Befürchtungen, dass die Moral der US-Besatzungen zu erodieren begann.[135]

Auch in Nordafrika trafen die amerikanischen *USAAF*-Bomber auf den erbitterten Widerstand der deutschen und italienischen Jäger. Diese verteidigten die nordafrikanischen und italienischen Hafenstädte sowie die Nachschubrouten über das Mittelmeer. In Tunesien tobten Ende Februar 1943 heftige Kämpfe um den Kasserine-Pass und die schweren *USAAF*-Bomber wurden vor allem zu unterstützenden taktischen Einsätzen herangezogen. Ihre Bombenabwürfe zielten auf erkannte deutsche Truppenkonzentrationen, Bereitstellungsräume und Nachschubknotenpunkte. Die Tage der Achsen-Truppen in Nordafrika waren schließlich gezählt. Mitte Mai 1943 kapitulierten die deutschen und italienischen Truppen in Nordafrika. Nach der deutschen Niederlage in Stalingrad von Anfang Februar 1943 war dies ein zweiter schwerer Schlag gegen die Achsenmächte. Für die *9th* und *12th USAAF* in Nordafrika ergab sich damit die Möglichkeit, ihre Basen in Libyen und Tunesien, also am unmittelbaren südlichen Rand des Mittelmeers, zu errichten. Von dort aus war es bereits möglich, über das Mittelmeer zu fliegen und Ziele am Balkan, in Italien und im südlichen Deutschen Reich zu erreichen.[136]

[135] *Hammel*, Air War Europa, 97-138.
[136] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 220-223. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, Climax in Tunisia, 166-209.

Anfang Mai 1943 wagte auch die *8th USAAF* von England aus neue Angriffe.[137] Bereits am 1. Mai 1943 flogen die schweren Bomber der *8th USAAF* nach St. Nazaire und am 4. Mai attackierte man Ziele in Antwerpen. Am 14. Mai 1943 sandte man insgesamt 126 *USAAF*-Bomber nach Kiel. Die deutsche Abwehr über Kiel war wie üblich heftig, und insgesamt acht Bomber gingen verloren. Nach dem Angriff wurden zum ersten Mal die Besatzungen einer gesamten Bombergruppe für ihre Tapferkeit ausgezeichnet. Die *44th BG* wurde mit einer *Distinguished Unit Citation (DUC)* geehrt. Ausnahmslos alle Bomber der 44th BG hatten über Kiel durch deutsche Jäger und Flak zum Teil schwere Beschädigungen erlitten. Mitte Mai waren mit der Aufstellung des *4th Heavy Bombardement Wing* drei weitere, frisch aus den Vereinigten Staaten von Amerika überführte, Bombergruppen (*94th, 95th* und *96th BG*) mit jeweils 24 einsatzbereiten B-17 *Flying Fortress* verfügbar. Diese waren bereits mit neuen, zusätzlich angebrachten Treibstofftanks, den sogenannten *Tokyo-Tanks,* ausgestattet. Somit konnten an Bord einer B-17 insgesamt 3.600 *US Gallons* (ca. 11.000 Liter) Treibstoff mitgeführt werden. Dies erhöhte die Reichweite der B-17 *Flying Fortress* um fast 40 %. Weitere Angriffe der *8th USAAF* auf Emden, Wilhelmshaven, Lorient, Kiel und Flensburg folgten bis Ende Mai, wobei jedes Mal mehrere Bomber und ihre Besatzungen verloren gingen. Am höchsten waren die Verluste am 29. Mai 1943, als in drei separaten Angriffen auf Rennes, St. Nazaire und La Pallice insgesamt fünfzehn B-24 *Liberator* von insgesamt 238 *USAAF*-Bombern verloren gingen. Die eingesetzte Zahl an *USAAF*-Bombern war ungewöhnlich hoch gewesen, denn im Durchschnitt waren von den insgesamt 337 schweren Bombern, die Anfang April 1943 in England verfügbar waren, pro Angriff nur 153 einsatzbereit.[138]

[137] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, Over Germany, 308-348.

[138] *Hammel*, Air War Europa, 128-138. – Beim Angriff vom 29. Mai 1943 kamen erstmals Bomber vom Typ YB-40 zum Einsatz. Dabei handelte es sich um umgebaute B-17, welche mit insgesamt sechzehn 12,7 mm Maschinengewehren bestückt worden waren. Derart ausgerüstet sollten diese *Escort-Bomber* den Bomberformationen zusätzlichen Schutz geben. Man stellte jedoch bald fest, dass die durch die Zusatzausrüstung wesentlich schwereren Bomber nicht die Geschwindigkeit der Formation halten konnten bzw. diese abbremsten. So wurde das Konzept nach nur insgesamt 25 Stück umgebauten Bombern wieder verworfen. Die letzte Mission wurde am 29. Juli 1943 bei einem Angriff auf Kiel geflogen.

2.3.4 Die POINTBLANK-Direktive vom Frühjahr 1943

Von 12. bis 27. Mai 1943 wurde von den Alliierten in Washington D.C. die *TRIDENT*-Konferenz, welche auch als die „dritte“ Washingtoner-Konferenz bezeichnet wird, abgehalten. Roosevelt und Churchill bestätigten auf dieser Konferenz endgültig die Durchführung einer alliierten Landung auf Sizilien (Operation *HUSKY*) im kommenden Sommer. Als Termin wurde der Monat Juli 1943 festgelegt. In den Besprechungen der militärischen Planer stellte man zusätzlich fest, dass eine alliierte Landung in Nordwestfrankreich im Jahr 1943 nicht mehr möglich sein würde. Man entschied daher, dass eine derartige Operation im Frühjahr oder Sommer 1944 erfolgen sollte. Als vorläufiger Termin wurde vorerst der 1. Mai 1944 vereinbart. Bis dahin musste jedoch unbedingt die Luftherrschaft über Frankreich erkämpft werden. Zusätzlich musste das französische Eisenbahnnetz großräumig zerstört werden, um den deutschen Truppen im Falle einer alliierten Landung das Verschieben von Truppen unmöglich zu machen. Dies alles erforderte in den nächsten Monaten verstärkte Maßnahmen. Vor allem die Luftangriffe auf Ziele im besetzten Frankreich und in Deutschland hatten gezeigt, dass die deutsche Luftwaffe den *USAAF*-Bombern jederzeit und wiederholt empfindliche Verluste bereiten konnte.[139]

Am 11. Juni 1943 wurde, mit insgesamt 248 auf Wilhelmshaven eingesetzten Bombern und 426 Tonnen abgeworfenen Bomben, der bis dahin größte Angriff der *8th USAAF* durchgeführt. Insgesamt acht Bomber gingen dabei verloren, weitere 62 wurden beschädigt. Am 13. Juni 1943 flogen 184 Bomber gegen Kiel und Bremen. Während über Bremen vier Bomber verloren gingen, waren die Verluste über Kiel ungleich höher. Von den 72 von dem *4th Heavy Bombardement Wing* über Kiel eingesetzten Bombern kehrten 22 nicht vom

[139] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, Recollections of the TRIDENT-Conference Mai 1943, 15. – Die zunehmenden zivilen Opfer der alliierten Luftangriffe auf Ziele im besetzten Frankreich führten im Winter 1942 zu einem Protest der französischen Exilregierung unter der Führung des französischen Generals Charles de Gaules. Daraufhin erließ der alliierte Oberbefehlshaber in Europa, *Genera*l Dwight. D. Eisenhower, am 29. Oktober 1942 eine Direktive, in welcher die Bomberbesatzungen angewiesen wurden, Ziele in Frankreich nur anzugreifen, wenn der militärische Zweck des Angriffes klar gegeben war. Diese Anweisung wurde auch vom *RAF Bomber Command* übernommen. Es wurde jedoch klar zum Ausdruck gebracht, dass die Direktive nur in den von Deutschland besetzten Gebieten anzuwenden sei und nicht für Deutschland selbst gelte.

Einsatz zurück. Insgesamt 213 *USAAF*-Besatzungsmitglieder wurden vermisst. Darunter war auch der *Commanding Officier* der *401st Provisional Combat Bombardement Wing*, *Brigadier General* Nathan B. Forrest. Er stürzte mit seinem Bomber nach einem Angriff durch deutsche Fw190 ab.[140]

Die Verluste des 13. Juni 1943 waren ein erster schwerer Schock für die *8th USAAF* in England. Es war offensichtlich, dass sich die amerikanischen Bomber nicht effektiv gegen die deutschen Jäger wehren konnten und dass vor allem der Mangel an weitreichenden Begleitjägern zu diesen Verlusten geführt hatte. Daher wurde die ursprüngliche Einschätzung, dass die Schwächung der deutschen Jagdabwehr und damit auch die Zerstörung der Produktion von Jagdflugzeugen höchste Priorität hatte, bestätigt. Am 14. Juni 1943 wurde von den alliierten *Combined Chiefs of Staff* die sogenannte *POINTBLANK-Directive* verfügt. Sie war das Ergebnis der *Casablanca Directive* vom 21. Jänner 1943, der Besprechungen der *TRIDENT*-Konferenz im Mai 1943 und der Genehmigung des „Eaker-Plans“ vom 19. Mai 1943. In der *POINTBLANK*-Direktive wurden die im „Eaker-Plan“ dargestellten Angriffsziele nochmals detailliert aufgelistet bzw. die Zielsetzung der alliierten Bombenangriffe gegen die deutsche Luftwaffe genau dargelegt. Diese waren:[141]

1. *Destruction of the German airframe factories and the ball-bearing industry on which the strength of German fighter force depend.*
2. *General disorganization of the industrial areas associated with the industries named above.*
3. *Destruction of aircraft repair depots and storage parks within range and on which the enemy fighter force was largely dependent.*
4. *Destruction of enemy fighters in the air and on the ground.*

[140] *Hammel*, Air War Europa, 139-162.
[141] *AFHRA*, MF A6377, Directives and Priorities of the Counter-Air Program, 773. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, The CBO Plan, 348-377. – Für die alliierte Offensive gegen die deutschen U-Boote sollte sich schließlich die Entschlüsselung des deutschen Chiffrierverkehrs (alliierte Operation „MK ULTRA“) als äußert günstig erweisen. So gelang es, die deutsche U-Boot-Gefahr bis zum Mai 1943 erfolgreich einzuschränken.

Der Angriff der *8th USAAF* auf Kiel und die dabei erlittenen hohen Verluste an Besatzungen und Flugzeugen hatte klar gemacht: Es musste zuerst die deutsche Luftwaffe besiegt werden. Im Juni 1943, so berichtete die britische Aufklärung, hatte die deutsche Jagdflugzeugproduktion erstmals mehr als 1.000 Jäger unterschiedlicher Typen im Monat betragen. *General* Arnold, dem Oberkommandierenden der *USAAF,* und *General* Eaker, dem *Commanding Officer* der *8th USAAF* war klar: Gegen die deutsche Luftwaffe muss nun endlich entschlossen vorgegangen werden.[142]

Ab dem Juni 1943 flog auch das britische *RAF-Bomber Command* seine Angriffe gegen Ziele in Deutschland als Beitrag zur alliierten *Combined Bombing Offensive*. Bereits seit Anfang März 1943 bombardierte das *RAF-Bomber Command* in massierten Einsätzen das Ruhrgebiet, das Herz der deutschen Rüstungswirtschaft. Die Angriffsziele wurden dabei durch schnelle *Pfathfinder*-Flugzeuge mittels Leuchtbomben markiert und die britischen Bomber durch das elektronische Navigationssystem OBOE bzw. H2S herangeführt. Die Angriffe auf das Ruhrgebiet dauerten schließlich von März bis Juli 1943 und richteten sich vor allem gegen die Städte Essen, Duisburg, Wuppertal und Köln. Die deutschen Nachtjäger und die um die Städte eingesetzte Flak verursachten unter den *RAF*-Bombern aber schwere Verluste. In insgesamt 46 Nachteinsätzen verloren die Briten 4,7 % all ihrer eingesetzten Bomber. An Besatzungen waren dies fast 5.000 Mann, welche tot oder vermisst waren.[143]

Die *8th USAAF* unterstützte das *RAF Bomber Command* im Juni 1943 in ihrer *Combined Bombing Offensive* gegen das Ruhrgebiet nur mit einem einzigen Tagangriff. Dieser wurde am 22. Juni 1943 mit 183 Bombern auf ein Werk der Gummiproduktion in der Stadt Hüls geflogen. Dieser Angriff entsprach als einziger der festgelegten amerikanischen Prioritätenreihung und war der erste

[142] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 23. – *AFHRA*, MF A6388, The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1253. – *AFHRA*, *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*): Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt, Austria. (Washington 1945), 12. – *AFHRA*, *USAAF*, *USSBS*: Aircraft Plant Report Messerschmitt AG Augsburg, Overall Report (Washington 1945).
[143] *Levine*, The Strategic Bombing of Germany, 53. – *Boog,* The Strategic Air War, 24. – Martin *Middlebrook*, Chris *Everitt*, The Bomber Command War Diaries, An operational reference book 1939 - 1945 (London 1985) 53-135.

weitreichende strategische Luftangriff der *8th USAAF* auf ein Ziel im Ruhrgebiet. Insgesamt sechzehn *USAAF*-Bomber wurden dabei durch die deutsche Luftwaffe abgeschossen und weitere 75 schwer beschädigt. Von Jänner bis zum Juni 1943 hatte die *8th USAAF* aus England insgesamt achtzehn Bombenangriffe auf Ziele in Deutschland durchgeführt. Insgesamt 1.588 Bomber hatten 3.700 Tonnen Bomben abgeworfen. In diesen Einsätzen hatte man insgesamt 117 viermotorige Bomber und 1.160 Mann an Besatzungen verloren. Dies waren 6 % der eingesetzten Bomber gewesen. Im Gegenzug hatten die amerikanischen Crewmitglieder den Abschuss von insgesamt 477 deutschen Jägern beantragt. Eine Zahl, die viel zu hoch gegriffen war; tatsächlich hatten die deutschen Verluste nur rund ein Fünftel dieser Zahl betragen. Die amerikanischen Auswerteoffiziere hatten die Anträge der Besatzungen jedoch großzügig bestätigt, nicht zuletzt wohl auch, um die Moral zu stärken. Durch diese Anerkennungen entstand jedoch bei der Führung der *8th USAAF* der Eindruck, dass die Bombervorstöße auch in der Luft aktiv an der Abnützung der deutschen Luftwaffe beteiligt waren. Man hoffte daher, die deutsche Luftwaffe langsam niederringen zu können. Eine Annahme, die in keinster Weise den Tatsachen entsprach. Im Gegenteil, die deutsche Flugzeugproduktion und die Ausbildung von Jagdflugzeugpiloten nahmen im Frühjahr 1943 stetig zu. Weiters wurde von der deutschen Luftwaffe intensiv an der Verbesserung der Taktik sowie der Bewaffnung der Jagdflugzuge gearbeitet. Somit war klar, dass es den Alliierten im Sommer und Herbst 1943 über dem Deutschen Reich nicht leicht gemacht werden sollte. Die Zahl der gegen die alliierten Einflüge verfügbaren deutschen Jagdflugzeuge verdoppelte sich fast von 350 bis auf 600 im Sommer 1943.[144]

Am 26. Juni 1943 wurde, als eine Reaktion auf die schweren Verluste der *8th USAAF* beim Angriff auf Hüls, ein Angriff des *VIII Bomber Command* auf die Flugplätze und deutschen Luftwaffeneinrichtungen von Villacoublay, Tricqueville und Le Mans geflogen. Beim Hin- und Rückflug wurden die amerikanischen Bomber erstmals von P-47 *Thunderbolt* Jägern eskortiert. Diese Jäger konnten dadurch auch prompt angreifende deutsche Jäger im Raum Dieppe erfolgreich abwehren. Die begrenzte Reichweite ihrer Treibstofftanks ließ die P-47

[144] *Boog,* The Strategic Air War, 57 u. 59.

Thunderbolt Jäger jedoch bald wieder umkehren. Erst nach dem Angriff und beim Rückflug wurden die *USAAF*-Bomber erneut von Jägern übernommen und den Rest des Fluges gesichert. Am 28. Juni erfolgte ein Angriff von 158 *USAAF*-Bombern auf den U-Boothafen von St. Nazaire und von 43 Bombern auf den Flugplatz von Beaumont-le-Roger. Insgesamt 130 P-47 *Thunderbolt* der *4th, 56th* und *78th FG* begleiteten die Bomber zumindest für einen Teil des Hin- und Rückfluges. Doch die Besatzungsmitglieder an Bord der Bomber wussten, dass der Anblick ihres Begleitschutzes ein trügerischer war. Denn die deutschen Luftwaffenverbände waren sich über die begrenzte Reichweite der amerikanischen Jäger völlig im Klaren. Die *Fighter Sweep*-Einsätze des amerikanischen *VIII. Fighter Command* mit ihren maximalen Eindringtiefen bis nach Belgien und in die Niederlande waren von der deutschen Luftwaffe genau ausgewertet worden. So warteten die deutschen Jäger am 28. Juni 1943 mit ihrem Einsatz bis zur Umkehr der amerikanischen P-47. Danach konnten Bf109- und Fw190-Jäger gemeinsam mit der schweren Flak aus den schutzlosen Bomberformationen insgesamt acht Bomber abschießen. Eine Vorgehensweise, welche sich in den nächsten Monaten noch mehrmals wiederholen würde.[145]

2.3.5 Sommer 1943 – Angriffsziel deutsche Luftrüstung

Ihren ersten *POINTBLANK*-Angriff, also einen gezielten Angriff gegen ein Ziel der deutschen Flugzeugindustrie, flog die *8th USAAF* schließlich am 4. Juli 1943, fast genau zwei Jahre nach der Erstellung des *AWPD-1*. Beim 71. Angriff des *VIII. Bomber Command* aus England griffen 166 Bomber Ziele der deutschen Luftwaffenproduktion in Le Mans und Nantes an. Weitere 71 Bomber warfen parallel dazu ihre Bomben auf den U-Boothafen in La Pallice ab. Am 10. Juli 1943 erfolgten weitere Angriffe der amerikanischen Bomber auf die von der deutschen Luftwaffe genützten Flugplätze von Abbeville, Caen und Le Bourget. Erneut wurden die Bomber von insgesamt 128 P-47 Begleitjägern eskortiert. Sie

[145] *Hammel*, Air War Europa, 139-162. – Bei diesem Angriff waren erstmals B-17 im Einsatz, welche über sogenannte „Tokyo"-Tanks verfügten. Dies waren zusätzliche in den Flügeln verbaute selbstdichtende Treibstoffzellen, welche die Reichweite einer B-17 um fast 40 % steigern konnten. Sie wurden in weiterer Folge standardmäßig in B-17 und B-24 eingebaut.

begleiten die B-17 und B-24 beim Anflug und beim Rückflug. Hatten im Frühjahr 1943 noch 63 % aller abgeworfenen Bomben U-Bootbasen gegolten, so ändert sich dies im Sommer 1943. In den nächsten Wochen ging es Schlag auf Schlag. Zwar verhinderte schlechtes Wetter weitere geplante Einsätze gegen Hannover und Hamburg, doch am 24. Juli 1943 befahl *Brigadier General* Frederick L. Anderson, der *Commanding Officer* des *VIII. Bomber Command* die Operation *BLITZ WEEK*. Gemäß den Plänen von *General* Eaker sollte das *VIII. Bomber Command* die nächsten sieben Tage hintereinander ausschließlich Einrichtungen der deutschen Luftwaffe angreifen.[146]

Im Juli 1943 wurden somit die deutsche Luftwaffe und ihre Einrichtungen im besetzten Frankreich sowie in Deutschland erstmals gezielt von Bombern des *VIII. Bomber Command* angeflogen. Über ein Jahr, vom Frühjahr 1942 bis zum Sommer 1943, hatte man von Seiten der Alliierten damit vertan, sich darüber klar zu werden, dass die Zerstörung der deutschen Luftwaffe das erste Ziel des strategischen Luftkrieges sein musste. Die strategischen Bombenangriffe auf die deutschen U-Bootstützpunkte in Frankreich und Deutschland hatten sich nicht als durchschlagender Erfolg erwiesen. Der deutschen U-Bootgefahr wurde durch neue Geleitzugstaktik, neu entwickelte Abwehr- und Angriffssysteme, innovative Ortungssysteme und einer erfolgreichen Entschlüsselung des Funkverkehrs besser begegnet. So konnte man die deutschen U-Boote im Atlantik schnell zurückdrängen. Die Bedrohung der alliierten Versorgungsrouten begann nachzulassen. Man war bei den Bombenangriffen der *8th USAAF* auf die deutschen U-Bootstützpunkte in Frankreich von der scheinbaren Leistungsfähigkeit der eigenen Bomber und ihrer Zielgeräte zu überzeugt gewesen. Die deutsche Luftwaffe hatte im Gegenzug immer mehr Jäger zur Abwehr der einfliegenden alliierten Bomber zum Einsatz gebracht. Und auch ihre Taktiken waren immer erfolgreicher geworden. Zu dieser späten Einsicht gelangte die Führung der *USAAF* erst nach den schweren Verlusten im Frühjahr und Frühsommer 1943. Erst dann setzte ein erstes Umdenken ein. Alle strategischen Operationen der *8th USAAF* aus England sollten von nun an dem Zweck der Zerstörung der deutschen Luftwaffe am Boden und in der Luft dienen.

[146] *Hammel*, Air War Europa, 157.

Eine Übersicht über die weitreichenden Bombenangriffe, welche von der *8th USAAF* im Juli 1943 aus England geflogen wurden, lässt diesen Wandel in der strategischen Angriffsführung des alliierten Luftkrieges klar erkennen:[147]

Luftangriffe des *VIII Bomber Command* der *8th USAAF* im Juli 1943			
Datum	**Angriffsziel/ Produktion**	**Eingesetzte Bomber**	**Bomber-verluste**
4. Juli 1943	Le Mans A/C Nantes A/C La Pallice S/Y	237	9
10. Juli 1943	Abbeville A/D Caen A/D Le Bourget A/D	176	0
14. Juli 1943	Amiens A/D Le Bourget A/D Villacoublay A/D	211	10
25. Juli 1943	Hamburg I/A Kiel S/Y	241	19
26. Juli 1943	Hannover I/A Wilhelmshaven S/Y Hamburg S/Y	215	25
28. Juli 1943	Kassel I/A Oschersleben I/A	302	22
29. Juli 1943	Kiel S/Y Warnemünde I/A	220	11
30. Juli 1943	Kassel-Waldau I/A Kassel-Bettenhausen I/A	137	17

Anmerkungen:

A/C	**A**ir**c**raft Industry	Flugzeugindustrie
A/D	**A**ir**d**rome	Fliegerhorst
I/A	**I**ndustry **A**rea	Industriegebiet Allgemein
S/Y	**S**hip **Y**ard	Schiffswerft/U-Boothafen

[147] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 45. – *Hammel*, Air War Europa, 139-162.

Mit den Bombenabwürfen auf die *Fieseler*-Flugzeugwerke in Kassel, auf die „AGO-Flugzeugwerke“ in Oschersleben (Fw190-Produktion) und auf das *Heinkel*-Flugzeugwerk in Warnemünde wurden erstmals drei strategische Angriffe auf Werke der deutschen Flugzeugindustrie geflogen. Sie waren die ersten Ziele gewesen, welche in günstiger Reichweite gelegen waren.[148] Vor allem die Produktionen in Kassel und in Oschersleben waren auf der Zielliste des *AWPD-42* ganz oben gestanden.[149] Der Angriff auf das „AGO-Flugzeugwerk“ in Oschersleben war der weiteste Vorstoß des Tages gewesen. Es gelang dabei tatsächlich der nur geringen Anzahl von 39 eingesetzten B-*17 Flying Fortress,* eine gesamte Monatsproduktion von fast fünfzig Fw190-Jagdflugzeugen zu vernichten. Ein herausragender Erfolg, welcher auf einen gelungenen und präzisen Bombenabwurf zurückzuführen war. Doch die täglichen Angriffe der *USAAF* forderten einen hohen Preis. Die Operation *BLITZ WEEK* kostete insgesamt 94 *USAAF*-Bomber und ihre Besatzungen. In nur wenigen Tagen waren so viele Bomber verloren worden wie in den fünf Monaten zuvor. Derartige Verluste waren auf die Dauer nicht verkraftbar. Es war die Zeit gekommen, entscheidende Maßnahmen zu setzten.[150]

2.3.6 Erste USAAF-Begleitjägereinsätze

Die steigenden Verluste der *USAAF*-Bomber über Europa verursachten nun auch dem Kriegskabinett in den Vereinigten Staaten Kopfzerbrechen. Der amerikanische *Secretary of War*, Henry L. Stimson, und der *Under-Secretary of State for the Army Airforces*, Robert A. Lovett, statteten im Frühsommer 1943 der *8th USAAF* in England einen Besuch ab. Die Generäle Arnold und Eaker mussten Rede und Antwort stehen. Stimson wollte wissen, ob die amerikanischen Bombereinsätze Wirkung zeigten und warum die Verluste derart

[148] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 34. – *AFHRA*, MF A6388, The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 828. – Am 24. Juli 1943 wurde der bis dahin weiteste Angriff von Bombern der 8th *USAAF* geflogen. Insgesamt 209 Bomber griffen ein Nitratwerk in Heroya und die deutsche Marinebasis von Trondheim an. Es war dies der erste umfangreiche alliierte Luftangriff auf das besetzte Norwegen. Weitere Angriffe auf Ziele in Norwegen folgten im Winter 1943. Darunter ein Angriff auf eine Molybdän-Mine in Knaben und auf eine „Schwere Wasser“-Fabrik in Rjukan.
[149] *AFHRA*, Air Force Library, AWPD-42, 28.
[150] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II, POINTBLANK, 665-707.

hoch waren. Wäre es vielleicht nicht besser, wie die britische *RAF* in die Nacht auszuweichen? Eaker gelang es, Stimson von der Sinnhaftigkeit von Präzisionseinsätzen zu überzeugen. Er musste jedoch eingestehen, dass die eigenen Bomber nicht hoch und nicht schnell genug flogen, um den deutschen Jägern entkommen zu können. Eaker nahm zur Kenntnis, dass etwas gegen die hohen Verluste der *USAAF*-Besatzungen unternommen werden musste. Ab sofort sollten daher eigene Jäger die schweren *USAAF*-Bomber eskortieren. Dies entsprach zwar nicht den ursprünglich in den 1930er Jahren erdachten Grundsätzen, aber es schien die einzige Möglichkeit, etwas gegen die deutsche Luftwaffe unternehmen zu können. Man war sich aber der eingeschränkten Reichweite der eigenen und der britischen Jäger bewusst und arbeitete daher fieberhaft an einer Lösung.[151] Tatsächlich hatte man bereits beim Einflug vom 28. Juli 1943 erstmals 205 *US Gallons* (ca. 800 Liter) fassende Zusatztanks aus Pappmaché an den amerikanischen P-47 anbringen können. Diese konnten zwar aufgrund des fehlenden Druckausgleichs nicht in Höhen über 22.000 *feet* (ca. 7.000 Meter) verwendet werden, doch sie erhöhten die Reichweite der amerikanischen Jäger wesentlich. Sie stieg mit dem zusätzlichen verfügbaren Flugzeugtreibstoff von 230 *Miles* (ca. 370 Kilometer) im Juni auf 375 *Miles* (ca. 600 Kilometer) im Juli/August 1943 an. Damit konnte man die eigenen Bomber zumindest bis nach Hamburg oder Kassel begleiten. Die Produktion von Treibstofftanks für die amerikanischen Jagdflugzeuge wurde daher umgehend angekurbelt. Tatsächlich war der unvermutet weite Einflug der amerikanischen Jäger am 28. Juli 1943 für die Piloten der deutschen Luftwaffenverbände eine erste unangenehme Überraschung gewesen.[152]

Die P-47 *Thunderbolt* der *4th FG* des *VIII. Fighter Command* waren die ersten, welche am 28. Juli 1943 in den Luftraum über Deutschland eingedrungen

---

[151] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 222-223.

[152] *Hammel*, Air War Europa, 159. – *Boog*, The Strategic Air War, 60. – Der Wechsel von „Fighter Sweep"-Einsätzen zu Begleitschutzeinsätzen drückte sich auch in der Ablöse von *General* Frank O´D. Hunter als *Commanding Officer* des *VIII Fighter Command* aus. Er wurde Anfang August 1943 durch *General* William E. Kepner abgelöst. Diese Maßnahmen waren nicht zuletzt auf den Druck zurückzuführen, unter denen *General* Arnold und *General* Eaker standen. Eaker hatte gegenüber Stimson und Lovett seine Strategie des massierten Einsatzes von Bomber ohne Begleitschutz verteidigt. Lovett hatte daraufhin auf Arnold Druck ausgeübt. Dies führte schließlich zur Ablöse von Hunter, zur vermehrten Zuführung von Zusatztanks, zum Einsatz der *USAAF*-Jäger als Begleitschutz und zum Vorantreiben der finalen Entwicklung eines neuen Jagdflugzeugtypes mit erhöhter Reichweite: der „North American" P-51 *Mustang.* Weiters sollten so rasch wie möglich auch zweimotorige Jäger vom Typ P-38 *Lightning* zum Einsatz gebracht werden. Diese flogen bereits in Afrika, litten jedoch noch unter einigen technischen Problemen.

waren. Nach den dabei stattfindenden heftigen Gefechten mit deutschen Jägern beantragten sie insgesamt den Abschuss von neun Fw190- und Bf109-Jagdflugzeugen. Im Gegenzug dazu setzten die deutschen Jäger erstmals weitreichende 21 cm Raketen vom Typ „Dödel“ gegen die amerikanischen Bomber ein. Diese Raketen konnten außerhalb der Reichweite der Bordwaffen der amerikanischen Bomber abgefeuert werden. Bereits beim ersten Einsatz hatte eine Rakete eine B-17 *Flying Fortress* der *385th BG* getroffen. Der amerikanische Bomber war sofort explodiert und auseinandergebrochen. Die Trümmer der abstürzenden Maschine trafen noch zwei weitere B-17 und führten auch zu deren Absturz. Ähnliche Gefechte tobten auch am 30. Juli 1943. An diesem Tag beantragten die insgesamt 107 zum Begleitschutz eingesetzten P-47 *Thunderbolt* des *VIII. Fighter Command* den Abschuss von 25 deutschen Jägern. Im Gegenzug dazu gingen sieben amerikanische P-47 verloren. Unter den abgeschossenen Piloten befand sich auch der *Commanding Officer* der *78th FG, Lieutenant Colonel* Melvin F. McNickle, welche von einer Fw190 angegriffen und getroffen worden war. Diese Gefechte am 28. und 30. Juli 1943 waren die ersten Auseinandersetzungen zwischen deutschen und amerikanischen Jägern am Himmel über Deutschland.[153]

Das *RAF Bomber Command* führte vom 24. Juli bis zum 3. August 1943, also parallel zur amerikanischen Operation *BLITZ WEEK*, die Operation *GOMORRAH* durch. Dabei flog die britische *RAF* insgesamt sieben Flächenangriffe auf die Stadt Hamburg. Die drei schwersten Angriffe erfolgten in der Nacht vom 24. auf den 25. Juli, vom 27. auf den 28. Juli und vom 29. auf den 30. Juli 1943. Insgesamt warfen in diesen Nächten jeweils 791, 739 und 726 *RAF*-Bomber ihre Spreng- und Brandbomben auf Hamburg ab. Durch diese Abwürfe entstand in der Nacht vom 27. auf den 28. Juli 1943 ein enormer Flächenbrand, welcher sich schließlich in einen verheerenden Feuersturm verwandelte. Gegen diesen waren die Luftschutzkräfte der Stadt machtlos. Alle Löschversuche waren erfolglos. Erst langsam begannen die enormen Feuer wieder zu verlöschen. Zurück blieben Schutt und Asche. Bei diesen Nachtangriffen wurden von der britischen *RAF* zur Täuschung der deutschen

[153] *AFHRA*, MF A34230 *Brigadier General (ret.)* Arthur C. Agan, Memories 1941-1945, 23-34. – *Hammel*, Air War Europa, 161.

Funkmessgeräte erstmals Stanniolstreifen (genannt *Window*) abgeworfen. Dadurch konnte das Frühwarnsystem der deutschen Luftwaffe erfolgreich ausgeschaltet werden. Die deutschen Nachtjäger waren so kaum über Hamburg zum Einsatz gekommen. Die *8th USAAF* beteiligte sich an diesen *RAF*-Luftangriffen am 25. und 26. Juli 1943 mit zwei Tagangriffen auf die „Klöckner Flugmotorenwerke“, die „Blohm & Voß“-U-Bootwerftanlagen sowie die „Howaldt“-Schiffswerft in Hamburg. Die alliierten Luftangriffe auf Hamburg im Juli 1943 verursachten die bis dahin schwersten Zerstörungen an einer deutschen Stadt. Die kaum zu löschenden enormen Brände, die enormen Zerstörungen und vor allem die hohe Zahl an Todesopfern waren tatsächlich auch ein Schock für die deutsche Führung. In Hamburg wurden insgesamt 35.719 Gebäude zerstört, 4.695 schwer und 18.062 leicht beschädigt. Beinahe 900.000 Personen waren obdachlos. Von diesen verließen in den nächsten Wochen fast 800.000 die Stadt. Die deutsche Luftwaffenführung erhielt den Auftrag, die Effektivität der deutschen Nachttjagd entscheidend zu erhöhen.[154]

[154] Dietmar *Süß* (Hrsg.), Deutschland im Luftkrieg. Geschichte und Erinnerung. In: Zeitgeschichte im Gespräch. Bd. 1. (München 2007), 121-133. – *Boog*, The Strategic Air War, 49-50. – Die Zahl der Todesopfer der Luftangriffe auf Hamburg wird heutzutage mit 34.000 angenommen. Dies entspricht 80 % aller, im Zeitraum von August 1940 bis Mai 1941, durch deutsche Bombenabwürfe in England getöteten Zivilisten. – *Hammel*, Air War Europa, 157.

2.4 Der Kampf um die Luftherrschaft 1943/44

Am 10. Juli 1943 erfolgte die alliierte Landung in Sizilien. Im Rahmen der Operation *HUSKY* gingen unter dem Kommando des alliierten Oberbefehlshabers *General* Dwight D. Eisenhower in wenigen Tagen über 160.000 alliierte Soldaten an Land. Die Folgen der alliierten Landung waren weitreichend und wie von den Alliierten erhofft. Bereits am 25. Juli 1943 wurde der italienische Diktator Benito Mussolini durch einen Beschluss des *Großen Faschistischen Rates* abgesetzt und italienische Vertreter unter der Führung von Piedro Badoglio begannen geheime Waffenstillstandsverhandlungen mit den Alliierten. Die schweren Bombergruppen der *9th* und *12th USAAF* aus Nordafrika hatten mit gezielten taktischen Angriffen auf Ziele in Sizilien und Italien die Vorarbeit für die erfolgreiche alliierte Landung geleistet. Wie die *8th USAAF* in England war man jedoch auch in Nordafrika dazu übergegangen, vor allem in den Wochen vor der geplanten alliierten Landung, intensiv deutsche Flugplätze und Luftwaffeneinrichtungen zu bombardieren. Mit Erfolg, denn während der alliierten Landung war die Gegenwehr der deutschen Luftwaffe weitaus geringer gewesen als erwartet. Die Alliierten konnten nun mit ihrem Vormarsch in Richtung italienisches Festland beginnen. So rasch wie möglich sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, um auf die italienische Stiefelspitze übersetzen zu können.[155]

2.4.1 Angriff auf Wiener Neustadt oder Ploiesti?

In Nordafrika waren im Juli 1943 an strategischen Luftflotten von amerikanischer Seite die *9th* und *12th USAAF* sowie von britischer Seite die *RAF No. 205 Group* mit ihren schweren Bombern verfügbar. Bei den Kämpfen um Tunesien im Februar 1943 hatte man zur besseren Koordination der alliierten Luftstreitkräfte das *Mediterranean Air Command (MAC)* unter dem Kommando von *RAF Air Chief Marshal* Sir Arthur Tedder aufgestellt. Ihm wurden, aufgrund

[155] Ian *Blackwell*, Battle for Sicily: Stepping Stone to Victory (Yorkshire 2009) 120-145. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, Conqest of Sicily, 446-488.

der entsprechenden Entscheidung auf der Casablanca-Konferenz, auch die amerikanischen fliegenden Verbände im Mittelmeerraum unterstellt. Der wichtigste Großverband davon war im Nordwesten Afrikas die *Northwest African Air Forces (NAAF)* unter dem Kommando von *Lieutenant General* Carl E. Spaatz. Diesem wiederum unterstellt waren die *Northwest African Strategic Air Forces (NASAF)* unter dem Kommando von *Major General* James Doolittle. Die *NASAF* bestand im Juni 1943 im Wesentlichen aus den vier schweren B-17-Bombergruppen (*2nd, 97th 99th* und *301st BG*) der *12th USAAF*. Hinzu kamen noch fünf mittlere Bombergruppen (*17th, 310th, 319th, 320th* und *321st BG*, ausgestattet mit zweimotorigen Bombern vom Typ B-25 *Mitchell* und B-26 *Marauder)* sowie vier Jägergruppen (*1st, 14th, 82nd FG,* ausgestattet mit P-38 *Lightning,* sowie die *325th FG* ausgestattet mit P-40 *Warhawk*). Weiters verfügbar war die *RAF No. 205 Group*. Sie war als einziger *RAF*-Verband mit weitreichenden britischen Bombern vom Typ *Wellington* und *Halifax* ausgestattet. In Nordostafrika waren als zusätzliche Kräfte die fliegerischen Verbände des *Middle East Command (*MEC) unter dem Kommando von *RAF Air Marshal* Sholto Douglas, verfügbar. Auch sie waren dem MAC unterstellt und verfügten neben britischen Luftwaffenverbänden vor allem über die *9th USAAF* unter dem Kommando von *Major General* Lewis Brereton. Die *9th USAAF* hatte im Juli 1943 zwei schwere B-24-Bombergruppen (*98th* und *376th BG*), zwei mittlere Bombergruppen (*12th* und *340th BG*, ausgestattet mit zweimotorigen Bombern vom Typ B-25 *Mitchell)* und drei Jägergruppen (*57th, 79th* und *324th FG,* ausgestattet mit P-40 *Warhawk*) verfügbar. Die sechs schweren, mit Bombern vom Typ B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator* ausgestatteten *USAAF*-Bombergruppen der *9th* und *12th USAAF* und die vier schweren *RAF*-Bombergruppen der *No. 205 Group* waren im Juli 1943 die einzigen weitreichenden Bombergruppen der Alliierten im gesamten Mittelmeerraum.[156]

Auf der TRIDENT-Konferenz in Washington im Mai 1943 hatte man beschlossen, von Nordafrika aus sobald wie möglich einen strategischen Luftangriff auf ein Ziel im südlichen Deutschen Reich bzw. in den besetzten

[156] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, TORCH and the 12th Airforce, 41-67. – Bei *Major General* James Doolittle handelte es sich um jenen Offizier, der im April 1942 den gewagten Angriff von B-25-Bombern, den sogenannten „Doolittle-Raid“, vom amerikanischen Flugzeugträger *USS HORNET* aus auf Tokio ausgeführt hatte.

Gebieten zu fliegen. *General* Arnold, der Oberbefehlshaber der *USAAF*, hatte dazu bereits im Vorfeld erneut das rumänische Ploiesti auserkoren. Der bescheidene aber ohne wesentliche eigene Verluste durchgeführte Angriff vom 1. Juni 1942 hatte ihn davon überzeugt, dass ein neuerlicher Angriff machbar sein müsste. Zudem würde ein erfolgreicher Angriff auf Ploiesti der wiederholten Forderungen der Sowjets nach Unterstützung entgegenkommen. Stalin hatte bereits für das Jahr 1943 die Errichtung einer „zweiten Front" in Europa gefordert. Diese Forderung wurde von den Westalliierten auch auf der *TRIDENT*-Konferenz erneut thematisiert. Außer der (zu diesem Zeitpunkt noch geplanten) Landung in Sizilien konnte man von Seiten der Westalliierten aber nichts vorweisen.[157]

Im Gegenteil, die geplante Landung in Nordwestfrankreich war auf Sommer 1944 verschoben worden. Durch einen ersten, möglichst erfolgreichen Angriff auf die Erdölraffinerien bei Ploiesti konnte die Treibstoffversorgung der deutschen Truppen an der Ostfront möglicherweise entscheidend geschwächt werden. Dieser Umstand war es, der vor allem US-Präsident Roosevelt von der Notwendigkeit eines derartigen weitreichenden Luftangriffes überzeugte. *Colonel* Jacob E. Smart, welcher als *USAAF*-Planungsoffizier bereits auf der Konferenz von Casablanca teilgenommen hatte, war bereits vor der *TRIDENT*-Konferenz von *General* Arnold mit der Planung eines neuerlichen Angriffes auf die Raffinerien bei Ploiesti beauftragt worden. *Colonel* Smart hatte dazu die Idee entwickelt, die schweren Bomber nicht in großer Höhe, sondern im Tiefflug angreifen zu lassen. So sollten die deutschen Funkmessgeräte am Balkan unterflogen und die Treffergenauigkeit der Bomben entscheidend erhöht werden. *Colonel* Smart stellte seinen Plan auf der *TRIDENT*-Konferenz vor und dieser wurde schließlich, vor allem auf Drängen von *General* Arnold, angenommen. Als Decknamen erhielt die Operation den Namen *TIDALWAVE.*[158]

Der Annahme der Operation *TIDALWAVE* waren auf der Konferenz jedoch hitzige Debatten vorausgegangen, denn die Führung der westlichen Alliierten war sich über das Ziel eines ersten strategischen Luftangriffes auf das Deutsche

[157] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 24.
[158] Ebd., 25-45. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 209-210.

Reich von Nordafrika aus durchaus nicht einig. Man hatte im Mai 1943 auf Seiten der *USAAF* und *RAF* in England und in Nordafrika nur eine eingeschränkte Anzahl an strategischen Bombern zur Verfügung. In Anbetracht der Verluste, welche man bereits über Deutschland erlitten hatte, war jede Zielauswahl ein Unterfangen, welches genau geprüft und überlegt werden musste. Ein Einflug in den Süden des Deutschen Reiches war bis jetzt noch nicht gewagt worden. Man wusste also nicht, was zu erwarten war. Umfangreiche Fliegerabwehr durch deutsche Jäger und schwere Flak oder eine unverteidigte, da von den Deutschen durch die alliierten Bomber als nicht erreichbar beurteilte, „weiche“ Flanke? Die Briten hatten den ersten *USAAF*-Angriff auf Ploiesti im Jahr 1942 unterstützt und bei der Casablanca-Konferenz in einem neuerlichen Memorandum weitere Angriffe auf Ploiesti empfohlen, auf der *TRIDENT*-Konferenz traten sie jedoch vehement für den Angriff auf ein anderes Ziel ein: Dies sollten ihrer Meinung nach die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sein. Aufgrund der mangelnden Reichweite der *8th USAAF* in England lag es geradezu auf der Hand, dass ein Angriff auf das „g*rößte Jägerwerk des Deutschen Reiches“* nur von den in Nordafrika stationierten Kräften durchgeführt werden konnte. Die britische *RAF* hatte im Raum jedoch nicht die notwendigen weitreichenden Bomber verfügbar, doch die amerikanischen B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator* konnten dies schaffen.[159]

Auch nach dem Ende der *TRIDENT*-Konferenz setzte sich die Diskussion weiter fort. *RAF Air Chief Marshal* Sir Charles Portal, der Oberbefehlshaber der *RAF*, und *RAF Chief Air Marshal* Tedder, der Kommandeur des *Mediterranean Air Command (MAC),* aber auch *Lieutenant General* Spaatz von der *Northwest African Air Force (NAAF)* setzten sich weiter vehement für einen ersten Angriff auf Wiener Neustadt ein. *General* George C. Marshall, der Stabschef der amerikanischen Armee, *General* Eisenhower, der alliierte Oberbefehlshaber im Mittelmeerraum, und eben *General* Arnold in Washington waren jedoch der Ansicht, dass zuerst ein entscheidender Angriff auf die, für das Deutsche Reich

[159] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 25-27.

so wichtigen, Erdölfelder in Rumänien erfolgen sollte. Die entsprechende Entscheidung dazu war bereits auf der *TRIDENT*-Konferenz getroffen worden.[160]

Doch die Briten ließen nicht locker. Und sie hatten einen Verbündeten: Bei der *8th USAAF* in England regte sich ebenfalls Widerstand gegen die Operation *TIDALWAVE*. *Colonel* Hughes vom *Air Corps Intelligence Department* befürwortete vehement einen ersten Schlag gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke". Für ihn stellte es, neben Regensburg und Leipzig, das wichtigste Angriffsziel der Alliierten dar, welches es zu zerstören galt. Und in jeder der von den *Combined Chiefs of Staff* genehmigten Ziellisten standen diese drei Werke an oberster Stelle. Hughes hatte auch die bis zum Sommer 1943 durchgeführten Angriffe der *8th USAAF* auf die deutschen U-Bootwerften als Verschwendung der eigenen Ressourcen gehalten und sah es schließlich auch als seinen persönlichen Erfolg an, dass die *8th USAAF* im Juli 1943 endlich dazu überging, Ziele der deutschen Luftwaffenproduktion in Deutschland anzugreifen. Und mit derartigen Operationen sollte nun im *European Theater of Operations (ETO)* und im *Mediterranean Theater of Operation (MTO)* im großen Stil fortgefahren werden. Mit der Einnahme von Sizilien war man den wichtigen Zielen im Süden des Deutschen Reiches ein Stück näher gekommen.[161]

Unabhängig von den Planungen zur Operation *TIDALWAVE* hatte *Colonel* Hughes daher im Juni 1943 eine eigene Operation entworfen. Mit ihr sollten mit einem Schlag die beiden wichtigsten Fertigungswerke der Bf109-Jagdflugzeugproduktion, also Wiener Neustadt und Regensburg, getroffen werden. Ein derartiger Schlag ließ eine entscheidende Auswirkung auf die Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffe erwarten. Neueste Aufklärungserkenntnisse des britischen Auslandsgeheimdienstes *Special Operations Executive (SOE)* hatten ergeben, dass Regensburg hinter Wiener Neustadt in der Bedeutung im Frühjahr 1943 weiter aufgeholt hatte. Die Briten schätzten, dass beide Flugzeugwerke zusammen über 50 % aller im Deutschen Reich produzierten *Messerschmitt* Bf109 fertigten. Damit lagen sie nicht falsch, denn tatsächlich produzierten die beiden Werke bis Ende 1943 fast 70 % aller

[160] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 27.
[161] Ebd., 28. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 219.

Bf109. Hughes lag also im Juni 1943 mit seinen Plänen genau richtig. Eine Übersicht zeigt die Bedeutung der Wiener Neustädter Fertigung:[162]

Standort Flugzeugwerk	Gesamtproduktionszahl an deutschen Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1943	Anteil an der Gesamtproduktion von Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1943
Wiener Neustadt	2.200	34,3 %
Regensburg	2.164	33,7 %
Leipzig	2.015	31,4 %
Györ	39	0,6 %
Gesamt:	**6.418**	**100 %**

Der Namen der Operation sollte *JUGGLER* lauten. Hughes´ Idee sah wie folgt aus: Sobald wie möglich sollten die, mit den neuen *Tokyo-Tanks* ausgerüsteten, B-17 *Flying Fortress* der *8th USAAF* von England aus einen Angriff auf die *Messerschmitt*-Flugzeugwerke in Regensburg fliegen. Doch anstatt nach dem Angriff wieder nach England umzukehren, sollten die Bomber nach Süden und weiter nach Nordafrika fliegen. Mit dieser Abflugbewegung würde die deutschen Luftwaffe nicht rechnen und die *USAAF*-Bomber wären so nicht den zu erwartenden heftigen deutschen Jägerangriffen beim Rückflug ausgesetzt. Am selben Tag sollten von Nordafrika aus alle verfügbaren B-24 *Liberator* Bombergruppen, über das Mittelmeer und den Balkan anfliegend, die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ angreifen. Nach dem Bombenabwurf und der Umkehr konnten sie nach dem Rückflug auf den, nach der alliierten Landung in Sizilien neu errichteten, Notlandeplätzen landen. Dies musste sich von der Reichweite der Maschinen gerade noch ausgehen. Mit einem derartigen Angriff

[162] *AFHRA*, MF A6388, The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 828, – *AFHRA*, *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*): Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt, Austria. (Washington 1945), 12. – *AFHRA*, *USAAF*, *USSBS*: Aircraft Plant Report Messerschmitt AG Augsburg, Overall Report (Washington 1945).

hätte man mit einem einzigen Schlag die beiden wichtigsten Flugzeugwerke des Deutschen Reiches getroffen. Da er über die britischen Verbündeten, welche ja einen Angriff auf Wiener Neustadt ohnedies präferierten, Druck ausüben konnte, trug *Colonel* Hughes seinen Plan zuerst dem *RAF Bomber Command* vor.[163]

Danach stellte *Colonel* Hughes seinen Plan *Lieutenant General* Eaker von der *8th USAAF* und *General* Jacob L. Devers, dem Oberkommandierenden der amerikanischen Truppen auf dem europäischen Kriegsschauplatz (und somit dem mit der Operation *ROUND UP*, also dem Truppenaufmarsch in England, beauftragten General) vor. *Lieutenant General* Eaker hatte bereits zusätzlich am 8. Juli 1943 einen Brief von *RAF Air Chief Marshal* Sir Norman Bottomley, dem Stellvertreter des Oberbefehlshabers der britischen Luftstreitkräfte, *RAF Air Chief Marsha*l Portal, erhalten. Darin wurde von Bottomley die Wichtigkeit eines Angriffes auf Wiener Neustadt vor einem Angriff auf Ploiesti betont und die Vorteile dieser Operation gegenüber dem möglicherweise verlustreicheren, und nach britischer Meinung weniger kriegswichtigeren, Angriff auf die rumänischen Erdölraffinerien von Ploiesti hervorgehoben. Weiters hatte man von britischer Seite erkannt, dass in Wiener Neustadt auch das dortige *Daimler*-Werk (tatsächlich das „Werk II“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“) an der Produktion von Bf109-Jägern beteiligt war und zusätzlich zum bereits bekannten Hauptwerk (W.N.F. – „Werk I“) eine weitere Fertigungsstätte darstellte. Von den Alliierten war bis zum Sommer 1943 im „Werk II“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ eine Produktion von Heereslastwagen vermutet worden. Am 14. April 1943 waren erstmals von einer aus Nordafrika eingeflogenen britischen Aufklärungsmaschine vom Typ *Mosquito* Fotos von den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ geschossen worden. Eine Auswertung dieser hatte ergeben, dass der Werksflugplatz des „Werks I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ voll mit abgestellten nagelneuen Bf109-Jägern war. *General* Devers und *Lieutenant General* Eaker nahmen den Plan von *Colonel* Hughes überaus positiv auf und versprachen, das Thema noch einmal in Washington vorzutragen. Beide waren der Meinung, dass ein entscheidender Schlag gegen die „Wiener

[163] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 222.

Neustädter Flugzeugwerke“ für die deutsche Luftwaffe weitreichende Folgen haben konnte.[164]

Am 16. Juli 1943 flog die *RAF* über Wiener Neustadt einen weiteren Aufklärungseinsatz. Eine detaillierte Auswertung ließ den Schluss zu, dass das „Werk II“ das tatsächlich wichtigere Produktionswerk darstellte, da hier die Einzelteile der Bf109-Jagdflugzeuge gefertigt wurden, welche im „Werk I“ zusammengesetzt wurden. Am Werksflugplatz des W.N.F. I selbst wurden auf den Luftaufnahmen nicht weniger als 79 abgestellte fabrikneue Bf109 erkannt. Dies war fast eine ganze Monatsproduktion an Bf109-Jägern. Auch stellte man fest, dass in Wiener Neustadt kaum Luftverteidigungseinrichtungen erkennbar waren. Man konnte auf den Fotos nur fünf schwere Flakbatterien ausmachen (davon eine im Aufbau). Verhöre von in Afrika gefangen genommenen deutschen Soldaten hatten ergeben, dass sich nur zwei schwere Batterien der Heeresflak-Ersatz- u. Ausbildungs-Abteilung 277 (HFEAA277) in Wiener Neustadt befanden.[165]

Am 17. Juli 1943 bekam *General* Eisenhower, der Oberbefehlshaber der alliierten Truppen im Mittelmeerraum, ein Telegramm aus England. In diesem schlug *General* Devers vor, statt Ploiesti anzugreifen doch zuerst die Flugzeugwerke in Wiener Neustadt zu bombardieren. *RAF Air Chief Marshal* Portal und *Lieutenant General* Eaker wären, so betonte er, ebenfalls seiner Meinung. *General* Devers bot an, *Colonel* Hughes vom *Air Corps Intelligence*

---

[164] *AFHRA* MF A6440: Letter *RAF Air Chief Marshal* Sir Norman Bottomley (*RAF Bomber Command*) to *Lieutenant General* Ira C. Eaker (8th *USAAF*) from 8. July 1943. – *AFHRA* MF A6440: *RAF*-Target Dossier Wiener Neustadt.

[165] *AFHRA* MF A6440: *RAF*-Interpretation Report No. D.303 Wiener Neustadt 16. July 1943. – *AFHRA* MF A6440: *RAF*-Interpretation Report No. I.S.86 Wiener Neustadt 22. July 1943. – Zu den beiden schweren 8,8 cm Heeresflakbatterien (s)1. und (s)2./277(H) der Heeresflak-Ersatz- u. Ausbildungs-Abteilung 277 kamen tatsächlich noch die zwei schweren 8,5/8,8 cm Heimatflakbatterien (s)Hei201./XVII und (s)225./XVII sowie die schwere 7,62/8,8 cm Luftwaffenbatterie (s)1./290 an den Stadträndern von Wiener Neustadt hinzu. Insgesamt hatten diese fünf Batterien achtzehn schwere Flakgeschütze im Kaliber 8,8 cm (zum Teil aufgebohrte Beutegeschütze) verfügbar. Hinzu kamen noch drei leichte Batterien mit zwölf Geschützen vom Kaliber 2,5 bzw. 2 cm. Diese Flakbatterien waren unter dem Kommando der „Flakgruppe Wiener Neustadt“ zusammengefasst. Für die Führung der „Flakgruppe Wiener Neustadt“ verantwortlich war der Stab der schweren Flakabteilung 290 (FlkAbt290). Diese Abteilung war erst im April 1943 im Luftgau XVII (LgXVII) aufgestellt worden. Zwei weitere schwere Batterien und drei Heimat- bzw. Alarmflakbatterien lagen in Ternitz. Sie gehörten ebenfalls zur „Flakgruppe Wiener Neustadt“. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 196.

Department (*ACID*) bzw. aus dem Planungsstab der *8th USAAF* in England mit den notwendigen Unterlagen über die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ nach Algier in das Hauptquartier von *General* Eisenhower zu entsenden. *General* Eisenhower nahm diesen Vorschlag an und so wurde *Colonel* Hughes nach Afrika entsandt.[166]

Am 26. Juli 1943 wurde schließlich in Tunis ein Treffen von hochrangigen alliierten Militärs abgehalten. Erneut sollte die Frage erörtert werden, ob Ploiesti oder Wiener Neustadt angegriffen werden sollte. Die Zeit drängte und das Treffen war daher dementsprechend hochrangig besetzt. So waren *RAF Air Chief Marshal* Tedder, der Kommandeur des *Mediterranean Air Command (MAC),* die *USAAF*-Generäle Spaatz und Brereton (*12th* und *9th USAAF*), *Colone*l Hughes (*ACID* bzw. *8th USAAF*) und *Colonel* Curtis E. LeMay (*8th USAAF*) anwesend. Letzterer hatte den Auftrag erhalten, die Interessen von *General* Marshall und *General* Arnold aus Washington klar darzustellen.[167] *RAF Air Chief Marshal* Tedder betonte die Wichtigkeit von strategischen Angriffen auf europäische Ziele wie Wiener Neustadt auch im Hinblick auf die politischen Veränderungen in Italien. *Colonel* Hughes erläuterte die Bedrohung, welche die Flugzeugproduktion in Wiener Neustadt darstellte und wie sie am besten ausgeschaltet werden konnte. *General* Brereton gab zu bedenken, dass die für den Angriff auf Ploiesti vorgesehenen B-24-Bombergruppen ihr seit einigen Wochen durchgeführtes Tiefflugangriffstraining abgeschlossen hätten und eine Absage der Mission die Moral der Besatzungen gefährden könnte. *Colonel* LeMay wiederum legte nochmals die Direktiven der amerikanischen Generäle Marshall und Arnold dar, welche ebenfalls den Angriff auf Ploiesti bevorzugten und auf der, bei der *TRIDENT*-Konferenz getroffenen und durch den amerikanischen Präsident genehmigten Entscheidung beharrten. Weiters führte er ins Treffen, dass ein gleichzeitiger Angriff aus England und aus Nordafrika vor allem aufgrund des möglicherweise unterschiedlichen vorherrschenden Wetters nur schwer zu koordinieren sein wäre. Die Vorgaben und Bedenken aus Washington und die, mit Rücksicht auf die Sowjets gegebene politische Bedeutung eines Angriffes auf

[166] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 266.
[167] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 223. – James W. *Walker*, The Liberandos – A WW II History of the 376th Bomb Group (H) (Waco 1994), 283.

Ploiesti waren schließlich ausschlaggebend und man einigte sich auf einen Kompromiss. Am 1. August 1943 sollte als erstes der geplante Tiefflugangriff der *USAAF*-Bomber auf Ploiesti stattfinden. Als Termin für den Angriff auf Wiener Neustadt wurde der 7. August 1943, also nur sechs Tage nach dem Angriff auf Ploiesti, festgelegt. Er sollte aber, wie von *Colonel* Hughes geplant, gemeinsam mit einem Angriff der *8th USAAF* aus England auf Regensburg durchgeführt werden.[168]

2.4.2 Operation TIDALWAVE – Der Angriff auf Ploiesti

Für die Durchführung der Operation *TIDALWAVE* hatte man von Juni bis Juli 1943 insgesamt drei schwere B-24-Bombergruppen (*44th, 93rd, 389th BG*) aus England nach Bengasi in Nordafrika verlegt. Sie bildeten unter dem Kommando der *9th USAAF* (*98th* und *376th BG*) die *201st Provisional Combat Bombardement Wing.* Die *9th USAAF* bzw. das *IX. Bomber Command* in Libyen hatte somit im Juli 1943 insgesamt fünf schwere B-24-Bombergruppen verfügbar. Der Klarstand der B-24 *Liberator* der einzelnen Bombergruppen änderte sich aber täglich, und es waren meist nur zwei Drittel der Maschinen tatsächlich einsatzbereit. Das in Afrika vorherrschende heiße Klima und der Wüstensand führten laufend zu Ausfällen bei den Flugzeugen, ihren Besatzungen und dem Bodenpersonal. Insgesamt hatte man jedoch auf dem Papier knapp über dreihundert Bomber verfügbar. Dies war eine durchaus beachtliche, mit der *8th USAAF* in England vergleichbare Streitmacht. Rechnete man die B-17-Bombergruppen der *12th USAAF* in Nordwestafrika hinzu, so war in Nordafrika eine beachtliche Streitmacht an strategischen Bombern verfügbar. Erste Angriffe hatten die Bomber der *9th USAAF* im Juli 1943 gegen Ziele in Sizilien und Italien ausgeführt, und zwar gegen die wichtigen deutschen Flugplätze im Raum Foggia sowie den Hafen von Neapel. Die *RAF* hatte ihrerseits bereits seit Oktober 1942 Angriffe auf Ziele in Italien durchgeführt. Ihre Angriffe galten vor allem Genua, Milano, Turin und La Spezia. Am 19. Juli 1943 erfolgte der erste *USAAF*-Luftangriff auf die italienische Hauptstadt Rom. Über 500 amerikanische B-17-

[168] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 225.

und B-24-Bomber der *9th* und *12th USAAF* warfen über 1.000 Tonnen Bomben auf die Eisenbahnanlagen der Stadt ab. Dieser Angriff galt jedoch nicht nur dem Transportsystem, sondern war vor allem als ein deutliches Zeichen an die italienische Bevölkerung gedacht.[169]

Am Sonntag, dem 1. August 1943, starteten in den Morgenstunden von ihren Flugplätzen rund um Bengasi in Libyen insgesamt 177 B-24 *Liberator* der *9th USAAF* zum Angriff auf die rumänischen Erdölraffinerien rund um Ploiesti. Eine B-24 scherte beim Start aus, rammte einen Betonpfeiler und explodierte, die restlichen 176 Maschinen machten sich planmäßig auf den etwa 3.400 km langen Hin- und Rückflug. *Colonel* Smart, der Planer des Angriffs, hatte darauf bestanden, selbst am Angriff teilzunehmen. Erst im letzten Moment war ein Telegramm von *General* Arnold aus Washington eingetroffen, welches es *Colonel* Smart ausdrücklich verbot, am geplanten Bombenangriff teilzunehmen. *General* Arnold hatte seine Entscheidung gegenüber *Colonel* Smart damit begründet, dass Smart durch seine wiederholte Teilnahme als *USAAF*-Planungsoffizier an alliierten Konferenzen über Details der alliierten Kriegsstrategie genau Bescheid wusste. Eine Gefangennahme seiner Person konnte man daher nicht riskieren. [170]

Jeder der viermotorigen B-24-Bomber war mit vier 1.000 *Pound* (ca. 500 kg) Sprengbomben vom Typ *General Purpose* (GP) beladen worden. Neben den *Tokyo-Tanks* hatte man in den Bombenschächten noch weitere Zusatztanks mit einem Fassungsvermögen von 820 *US Gallons* (ca. 3.100 Liter) eingebaut. So sollte der Hin- und Rückflug durchführbar sein. Um wie geplant die am Balkan stationierten deutschen Funkmessgeräte zu täuschen, erfolgte der Anflug der Bomber in sehr geringer Höhe. Erst nach dem Überfliegen des Mittelmeers wurde an der jugoslawischen Küste wieder an Höhe gewonnen. Die Bomber wurden so tatsächlich erst spät von den Funkmessgeräten erfasst. Doch die deutsche Luftwaffe hatte am Balkan auch ein ausgezeichnetes System von

[169] *Hammel*, Air War Europa, 155. – *Boog,* The Strategic Air War, 22. – *Middlebrook*, *Everitt*, The Bomber Command War Diaries, 34-65.
[170] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 28.

Fliegerleitrupps im Einsatz. Diese meldeten die Bomber, sobald sie über dem Festland erschienen waren.[171]

Bereits beim Hinflug mussten insgesamt zehn B-24 über dem Mittelmeer aufgrund technischer Gebrechen oder wegen Motorenproblemen wieder umkehren. Kurz vor der albanischen Küste und auf Höhe der Insel Korfu stürzte jene B-24 *Liberator* der *376th BG* in der sich der Führungsnavigator an Bord befand ins Meer; durch eine plötzlich auftretende dichte Wolkenwand über Südostjugoslawien wurde der Angriffsverband zusätzlich zersplittert. Die beiden Führungsgruppen (*376th* und *93rd BG*) überflogen die Wolken, die drei restlichen Gruppen (*44th, 98th* und *389th BG*) blieben weiterhin in Berggipfelhöhe und verloren so den Anschluss an die Spitzengruppen. Schließlich deutete der Ersatznavigator an Bord des Führungsflugzeuges der *376th BG* eine Wegmarke falsch und *Colonel* Keith Compton, der Kommandant der *376th BG*, führte die beiden Führungsgruppen des Angriffsverbandes irrtümlich Richtung Osten nach Bukarest und nicht zu den Erdölraffinerien rund um Ploiesti im Nordosten. *Colonel* Addison Baker, der Kommandant der *93rd BG*, bemerkte schließlich den Navigationsfehler der vor ihm fliegenden Führungsgruppe und drehte nach Norden und in die richtige Richtung. Doch durch den fehlerhaften Anflug war bereits wertvolle Zeit verloren gegangen und als sich die beiden Bombergruppen aus dem Süden Ploiesti näherten, trafen sie genau über dem Ziel mit den drei gerade aus Nordwesten angreifenden, vorher zurückgefallenen Bombergruppen zusammen. Die Absicht, die deutsche und rumänische Luftabwehr über Ploiesti dadurch zu überwältigen, dass alle fünf Gruppen beinahe gleichzeitig aus einer Richtung angriffen, ließ sich nicht mehr verwirklichen. Zudem flogen die Bomber und ihre Besatzungen Ploiesti aus anderen Richtungen an, als jene, die von

[171] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 259. – *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 32-35. – James *Dugan*, Carroll *Stewart*, Ploesti - The Great Ground-Air Battle of 1. August 1943 (New York 1998), 76. – Interessanterweise schreiben Dugan und Stewart in ihrem Buch, dass bereits am 1. August 1943 von deutscher Seite vermutet wurde, dass der erkannte Einflug möglicherweise Wiener Neustadt gelten könnte. Erst als die Bomber über der Insel Korfu schließlich in Richtung Rumänien abdrehten war klar, dass der Angriff den rumänischen Erdölraffinerien gelten würde. Sofort wurden daher die deutschen Flakbatterien im Raum in Einsatzbereitschaft versetzt und der Startbefehl für die deutschen Jäger erteilt. Aufgrund der Beobachtungen der Flugmeldetrupps wusste man auch, dass die Bomber ohne Begleitschutz anflogen. Somit konnten sie ohne Einschränkungen von den deutschen und rumänischen Jagdflugzeugen attackiert werden.

ihnen bei ihren Übungsflügen und Trainingsmissionen in der afrikanischen Wüste geübt worden waren.[172]

Aufgrund ihres bodengestützten Flugmeldesystems, der Entschlüsselung eines abgefangenen Funkspruches und der falschen Richtungsänderung der beiden B-24-Führungsgruppen waren die Deutschen vorgewarnt. Der Anflug der Bomber war erkannt und an alle verfügbaren deutschen Flak- und Jägerverbände rechtzeitig Alarmbereitschaft ausgegeben worden. Innerhalb des letzten Jahres und nicht zuletzt aufgrund des ersten Angriffes auf Ploiesti im Juni 1942 war die Luftabwehr um die Erdölraffinerien massiv verstärkt worden. Der Angriff der amerikanischen Bomber am 1. August 1943 wurde somit für die *9th USAAF* zum Desaster. Fliegerabwehr und Jäger forderten einen hohen Blutzoll. Von den 176 gestarteten B-24 kehrten nur 93 Bomber tatsächlich nach Bengasi zurück. Insgesamt 54 Maschinen wurden von der deutschen Fliegerabwehr sowie den deutschen und rumänischen Jagdflugzeugen abgeschossen. Weitere neunzehn B-24 *Liberator* landeten wegen Treibstoffmangels und Beschussschäden auf Notlandeplätzen in Sizilien, Malta und Zypern. Drei Maschinen mussten mit ihren Besatzungen im Mittelmeer notwassern. Sieben weitere Maschinen landeten in der Türkei, wo die Besatzungen sogleich interniert wurden.[173]

Die Verluste an fliegendem Personal der *9th USAAF* betrugen am 1. August 1943 insgesamt 532 Mann, davon 310 Tote. Nachdem man nach einigen Tagen wieder alle verfügbaren Flugzeuge in Bengasi versammelt hatte, waren von 112 übrig gebliebenen Bombern nur mehr 33 tatsächlich flugfähig und einsatzbereit. Die Auswirkungen der, auf die Raffinerien rund um Ploiesti abgeworfenen, Bomben waren trotzdem durchaus erfolgreich gewesen, denn die erzielten Bombentreffer bewirkten eine um 40 % auf mehrere Monate verminderte Ölproduktion der Raffinerien. Der Angriff auf Ploiesti hatte den Alliierten erneut drastisch vor Augen geführt, mit welch hohen Verlusten sie bei derartigen Angriffen tief ins Deutsche Reich und die besetzten Gebiete zu rechnen hatten. Insgesamt fünf amerikanischen Besatzungsmitgliedern wurde die

[172] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 259. – *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 32-35.
[173] James *Dugan*, Carroll *Stewart*, Ploesti - The Great Ground-Air Battle of 1. August 1943 (New York 1998), 76-100.

Medal of Honor (davon drei posthum), die höchste amerikanische Tapferkeitsauszeichnung, verliehen. Weder zuvor noch danach wurden so viele *Medal of Honor* für eine einzige Mission verliehen.[174]

2.4.3 Operation JUGGLER – Der Angriff auf Wiener Neustadt

Am 6. August 1943 unterzeichnete *Colonel* Richard C. Sanders, der Chef des Stabes der *9th USAAF* den Befehl (*Field Order No. 59*) für den Angriff auf Wiener Neustadt. Am bevorstehenden Bombenangriff sollten insgesamt 120 viermotorige B-24 *Liberator* teilnehmen. Seit dem Angriff auf Ploiesti arbeiteten die Bodencrews der *9th USAAF* fieberhaft an der Instandsetzung der beschädigten Bomber. Die Moral der fliegenden Besatzungen war nach dem Angriff auf Ploiesti jedoch auf einem Tiefpunkt angekommen. Als sie nun davon erfuhren, als nächstes Ziel Wiener Neustadt angreifen zu müssen, waren sie entsetzt. Wiener Neustadt lag im Gegensatz zu Ploiesti nicht an der Peripherie, sondern mitten im Deutschen Reich. Wiener Neustadt und sein wichtiges Flugzeugwerk mussten also noch schwerer von deutschen Jägern und Luftabwehr gesichert sein als Ploiesti. Bei den ersten Briefings wurden die *USAAF*-Besatzungen daher in Kenntnis gesetzt, dass man nur mit geringer Gegenwehr rechnete. Man hatte nur vier einsatzbereite schwere 8,8 cm Flakbatterien im Zielraum ausgemacht. Die Zahl der im Zielgebiet vermuteten deutschen Jäger, wurde mit ca. zwanzig Bf109-Tagjägern und dreißig Bf110-Nachtjägern angenommen. Im Ganzen also eine Abwehr, welche überwindbar schien und in keinster Weise der in Ploiesti erlebten glich. Die Besatzungen nahmen dies mit gemischten Gefühlen entgegen. Sorgen bereitete den Navigatoren auch der Umstand der großen Entfernung. Schon der Angriff auf Ploiesti hatte gezeigt, dass der Kraftstoff trotz der zusätzlich in den Bombenschächten angebrachten Tanks bei vielen Bombern nicht für den Rückflug ausgereicht hatte. Unbeabsichtigte Kurskorrekturen und Navigationsfehler hatten den Verbrauch zusätzlich erhöht. Wenn beim Rückflug über das Mittelmeer der Treibstoff ausging, konnte dies verheerende Folgen

[174] *Dugan*, *Stewart*, Ploesti, 222-245.

haben. Die Insel Malta konnte beim Rückflug leicht verfehlt werden und die provisorisch vorbereiteten Plätze in Sizilien und Tunesien waren ebenfalls weit entfernt. Sollte man jedoch in Italien notlanden müssen, so fiel man unweigerlich den gegnerischen Truppen in die Hände. Alles in allem keine guten Voraussetzungen. Als Hughes seinen Angriffsplan Ende Juli 1943 in Nordafrika den amerikanischen Generälen vorgestellt hatte, war er vom Kommandeur der *9th USAAF*, *General* Brereton, gefragt worden, mit welchen Verlusten er bei solch einem gewagten Angriff rechnete. Er nannte daraufhin die Zahl von ein bis zwei Bombern. Dies nahmen die Generäle, wenn auch mit Skepsis, zur Kenntnis.[175]

Letzte, von den Briten nach ihren Aufklärungsflügen im Juli 1943 zur Verfügung gestellte, Aufklärungsergebnisse ergaben, dass das Schwergewicht des Angriffs auf die Bombardierung des „Werks II“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zu legen sei. So sollten zwei Drittel des Bomberverbands der *9th USAAF* das „W.N.F. II“ und nur ein Drittel das „W.N.F. I“ angreifen. Aufgrund des vorherrschenden schlechten Wetters musste der für den 7. August geplante Angriff jedoch verschoben werden. In der Zwischenzeit liefen auch die Vorbereitungen bei der *8th USAAF* in England auf Hochtouren. *Colonel* Hughes hatte ja geplant, dass die Angriffe auf Wiener Neustadt und Regensburg gleichzeitig stattfinden sollten. Zusätzlich zu Regensburg und Wiener Neustadt sollte nun aber auch noch Schweinfurth angriffen werden. In Schweinfurth hatte Hughes eine Achillesferse der deutschen Rüstungsindustrie erkannt: Nicht weniger als 40 % aller Kugellager wurden hier erzeugt. Konnte man diese Produktion zerstören, so hätte dies nachhaltige Auswirkungen auf die deutsche Rüstungsproduktion. Der kombinierte Angriff der *8th USAAF* aus England auf Regensburg und Schweinfurth sollte unter dem Namen Operation *DOUBLE STRIKE* laufen. Das Wetter blieb Anfang August 1943 aber unbeständig und über dem Ärmelkanal und Frankreich herrschte eine Schlechtwetterfront vor. So entschloss man sich, zuerst den Angriff auf Wiener Neustadt durchzuführen.[176]

[175] *AFHRA* MF B5830: Field Order No. 59 10. August 1943 Attack on Wiener Neustadt – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 268. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 227.
[176] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 225.

In den Morgenstunden des Freitags, des 13. August 1943, starteten von den Flugplätzen der *9th USAAF* rund um Bengasi in Libyen insgesamt 101 B-24 *Liberator* zum Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Nach dem Angriff auf Ploiesti vor knapp zwei Wochen sollte dieser Angriff die *9th USAAF* erstmals tief in den Süden des Deutschen Reichs führen. Der Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sollte in zwei Angriffsgruppen durchgeführt werden. In der ersten Gruppe waren drei Bombergruppen (*44th, 93rd* und *389th BG*) der *201st Provisional Combat Wing* (*201st PCW)* unter der Führung von *Colonel* Richard Timberlake zusammengefasst, während die zweite Gruppe zwei Bombergruppen (*98th* und *376th BG*) umfasste. Die geplante Zahl von 120 Bombern hatte man nicht erreichen können. Die *98th BG*, welche über Ploiesti schwere Verluste erlitten hatten, war überhaupt nur mit fünf Flugzeugen vertreten. Aufgrund der hohen Reichweite waren die Besatzungen angewiesen worden, auf dem Rückflug direkt nach Sizilien bzw. Tunesien zu fliegen. In Sizilien hatte man einige der dort vorhandenen ehemals deutschen Flugplätze notdürftig instandgesetzt und in Tunesien hatte man die Absprungplätze der *12th USAAF* verfügbar. Die Flugstrecke nach Wiener Neustadt und zurück betrug insgesamt 3.600 Kilometer. Sie war somit noch höher als jene von Ploiesti, und ein Angriff über eine derartige große Entfernung war bis jetzt noch von keinem *USAAF*-Bomber geflogen worden.[177]

Der 1.800 Kilometer lange Anflug der *USAAF*-Bomber in Richtung Wiener Neustadt verlief wie geplant. Einige der B-24 *Liberator* waren in den Tagen nach dem Angriff auf Ploiesti zum Teil nur notdürftig instandgesetzt worden. Dies forderte seinen Tribut. Von den 101 gestarteten Bombern kehrten nicht weniger als 33 aufgrund unterschiedlicher technischer Probleme, aber auch aufgrund von schlechten Wetterbedingungen um. Die Anflugroute führte die Bomber über die Adria und Kroatien bis zum ungarischen Plattensee. Von dort erfolgte ein Schwenk zum Neusiedlersee und schließlich der Zielanflug in Richtung Westen und auf Wiener Neustadt. Zeitweise traf man auf Wolken, doch die Orientierung wurde dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt. Nach über sechs Stunden Flugzeit

[177] *AFHRA* MF A6440: Air Operation Report 13. August 1943. – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 268. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 230.

erreichten die Bomber kurz vor 14.00 Uhr (MEZ) Wiener Neustadt. In den nächsten Minuten konnte eine Staffel nach der anderen fast unbehelligt ihr Ziel bombardieren. Abwechselnd wurden dabei das „W.N.F. - Werk I“ (W.N.F. I) und das „W.N.F. - Werk II“ (W.N.F. II) angegriffen. Jeder Bomber hatte je vier 1.000 *Pound* (ca. 500 kg) oder acht 500 *Pound* (ca. 250 kg) Sprengbomben vom Typ *General Purpose* (GP) geladen, die Bomber der *93rd BG* zusätzlich noch Brandbomben vom Typ 100 Pound (ca. 50 kg) *Incendiary (INC).* Von den 65 Bombern welche ihr Ziel Wiener Neustadt erreichten, wurden insgesamt 390 Bomben zusammen knapp 120 Tonnen, abgeworfen. Von den Bombenschützen an Bord der Bomber wurde im Zielgebiet eine gute Trefferwirkung beobachtet. Mehrere Bombeneinschläge konnten in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ ausgemacht werden.[178]

Obwohl der Anflug der amerikanischen Bomber auf Wiener Neustadt, wie jener am 1. August auf Ploiesti, rechtzeitig von den Funkmessgeräten und Flugmelde- bzw. Flugbeobachterstellen der deutschen Luftwaffe erkannt worden war, blieben die deutschen Abwehrmaßnahmen bescheiden.[179] Die ersten Beobachtungen der anfliegenden Bomber wurden zwar an die verantwortlichen Kommandostellen der deutschen Luftwaffe im Raum Balkan bzw. in der „Ostmark“ (Luftgaukommando XVII bzw. LgKdoXVII) weitergeleitet. Über dem ostkroatischen Slavonski Brod hatten die amerikanischen Besatzungsmitglieder dann einige ungenaue Schuss schwerer Flak beobachtet. Von den Geschützen der fünf in Wiener Neustadt stationierten schweren Flakbatterien hatten zwar einige das Feuer eröffnet, jedoch in Ermangelung (bzw. aufgrund des Ausfalls) der entsprechenden Ortungsgeräte äußerst ungenau geschossen. Erst die zuletzt anfliegenden Staffeln der Bomber waren zum Teil gezielt beschossen worden. An Jagdflugzeugen waren nur die Jäger der „Industrieschutzstaffel W.N.F.“ (ISSt W.N.F.) der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zum Einsatz

[178] *AFHRA* MF B5669: Operational Summary 44th, 93rd, 98th, 376th und 389th BG *9th USAAF* 13. August 1943. – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 278-286. – Einige Bomber kehrten erst im Luftraum ca. 150 Kilometer südostwärts von Wiener Neustadt um, als sie in diesem Raum auf eine geschlossene Wolkendecke trafen.

[179] Bundesarchiv/Militärarchiv (BAMA) RL 19/575: Feindeinflugmeldung des Oberkommandos der deutschen Luftwaffe vom 13. August 1943. – Österreichischen Staatsarchiv/Archiv der Republik (ÖStA/AdR), Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945: Fernschreiben Gauleitung Niederdonau (Stellv. Gauleiter Gerland) an Führerhauptquartier (SS-Obergruppenführer Schaub) vom 14. August 1943.

gekommen. Diese hatten zwar die Bomber beim Abflug angegriffen, jedoch keine Erfolge erzielt. Alle anderen einmotorigen Jägerverbände im Raum Wien bzw. die verfügbaren Nachtjäger hatten nicht rechtzeitig alarmiert werden können. Die deutsche Abwehr des Angriffes war somit gescheitert.[180]

Der Rückflug der *USAAF*-Bomber in Richtung Sizilien und Tunesien gestalte sich schwieriger. Einige Bomberstaffeln waren beim Anflug bzw. im Zielraum selbst Wolkenbänken ausgewichen, oder hatten das Ziel nicht sofort gefunden. Dies hatte zusätzlichen Treibstoff verbraucht. Im Anflug auf Italien begannen daher bei vielen der B-24-Bomber bereits die Treibstoffwarnlampen zu blinken. Im Luftraum über Italien selbst sichtete man auch einen Verband von zehn bis fünfzehn deutschen *Messerschmitt* Bf109 welche mehrere erfolglose Angriffe auf einzelne Bomberstaffeln flogen. Zwei Bomber landeten schließlich in Sizilien, einer in Malta und 61 in Tunesien. Fast alle davon mit dem letzten Tropfen Treibstoff. Insgesamt drei Maschinen gingen verloren. Eine B-24 *Liberator* der *93rd BG* hatte über Wiener Neustadt einen Flaktreffer erhalten und der Pilot hatte sich entschieden, in der neutralen Schweiz notzulanden. Dies gelang ihm auch; es war dies die erste alliierte Maschine, welche in der Schweiz landete. Ein zweiter Bomber der *44th BG* ging bei einer Notlandung in Tunesien zu Bruch. Eine dritte Maschine verunglückte in weiterer Folge beim Start von Sizilien zum Rückflug nach Libyen. Die erste Auswertung der bereits beim Angriff geschossenen Fotos ließ in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ ein gutes Trefferbild erkennen.[181]

Am 16. August 1943 flog eine *Mosquito* der *Northwest African Photo Reconnaissance Wing (NAPRW)* Aufklärung über Wiener Neustadt. Die Fotos, welche sie zurückbrachte, zeigten, dass zwei der Haupthangars einen Treffer

[180] BAMA RL 19/575: Führungsgruppe Ia op 3, Erfahrungsbericht über die Wirkung feindlicher Luftangriffe vom 18. August 1943. – BAMA RL 19/575: Gefechtsmeldung 16. Flakbrigade vom 13. August 1943 inkl. Aktenvermerk Führungsgruppe Ia op 1 zum Jägereinsatz. – BAMA RL 19/575: Abschlussmeldung Luftgaukommando (LgKdo) XVII zum Luftangriff auf Wiener Neustadt vom 23. August 1943. – Eine Bf109 der ISSt W.N.F. musste in Folge von Treibstoffmangel nach den Angriffen notlanden. Neben der schweren Flak hatten auch die Geschütze der leichten Flakbatterien das Feuer eröffnet. Aufgrund der hohen Einflughöhe der Bomber und der geringen Reichweite der Geschütze war dies jedoch wirkungslos geblieben.

[181] *AFHRA* MF A6377: The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1232. – *AFHRA* MF B5669: Operational Summary 44th, 93rd, 98th, 376th und 38*9th* BG *9th USAAF* 13. August 1943.

erlitten hatten und ein kleinerer Hangar zur Gänze zerstört worden war.[182] *Colonel* Hughes hatte also mit seiner Vermutung recht gehabt. Der Angriff der Bomber war nicht nur ein Erfolg gewesen, er war auch fast ohne Verluste erfolgt.[183] Tatsächlich hatte der monatliche Ausstoß der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" im Juli 1943 bereit 270 Stück *Messerschmitt* Bf109 betragen. Für August war die Fertigstellung von 280 Stück projektiert. Durch die erfolgreiche Operation *JUGGLER* konnten jedoch Ende August nur 180 und Ende September nur 184 Stück Bf109 ausgeliefert werden. Somit hatte dieser erste strategische Angriff der Amerikaner auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" Fertigungseinbußen von knapp 36 % ergeben.[184] Das wichtigste Werk der deutschen Luftrüstung war von der *USAAF* erstmals empfindlich getroffen worden. Die deutsche Luftwaffe hatte dies, in Ermangelung von verfügbaren fliegerischen Abwehrverbänden, nicht verhindern können.[185]

2.4.4 Operation DOUBLE STRIKE – Die Angriffe auf Regensburg und Schweinfurth

Nach dem erfolgreichen Angriff auf Wiener Neustadt sollte nun auch die Operation *DOUBLE STRIKE* durchgeführt werden. Dafür wählte man als Angriffstag den 17. August 1943. Exakt ein Jahr nach dem ersten *USAAF*-Angriff auf ein Ziel in Europa. Insgesamt 376 Bomber der *8th USAAF* starteten an diesem Tag zu ihrem Angriff auf Regensburg und Schweinfurth. Nach dem Start begleiteten mehrere Staffeln amerikanischer P-47 *Thunderbolt* Jäger die Bomber bis an die Grenze ihrer Reichweite. Im Luftraum über Belgien mussten sie

[182] *AFHRA* MF A6440: *RAF*-Interpretation Report Wiener Neustadt 16. August 1943. – BAMA RL 19/575: Führungsgruppe Ia op 3, Erfahrungsbericht über die Wirkung feindlicher Luftangriffe vom 18. August 1943.
[183] *AFHRA* MF A6440: Air Operation Report 13. August 1943. – *AFHRA* MF B5830: Telegramm NASAF an HQ *9th USAAF* vom 13. August 1943, Meldung des erfolgreich durchgeführten Angriffs.
[184] BAMA RW 20-17/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 13. August 1943.
[185] *AFHRA*, *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*): Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt, Austria. (Washington 1945), 23. – *AFHRA* MF A6377: The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 233-235. – *AFHRA*, MF A6440: Records of Attacks Wiener Neustadt, OSS Report 15. September 1943. – *AFHRA*, MF A6440: Records of Attacks Wiener Neustadt, OSS Report 22. September 1943. – BAMA RW 20-17/5: Kriegstagebuch (KTB) der Rüstungsinspektion XVII von 1. Jänner 1943 bis 31. Dezember 1943.

schließlich umkehren. Insgesamt 146 B-17-Bomber des *4th Bombardment Wing* sollten Regensburg und 230 B-17-Bomber des *1st Bombardment Wing* Schweinfurth angreifen. Den Besatzungen an Bord der Bomber, welche in den Wochen zuvor wiederholt schwere Verluste erlitten hatten, hatte man bei den Briefings mitgeteilt, dass der geplante Angriff entscheidend sein konnte. Man erwartet sich einen merklichen Einbruch in der gesamten deutschen Jagdflugzeugproduktion. Wiener Neustadt war bereits getroffen worden. Schweinfurth befand sich südlich von Berlin und Regensburg im Raum nördlich von München. Derart tief war man bis jetzt noch nicht in das Deutsche Reich eingedrungen. Die große Entfernung von fast 1.000 Kilometern zu den Zielen hatte die *USAAF*-Besatzungen erschauern lassen. Man hatte jedoch ihre Bedenken zerstreut und ihnen geraten, zusätzliche Munitionsgurte für ihre Maschinengewehre mitzunehmen.[186]

Der Bedrohung durch die deutschen Jäger wollte man mit einer Finte begegnen. Durch den räumlich getrennten, zeitlich jedoch gleichzeitigen Einsatz der beiden *USAAF*-Angriffsgruppen auf die fast 300 Kilometer auseinanderliegenden Ziele sollte die deutsche Luftabwehr erfolgreich aufgesplittert werden. Doch schlechtes Wetter machte diesen Plan zunichte. Dichter Nebel verhinderte einen gleichzeitigen Start der beiden Angriffsverbände. Zuerst starteten die Bomber des *4th Bombardment Wing* und nahmen Kurs auf Regensburg. Erst mit drei Stunden Verspätung starteten schließlich auch die B-17-Bomber des *1st Bombardment Wing.* Zu diesem Zeitpunkt befanden sich die B-17 *Flying Fortress* des *4th Bombardment Wing* bereits über der niederländischen Küste. Somit war ein gleichzeitiger Angriff unmöglich geworden. Der deutschen Luftwaffe war es daher möglich, einen Bomberverband nach dem anderen angreifen zu können. Die Luftwaffe hatte des Weiteren in den letzten Monaten die Einflüge der amerikanischen Bomber und Jäger genau analysiert und ihre Einsätze entsprechend angepasst. Im Gegensatz zum erfolgreichen Südeinflug nach Wiener Neustadt am 13. August 1943 wurde der Westeinflug der Bomber der *8th USAAF* am 17. August 1943 somit zum Desaster. Die deutsche

[186] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 235. – Edward *Jablonski*, Double Strike: The epic air raids on Regensburg-Schweinfurth August 17 1943 (o. O.1974), 23. – MF A6388: The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1253.

Luftwaffe schaffte es, über 400 ein- und zweimotorige Jäger zum Einsatz zu bringen. Diese griffen in mehreren Einsätzen die amerikanischen Bomber an.[187]

Die 146 Bomber des *4th Bombardment Wing* wurden angeführt von *Colonel* LeMay. Er ließ seine sieben Bombergruppen in einer neuen, von ihm entwickelten, Staffelung anfliegen. Dazu hatte er je sechs bis sieben Bomber in eine sogenannten *Combat Box* zusammengefasst. In dieser flogen die Bomber eng gestaffelt und konnten sich so gegenseitig mit ihren Maschinengewehren besser schützen. Drei derartige *Combat Boxen* bildeten eine V-Formation, welche zusätzlich in der Höhe und Seite gestaffelt war. Somit konnte die Abwehrbewaffung aller Bomber zum gegenseitigen Schutz optimal zum Einsatz gebracht werden. Je zwei bis drei Gruppen formten eine *Combat Wing* bzw. eine *Combat Wave*. Diese Gruppen waren beim Anflug ebenfalls der Seite und Höhe nach gestaffelt und bildeten somit einen Bomberpulk, welcher einen Schutz nach allen Seiten ermöglichen sollte.[188] Am schwächsten bewaffnet waren die B-17 *Flying Fortress* der im Sommer 1943 verwendeten Version „B-17F“ jedoch vorne. Und genau dies hatten die deutschen Jäger in den letzten Monaten in ihren ersten Gefechten mit den Viermotorigen bereits herausgefunden.[189]

Bei ihren Angriffen auf die amerikanischen Bomber formierten sich die deutschen Jäger daher zu einer engen V-Formation und flogen in dieser geschlossen die gegnerische Bomberformation von vorne an. Durch den gleichzeitigen konzentrierten Einsatz aller Maschinengewehre gelang es bei einem derartigen, von den deutschen Piloten „Durchgang“ genannten, Anflug meist, mehrere Maschinen aus der Formation ab- bzw. herauszuschießen. Die getroffenen Bomber stürzten dann entweder sofort ab, oder fielen beschädigt aus dem Schutz des Bomberpulks zurück und konnten so leicht endgültig abgeschossen werden. Von den 146 über Regensburg eingesetzten *USAAF-*

[187] *AFHRA* MF A6388: The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1253. – *Jablonski,* Double Strike, 56-65. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 707-733. – In der *1st* und *4th Bombardment Wing* waren die schweren Bomber der *8th USAAF* zusammengefasst. Die mittleren Bomber waren in der *2nd* und *3rd Bombardment Wing* vereint.
[188] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, Bomber Combat Formations Summer 1943 , 332.
[189] *Jablonski,* Double Strike, 57-63.

Bombern gingen durch die Angriffe der deutschen Jäger insgesamt 24 Bomber B-17 *Flying Fortress* verloren. Dies waren knapp 16 % der eingesetzten Bomber. Die zuletzt fliegende *100th BG* verlor alleine neun ihrer 21 Bomber. Nur der Weiterflug über die Alpen in Richtung Tunesien bewahrte die amerikanischen Bomber vor noch größeren Verlusten. Von den 122 Bombern, welche schließlich in Tunesien landeten, hatten über sechzig zum Teil schwere Beschädigungen erlitten.[190]

Ähnlich die Situation über Schweinfurth. Die neun auf Schweinfurth angesetzten *USAAF*-Bombergruppen des *1st Bombardment Wing* flogen mit ihren 230 Bombern ebenfalls in der *Combat Box* Formation an. Sie wurden angeführt von *Brigadier General* Robert B. Williams. Durch den verspäteten Start des zweiten Angriffsverbandes konnten die deutschen Jäger, inzwischen frisch aufgetankt und aufmunitioniert, zum zweiten Mal den Bombern entgegenfliegen. Erneut kam es zu heftigen Luftkämpfen. Bevor die Bomber Schweinfurth erreichten, hatten die deutschen Jäger bereits 24 Maschinen abgeschossen. Nach dem Bombenabwurf flogen die Bomber zurück in Richtung England. Im Gegensatz zum ersten Angriffsverband waren sie dabei neuerlichen Angriffen ausgesetzt. Drei Bomber hatte die Flak über Schweinfurth abgeschossen, weitere neun wurden ein Opfer der deutschen Jäger. Erst über der Nordsee beendet das Eintreffen der amerikanischen Jäger das Massaker an den Bombern. Insgesamt wurden somit 36 Bomber durch die deutschen Jäger abgeschossen. Dies waren ebenfalls knapp 16 % aller eingesetzten Bomber. Die *381st BG* verlor dabei, ähnlich wie die *100th BG* über Regensburg, neun ihrer zwanzig eingesetzten Bomber. Von den bei den Angriffen auf Regensburg und Schweinfurth insgesamt 376 eingesetzten *USAAF*-Bombern waren somit sechzig durch deutsche Jäger und Flak abgeschossen worden. Dies waren 16 % aller eingesetzten Bomber. Ein Schock für die Führung der *USAAF*; in den Stäben der *8th USAAF* machte sich Entsetzen breit.[191]

---

[190] *AFHRA* MF A6388: The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1248. – *Boog,* The Strategic Air War, 65. – *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 236. – *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 32-35.

[191] *Hammel*, Air War Europa, 158. – *Boog,* The Strategic Air War, 65.

Am 14. August 1943 hatte im kanadischen Quebec unter dem Decknamen *QUADRANT* eine weitere alliierte Konferenz begonnen. Am Beginn der Konferenz befand man sich in Hochstimmung. Der Angriff auf Wiener Neustadt, der bis jetzt am weitesten geflogene Angriff des Krieges, war offensichtlich ein Erfolg gewesen. Drei Tage später, nach Bekanntwerden der Verluste von Schweinfurth und Regensburg, war die Stimmung gedrückter. Allerdings hatten die auf Regensburg abgeworfenen 300 Tonnen Bomben beachtliche Zerstörungen verursacht, in Regensburg waren durch die Bomben mehrere Fertigungshallen getroffen worden. Die Bf109-Fertigung konnte nur durch Zurückgreifen auf bestehende Lagerbestände aufrechterhalten werden. In Schweinfurth hatten der Angriff und der Abwurf von 424 Tonnen Bomben die Kugellagerfabrikation schwer getroffen. Es kam in den „Kugel-Fischer-Werken" zu einem sofortigen teilweisen Fertigungsausfall und dieser entsprach 60 % der gesamten deutschen Kugellagerproduktion. Dieser bedeutende Ausfall konnte ebenfalls nur durch die vorhandenen umfangreichen Lagerbestände sowie durch Einkäufe in Schweden und in der Schweiz kompensiert werde. Albert Speer, der deutsche *Reichsminister für Bewaffnung und Munition,* gab nach Kriegsende sogar an, dass dieser erste amerikanische Luftangriff auf die Kugellagerwerke in Schweinfurth tatsächlich eine der Achillesfersen der deutschen Rüstungsindustrie getroffen hatte.[192]

Die Alliierten wussten allerdings zu diesem Zeitpunkt noch nichts von ihrem in Schweinfurth erreichten Erfolg. Das in Regensburg und Wiener Neustadt erreichte Ergebnis überschätzte man hingegen völlig. Man nahm an, durch die beiden Angriffe und die daraus folgenden Fertigungseinbrüche eine Jahresproduktion an Bf109-Jagdflugzeugen zerstört zu haben. Dies entsprach in keinster Weise den tatsächlich erreichten Zielen.[193] Man betrachte die Angriffe als Erfolg. Auf der Konferenz von Quebec wurde von alliierter Seite auch der Tag der geplanten Landung in Nordfrankreich (Operation *OVERLORD*) mit dem 1. Mai 1944 festgelegt, die für den September 1943 geplante Landung in Italien (Operation *AVALANCHE*) bestätigt und eine vertiefte Zusammenarbeit in der gemeinsamen Entwicklung der Nukleartechnologie beschlossen. Die alliierten

[192] *Jablonski*, Double Strike, 139.
[193] *Boog,* The Strategic Air War, 65-70.

Luftwaffenstabschefs bekamen einen klaren Auftrag: Bis zur alliierten Landung in Nordfrankreich musste, wie in der alliierten *POINTBLANK*-Direktive vorgesehen, die Niederringung der deutschen Luftwaffe erreicht werden.[194]

Am 24. August 1943, dem letzten Tag der alliierten *QUADRANT*-Konferenz, starteten von Tunesien aus 85 *USAAF*-Bomber des *4th Bombardment Wing* zum Rückflug nach England. Mehr hatte man bis zu diesem Zeitpunkt nicht instandsetzen können. Einige B-17 *Flying Fortress* Bomber mussten überdies aufgrund technischer Problem umkehren. Die übrigen 58 Bomber griffen unterwegs einen deutschen Flugplatz bei Bordeaux an; dabei gingen drei weitere Bomber durch Flakfeuer verloren. Nur 55 der in Tunesien gestarteten Bomber erreichten schließlich England. Von diesen ging bei der Landung ein weiterer Bomber durch eine Bruchlandung verloren. Somit waren von den 146 Bombern, welche am 17. August 1943 Regensburg angegriffen hatten, nur mehr 54 B-17 *Flying Fortress* nach England zurückgekehrt. Elf beschädigte Bomber des vom Angriff auf Schweinfurth direkt nach England zurückgekehrten *1st Bombardment Wing* waren ebenfalls nicht mehr zu reparieren gewesen.[195]

Von den ursprünglich 376 eingesetzten *USAAF*-Bombern hatte man somit Ende August 1943 nur mehr 237 verfügbar. Dies entsprach knapp über 60 % der ursprünglich bei den Angriffen auf Regensburg und Schweinfurth eingesetzten Bomber. In Anbetracht der hohen Ausfälle an *USAAF*-Bombern hatte sich *Colonel* Hughes´ Idee des *Shuttle-Bombings* als Fehlschlag herausgestellt. Im Gegenzug beantragten die amerikanischen Besatzungsmitglieder insgesamt 288 abgeschossene deutsche Jagdflugzeuge. Tatsächlich hatte die deutsche Luftwaffe aber nur 27 Maschinen verloren. Die *8th USAAF* nahm aufgrund der Abschussmeldungen der Bomberbesatzungen aber an, man habe bis jetzt über Deutschland insgesamt 3.320 Jagdflugzeuge abgeschossen. Diese Zahl war

[194] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 45-56. – Die Unterzeichnung des sogenannten *Quebec Agreements* war die Grundlage für das *Manhatten-Project*, also die britisch-amerikanische Entwicklung der Atombombe.
[195] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 707-733.

äußerst unrealistisch und stand in keinerlei Relation zu den tatsächlichen erreichten deutschen Verlusten.[196]

2.4.5 „We cannot compensate these high losses!”[197]

Nach dem Debakel von Schweinfurth und Regensburg erfolgten erst wieder Anfang September 1943 neuerliche Angriffe der *8th USAAF*. Dabei waren deutsche Flugplätze in Frankreich das Ziel. Trotz der hohen Verluste von Regensburg und Schweinfurth stieg die Zahl der verfügbaren *USAAF*-Bomber in England weiter stetig an. Aus den Vereinigten Staaten von Amerika wurden immer mehr amerikanische Bomber zugeführt. Auch die drei, für die Operation *TIDALWAVE* zur *9th USAAF* nach Nordafrika entsandten, Bombergruppen (*44th, 93rd* und *389th BG*) flogen bis Ende Oktober 1943 wieder nach England zurück. Anfang September 1943 strukturierte man die *8th USAAF* neu. Die in England zu diesem Zeitpunkt vorhandenen schweren Bombergruppen wurden in drei *Bombardment Divisions* aufgeteilt. Die *1st* (B-17, *Major General* Robert B. Williams), *2nd* (B-24, *Brigadier General* James P. Hodges) und *3rd Bombardment Division* (B-17, *Major General* Curtis LeMay) führten je drei *Bombardment Wings* mit je drei *Heavy Bombardment Groups*. Aus Amerika liefen im September 1943 die ersten *B-17 Flying Fortress* der Version „B-17G“ zu. Auch bei der B-24 *Liberator* erfolgte eine Umstellung der Produktion von der „B-24D“ auf die „B-24H“ bzw. „B-24J“. Diese neuen Modelle hatten alle im Bug zwei zusätzliche Maschinengewehre in einem drehbaren Turm eingebaut. So wollte man den Angriffen der deutschen Jäger von vorne besser begegnen können. Zudem hatten alle neu angelieferten B-*17* und B-24 bereits fix *Tokyo Tanks* eingebaut und somit mit voller Bombenzuladung (2,7 Tonnen bei der B-17 und 3,3 Tonnen bei der B-24) eine Reichweite von bis zu 1.400 Kilometern. Mit zusätzlichen Tanks in den Bombenschächten (und entsprechend verminderter

[196] *Hammel*, Air War Europa, 65. – *AFHRA*, AMF 40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 236.
[197] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 46. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 707-733.

Bombenlast) konnte diese Reichweite bei Bedarf, wie im Falle der Angriffe auf Ploiesti und Wiener Neustadt, noch zusätzlich gesteigert werden.[198]

Am 6. September 1943 war es schließlich wieder soweit. Insgesamt 338 viermotorige amerikanische Bomber der *8th USAAF* starteten zu einem Angriff auf die Kugellagerfabriken in Stuttgart. Es war dies der größte *USAAF*-Angriffsverband, welchen man bis zu diesem Zeitpunkt in einen Einsatz geschickt hatte. Nach fast 800 Kilometern Flug erreichten jedoch aufgrund des wechselhaften Wetters nur 312 Bomber den Zielraum. Von diesen konnten nur 262 tatsächlich ihr Ziel ausmachen und ihre Bomben abwerfen. Bereits beim Anflug waren die Bomber heftig von deutschen Jägern bedrängt worden. Nach den Bombenabwürfen setzten sich diese Angriffe weiter fort. Insgesamt 45 Bomber wurden von der deutschen Luftwaffe abgeschossen. Dies waren knapp über 14 % der eingesetzten *USAAF*-Bomber. Von den schwer beschädigt gelandeten Maschinen musste man weitere zehn abschreiben. Dies waren für die *8th USAAF* erneut schwere Verluste. Ein Eindringen in den deutschen Luftraum ohne weitreichenden Begleitschutz durch eigene Jagdflugzeuge schien nicht möglich zu sein. Bis auf weiteres ordnete *General* Eaker daher an, weitreichende Angriffe der *8th USAAF* tief nach Deutschland vorerst auszusetzten.[199]

Die Bomber der *9th* und *12th USAAF* in Nordafrika bereiteten inzwischen mit ihren Bombenabwürfen die bevorstehende alliierte Landung in Italien vor. Zwei Tage nach dem Debakel über Stuttgart erfolgte am 8. September 1943 mit der Operation *AVALANCHE* die alliierte Landung in Italien. Die unterstützenden taktischen Angriffe der *9th* und *12th USAAF* konzentrierten sich dabei auf die deutschen Flugplätze bei Foggia. Die dortigen Bombenabwürfe sollten den Einsatz deutscher Jäger und Bomber über den alliierten Landungsabschnitten verhindern. Bis Ende September setzten sich diese Angriffe in Italien fort, während die *8th USAAF* inzwischen Ziele in Frankreich, darunter vor allem deutsche Flugplätze, angriff. Ende September wurde dann das Kommando der *9th USAAF* nach England verlegt. Es sollte dort die mittleren *USAAF*-

[198] *AFHRA*, MF A6377, The History of the *USAAF*, 46. – *Hammel*, Air War Europa, 180.
[199] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 707-733. – *AFHRA*, MF A6377, The History of the *USAAF*, 54.

Bombergruppen unter einem Kommando zusammenfassen. Dies diente bereits der Vorbereitung der geplanten alliierten Landung. Die schweren B-17- und B-24-Bombergruppen in Nordafrika wurden nach der Verlegung der *9th USAAF* alle unter das Kommando der *12th USAAF* gestellt. Am 27. September 1943 erfolgte dann der erste Einsatz der *8th USAAF,* welcher zur Gänze mit Begleitschutz geflogen wurde. Insgesamt 246 Bomber der *1st* und *3rd Bomardment Divsion* griffen Emden an. Die mitfliegenden P-47 *Thunderbolt* führten zusätzlich zu ihrem abwerfbaren 206 *Gallons* (780 Liter) Bauchtank auch erstmals zwei weitere abwerfbare 108 *Gallons* (410 Liter) Tragflächentanks mit. Die amerikanischen Jäger konnten die angreifenden deutschen Jäger erfolgreich in Luftkämpfe verwickeln. Acht amerikanische Bomber wurden jedoch durch Jäger und Flak abgeschossen und 78 weitere zum Teil schwer beschädigt. Beim Angriff hatten die amerikanischen Bomber erstmals vier Flugzeuge dabei, welche mit dem H2S-Radar ausgestattet worden waren. Diese Ausstattung sollte die Navigation vor allem bei schlechtem Wetter verbessern und den Bombenabwurf erleichtern.[200]

Am 1. Oktober 1943 wagte die *12th USAAF* in Nordafrika einen neuerlichen Vorstoß nach Wiener Neustadt. Parallel sollten auch die Flugzeugwerke in Augsburg getroffen werden. Ähnlich wie beim Angriff auf Schweinfurth und Regensburg sollte der Angriff der *12th USAAF* in zwei Angriffsverbänden erfolgen. Die fünf B-24-Bombergruppen (*44th, 93rd, 98th*, *376th* und *389th BG*) sollten Wiener Neustadt angreifen, während die vier B-17-Bombergruppen (*2nd, 98th, 99th* und *301st BG*) erstmals die „Messerschmitt-Werke“ in Augsburg bombardieren sollten. Der Start der Bomber erfolgte diesmal von Flugplätzen rund um Tunis. Die Flugstrecke von Tunis nach Augsburg betrug knapp unter 1.300 Kilometer, die nach Wiener Neustadt knapp über 1.300 Kilometer. Das waren somit um fast 500 Kilometer weniger als beim ersten, von Bengasi aus geflogenen, Angriff der *9th USAAF* auf Wiener Neustadt. Während die B-17 ihr Ziel aufgrund der starken Bewölkung nicht finden konnten und Alternativziele angriffen, war der Wiener Neustädter Verband erfolgreicher. Von

[200] *AFHRA*, MF A6377, The History of the *USAAF*, 47-53. – *Hammel*, Air War Europa, 184-190. – Beim System H2S handelte es sich um eine britische Entwicklung welche seit Mitte 1943 zur Navigation bei schlechtem Wetter eingesetzt wurde. Das H2S Radar wurde von der amerikanischen Luftwaffe weiterentwickelt und unter der Bezeichnung H2X bzw. AN/APS-15 eingeführt und ab dem Frühjahr 1944 verwendet. Es war auch unter der Bezeichnung „Mickey“ bekannt.

124 gestarteten B-24-Bombern erreichten 90 ihr Ziel.[201] Doch diesmal war die deutsche Luftwaffe vorbereitet. Nach dem letzten Angriff waren rund um Wiener Neustadt eine Vielzahl von deutschen Flakbatterien stationiert worden. Unter dem Kommando des Flakregiments 88 „Wiener Neustadt" waren siebzehn schwere und fünf leichte Flakbatterien um Wiener Neustadt zusammengezogen worden. Insgesamt 84 schwere Flakgeschütze unterschiedlichster Kaliber erwarteten am 1. Oktober 1943 die anfliegenden amerikanischen Bomber.[202] Zusätzlich waren auch Jäger- und Zerstörerverbände der deutschen Luftwaffe in die „Ostmark" verlegt worden. Am 15. September 1943 hatte man dazu im Luftgau XVII unter dem Kommando der 7. Jagddivision als regionales Führungselement den „Jagdführer Ostmark" geschaffen. Dieser konnte am 1. Oktober auf ca. 200 einmotorige Jäger und dreißig zweimotorige Zerstörer zurückgreifen. Von diesen wurden am 1. Oktober 1943 vierzig einmotorige und fünfzehn zweimotorige Jagdflugzeuge zum Einsatz gebracht.[203]

Gemeinsam mit der Flak schossen die deutsche Jäger und Zerstörer insgesamt fünfzehn amerikanische Bomber ab. Während vier der fünf *12th USAAF*-Bombergruppen beim Anflug den deutschen Jägerangriffen zum Großteil entgingen, traf es die B-24-Bomber der *44th BG* umso stärker. Auf ihre Formation stürzte sich die Masse der deutschen Jäger. Die *44th BG*, welche mit 35 Bomber über Wiener Neustadt im Einsatz war, verlor durch diese Angriffe elf Maschinen. Insgesamt betrugen die Verluste der *12th USAAF* an diesem Tag knapp 16 % der eingesetzten Bomber. Im Gegenzug verlor die deutsche Luftwaffe bei der Abwehr des *USAAF*-Einfluges nur vier einmotorige Jäger. Eine Auswertung der Treffer sowie die zwei Wochen später durch die *RAF* geflogener Luftaufklärung ergab, dass man das „W.N.F. – Werk II" zur Gänze verfehlt und im „W.N.F. – Werk I" nur zwei Leichtbauhallen zerstört hatte.[204] Der Bombenabwurf war somit ein Misserfolg gewesen und der nicht durchgeführte Begleitschutz der Bomber

[201] *AFHRA* MF B5349: Tactical Mission Report 1. Oktober 1943 Wiener Neustadt. – ÖStA/AdR: Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945: Einflugabendmeldung Luftgaukommando XVII (LgKdo XVII) in einem Fernschreiben der Gauleitung Wien (Org. Leiter Heininger) an die Parteikanzlei Wien vom 1. Oktober 1943.
[202] BAMA RL 5/13-470: Anträge auf Zuerkennung von Abschüssen der Flakartillerie durch die Flakgruppe Wiener Neustadt, Flak-Regiment 88 vom 2. November 1943. – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 312-320.
[203] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 322 u. 346.
[204] BAMA RW 21-46/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Oktober 1943.

hatte (erstmals auch bei einem Südeinflug) zu schweren Verlusten für die *USAAF* geführt. Ein erfolgreicher Überraschungsangriff wie am 13. August 1943 schien aufgrund der durchgeführten Verstärkung der deutschen Abwehr nicht mehr möglich zu sein. Auch der Angriff auf Augsburg war ein Misserfolg gewesen. Starke Bewölkung hatte einen Bombenabwurf verhindert. Zum Teil warfen die 82 B-17 ihre Bomben auf Feldkirch, Gundelfingen und Kempten ab. Durch Angriffe deutscher Jäger gingen drei B-17 verloren.[205]

Einen Tag nach dem Angriff auf Wiener Neustadt warfen am 2. Oktober 1943 insgesamt 339 Bomber der *8th USAAF* knapp 953 Tonnen Bomben auf die U-Bootwerften in Emden ab. Die Bomber konnten neuerlich während des ganzen Hin- und Rückfluges durch eigene Jäger vom Typ P-47 *Thunderbolt* begleitet werden, und so gingen nur zwei B-17 verloren. Am 4. Oktober wurden von der *8th USAAF* Ziele der Flugzeugindustrie in Frankfurt am Main bombardiert und am 8. Oktober 1943 griffen 399 Bomber der *1st* und *3rd Bombardement Division* eine Flugzeugfabrik in Bremen und eine U-Bootwerft in Vegesack an. Dabei wurde versucht, durch den umfangreichen Abwurf von Stanniolstreifen (*Window* oder *Chaff* genannt) bzw. durch den Einsatz eines Störgerätes (Decknamen *CARPET*) die deutschen Funkmessgeräte zu stören. Dies gelang nur zum Teil, und von den deutschen Jägern und der schweren Flak wurden dreißig Bomber abgeschossen und weitere 26 schwer beschädigt. Die P-47 hatten dies nicht verhindern können.[206]

Dieser Angriff auf Bremen war der Auftakt für eine mehrtägige Reihe von verlustreichen Angriffen der *8th USAAF*. Am 9. Oktober wurden durch drei *8th USAAF*-Angriffsverbände Ziele der Flugzeugindustrie in Anklam („Arado-Werke“), Marienburg (Fw190-Produktion) und eine U-Bootwerft in Danzig bombardiert. Dabei gingen 28 *USAAF*-Bomber verloren, am 10. Oktober 1943, bei einem Angriff auf Eisenbahnziele in Münster, weitere dreißig. Trotz des Einsatzes von 216 P-47-Begleitjägern wurden alleine zwölf der vierzehn eingesetzten Bomber

[205] *AFHRA* MF A6440: *RAF*-Interpretation Report No. K.1782 Wiener Neustadt 15. Oktober 1943. – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 327-357.
[206] *Hammel*, Air War Europa, 194. – *Boog*, The Strategic Air War, 70.

der *100th BG* abgeschossen.[207] Am 14. Oktober 1943 sollten neuerlich die Kugellagerfabriken in Schweinfurth angegriffen werden. Der Angriff wurde zum Desaster: von 229 *USAAF*-Bombern wurden insgesamt sechzig von den deutschen Jägern und der Flak abgeschossen. Dies waren über 26 % der eingesetzten Bomber. Trotz des Einsatzes von drei Angriffsverbänden sowie von unterschiedlichen Angriffsrouten, war es der deutschen Luftwaffe erfolgreich gelungen, ihre Jäger zum Einsatz zu bringen. Von den 186, von den *USAAF*-Piloten und Besatzungsmitgliedern beantragten, abgeschossenen deutschen Jägern verlor die Luftwaffe tatsächlich nur 33. Die verlustreichen Angriffe der *8th USAAF* von 8. bis zum 14. Oktober 1943 gingen unter dem Namen *Critical Week* in die Geschichte der *USAAF* ein. Der 14. Oktober 1943 als der *Black Friday*. An vier Tagen des Einsatzes hatte die *8th USAAF* insgesamt 148 viermotorige Bomber verloren und über 600 waren schwer beschädigt worden. Rund 1.500 Besatzungsmitglieder waren gefallen oder in Gefangenschaft geraten.[208]

Der zweite Angriff auf Schweinfurth hatte die deutsche Kugellagerproduktion aber neuerlich schwer getroffen. Es gelang der deutschen Rüstungswirtschaft jedoch, sie in den nächsten Monaten wieder voranzutreiben, denn die *USAAF*-Bomber kehrten erst im Februar 1944 wieder zurück. Offiziell gingen *General* Arnold und *General* Eaker davon aus, der deutschen Kugellagerproduktion einen schweren Schlag versetzt, und durch die wiederholten Angriffe der letzten Tage fast 700 deutsche Jäger vom Himmel geholt zu haben. Inoffiziell stand man jedoch vor einem Dilemma. Derartige Verluste konnten nicht ohne Folgen bleiben. Die Moral der *USAAF*-Besatzungen war am Nullpunkt angekommen. Es lag auf der Hand, dass selbst die *USAAF* auf

[207] *Boog*, The Strategic Air War, 73. – Bei den Angriffen auf Münster und Anklam warfen die Bomber ihre Bomben aufgrund des schlechten Wetters mittels des H2S-Radars ab. Dabei konnte jedoch kein genauer Bombenabwurf gewährleistet werden. Derartige Angriffe waren daher mit den Flächenbombardements der *RAF* vergleichbar. Obwohl gerade *General* Eaker, der *Commanding Officer* der *8th USAAF*, so sehr die Präzision der *USAAF*-Bomber betonte, so zeigten gerade diese ersten Angriffe mittels Radar, dass trotz der Beteuerungen im Anlassfall keine Rücksicht auf die Zivilbevölkerung genommen wurde. Eaker begründete derartige Bombenabwürfe bei Schlechtwetter damit, dass es schlussendlich besser sei, ungenau als gar nicht zu bombardieren. Die Intensität derartiger Angriffe sollte sich bis Kriegsende noch wesentlich steigern, obwohl man bald dazu überging neben den Primärzielen auch Ausweichziele zuzuweisen.

[208] *Boog*, The Strategic Air War, 71-75. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 707-733. – *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 234. – *AFHRA* MF A6377: The Counter Air Program. Directives and Priorities of the Counter Air Program, 774.

die Dauer derartige Verluste nicht verkraften konnte. Für den Oktober wurden alle weitreichenden strategischen Angriffe eingestellt. Am 20. Oktober erfolgte noch ein Angriff der *8th USAAF* auf die Eisenbahnanlagen von Düren und am 24. Oktober 1943 versuchte die *12th USAAF* mit 175 Bombern nochmals, Wiener Neustadt zu bombardieren.[209]

Während der Angriff auf Düren moderate Erfolge bei einem Verlust von zehn Bombern erbrachte, scheiterte der Angriff auf Wiener Neustadt aufgrund des schlechten Wetters zur Gänze. Nur 84 von 175 eingesetzten Bombern erreichten das Zielgebiet. Beim Anflug auf Wiener Neustadt wurden die Bomber der *12th USAAF* jedoch erstmals von zweimotorigen Begleitjägern vom Typ P-38 *Lightning* eskortiert. Die 44 eingesetzten P-38 hatten die Bomber jedoch aufgrund ihrer eingeschränkten Reichweite nur bis in der Luftraum über dem ungarischen Plattensee eskortieren können. Die Bomber waren danach alleine weitergeflogen, hatten das Ziel Wiener Neustadt aber nicht gefunden und ihre Bomben aufgrund von Fehlinterpretationen der Bombenschützen bei Neunkirchen und auf Ebenfurth abgeworfen. Auf dem Rückflug wurden die Bomber über Nordjugoslawien neuerlich von 44 P-38 *Lightning* empfangen. Trotz der Bewölkung war es den Jägern gelungen, mit den Bombern Verbindung aufzunehmen. Von der 7. Jagddivision waren zwar deutsche Jäger zur Abwehr gestartet worden, diese hatten die Bomber aber aufgrund des schlechten Wetters nicht ausmachen können. So waren sie nach kurzem Einsatz wieder zu ihren Basen zurückgekehrt.[210]

Im Herbst 1943 befand sich die *USAAF* aufgrund der zunehmenden Verluste vor der Einstellung ihrer Angriffe auf Ziele in Deutschland. Bei den amerikanischen Besatzungen hatten die erlittenen hohen Ausfälle zu einer schweren moralischen Krise geführt. Waren bei den Angriffen auf Ziele im besetzten Frankreich im Frühjahr 1943 noch Verlustquoten von durchschnittlich 4 % auf die Dauer verkraftbar gewesen, so erreichten die Bomberverluste der

[209] *AFHRA* MF A6440: Monthly Summary of Operations Mediterranean Air Command, October 1943 PRO AIR 22/343.
[210] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 361-368. – ÖStA/AdR: Luftschutzschadensmeldung vom Höheren SS und Polizeiführer beim Reichsstatthalter in Wien, in Ober- und Niederdonau, im Wehrkreis XVII sowie Inspekteur der Ordnungspolizei an den Gauleiter Dr. Hugo Jury vom 24. Oktober 1943.

USAAF über dem Deutschen Reich im Spätsommer und Herbst teilweise bis zu fast 30 %. Eine Prozentzahl, bei der die Bombenangriffe auf Ziele im Deutschen Reich auf lange Sicht nicht mehr aufrechterhalten werden konnten. Jedes *USAAF*-Besatzungsmitglied konnte sich leicht ausrechnen, wie gering die Wahrscheinlichkeit war, die geforderten 25 Einsätze zu überleben. Und auch die *USAAF*-Planer sahen ihre kritische Grenze bei einer Verlustquote von 10 %. Verluste in oder sogar über diesem Prozentsatz konnten selbst von der *USAAF* auf Dauer nicht verkraften werden.[211]

Das Problem lag dabei nicht so sehr im Verlust der viermotorigen Bomber vom Typ B-17 *Flying Fortress* oder B-24 *Liberator*, sondern im Verlust der kostbaren Besatzungen. In jedem der Bomber befanden sich zwischen neun und elf Soldaten, darunter vier bis fünf Offiziere und bis zu sechs Unteroffiziere. Die Ausbildung dieser Besatzungsmitglieder zu Piloten, Bombenschützen, Navigatoren und Maschinengewehrschützen. dauerte ungleich länger und kostete wesentlich mehr als die Produktion eines schweren Bombers. Zusätzlich mehrten sich Stimmen in der amerikanischen Öffentlichkeit, welche die Sinnhaftigkeit der verlustreichen amerikanischen Bombenangriffe auf Ziele im Herzen des Deutschen Reiches hinterfragten. Dies, so stellten die *USAAF*-Generäle bald fest, waren keine guten Voraussetzungen für die in Aussicht genommene Schaffung einer neuen Waffengattung. Die amerikanische Politik forderte von ihren Militärs zu Recht eine Änderung der *USAAF*-Angriffsstrategie ein. Bis zum November 1943 hatte die *USAAF* insgesamt dreizehn strategische Angriffe auf Ziele der Flugzeugindustrie durchgeführt. Hinzu kamen ein Angriff auf ein Flugmotorenwerk, zwei Angriffe auf Kugellagerfabriken und ein Angriff auf eine Gummiproduktionsstätte. Zwar hatte man dadurch ernste Beschädigungen verursacht, einen Einbruch der Jägerproduktion hatte es aber nicht gegeben.[212] Die folgende Tabelle zeigt die verlustreichsten Angriffe der *USAAF* im Jahr 1943.[213]

---

[211] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 53.
[212] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 709.
[213] *AFHRA*, MF A6377, The History of the *USAAF*, 45-56. – *Boog,* The Strategic Air War, 71. – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 373. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 707-733.

Verlustreiche Luftangriffe der *USAAF* im Jahr 1943 ETO/MTO			
Datum	**Angriffsziel/ Produktion**	**Eingesetzte Bomber/Verluste**	***USAAF*- Verluste %**
17. April 1943	Bremen S/Y	107 / 16	15 %
13. Juni 1943	Bremen S/Y Kiel S/Y	184 / 26	14 %
22. Juni 1943	Hüls I/A	183 / 16	9 %
1. August 1943	Ploiesti I/O	176 / 57	32 %
17. August 1943	Schweinfurth B/B Regensburg A/C	376 / 60	16 %
6. September 1943	Stuttgart B/B	312 / 45	14 %
1. Oktober 1943	Wiener Neustadt A/C	90 / 15	16 %
4. Oktober 1943	Frankfurt A/C	129 / 16	12 %
8. Oktober 1943	Bremen S/Y Vegesack S/Y	399 / 30	8 %
9. Oktober 1943	Anklam A/C Marienburg I/A Danzig S/Y	106 / 18	17 %
10. Oktober 1943	Münster M/Y	206 / 30	15 %
14. Oktober 1943	Schweinfurth B/B	229 / 60	26 %
2. November 1943	Wiener Neustadt A/C	112 / 11	10 %

Anmerkungen:

A/C	**A**ir**c**raft Industry	Flugzeugindustrie
I/O	**I**ndustry **O**il	Ölraffinerie/Öllager
I/A	**I**ndustry **A**rea	Industriegebiet Allgemein
B/B	**B**all **B**earing Industry	Kugellagerfabrik
M/Y	**M**arshalling **Y**ard	Verschiebebahnhof
S/Y	**S**hip **Y**ard	Schiff/U-Boothafen/werft

2.4.6 November 1943 – Die Aufstellung der 15th USAAF

Am 1. November 1943 wurde im Mittelmeerraum aus den schweren B-17- und B-24-Bombergruppen der *12th USAAF* die *15th USAAF* gebildet.[214] In Zukunft sollte die *15th USAAF* die strategischen Luftangriffe gegen den Süden des Deutschen Reiches durchführen. Unter dem Kommando der *12th USAAF* sollten hingegen ausschließlich die mittleren Bombergruppen zusammengefasst werden. Wie bei der *9th USAAF* in England sollten die zweimotorigen Bomber der *12th USAAF* zur taktischen Luftunterstützung dienen. Ihre Aufgabe war es, Nachschubrouten sowie Eisenbahn- und Straßenbrücken zu bombardieren, um so die deutsche Versorgung zu behindern. Zum *Commanding Officer* der *15th USAAF* wurde *Brigadier General* Doolittle, der vorherige Befehlshaber der *Northwest African Strategic Air Forces (NASAF),* ernannt. Ihm unterstanden an weitreichenden für strategische Angriffe geeigneten Kräften vier B-17-Bombergruppen (*2nd, 97th, 99th* und *301st BG*), zwei B-24-Bombergruppen (*98th* und *376th BG*) sowie drei P-38-Jagdfliegergruppen (*1st, 14th* und *82nd FG*) und eine P-40-Jagdfliegergruppe (*325th FG*). Letztere stand vor der Umrüstung auf den Typ P-47 *Thunderbolt*. Die schweren Bomber standen unter der Führung des *5th Bombardement Wing* (*5th BW*) und die Jäger unter dem Kommando des *306th Fighter Wing* (*306th FW*). Zur *5th BW* und *306th FW* kamen am 1. November 1943 noch zwei mittlere Bombergeschwader (*42nd* und *47th Bombardement Wing*), welche mit drei B-25 *Mitchell* und drei B-26 *Marauder* Bombergruppen ausgerüstet waren. Diese mittleren taktischen Bombergeschwader wurden jedoch in weiterer Folge, mit einigen weiteren P-40- und P-39-Jägergruppen, der *12th USAAF* unterstellt.[215]

Nach der allliierten Landung auf dem italienischen Festland am 8. und 9. September 1943 hatte sich der Vormarsch der amerikanischen und britischen Truppen zunächst nach Plan entwickelt. Die italienische Regierung war bereits wenige Tage vor der alliierten Landung mittels eines Waffenstillstandes aus dem Bündnis der Achsenmächte ausgeschieden. Die Führung des Deutschen Reiches hatte daraufhin den „Fall Achse“ ausgerufen, große Teile Italiens

[214] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The 15th Airforce, 546-575.
[215] *AFHRA*, 15th *USAAF* from the first Attack to “V-E” Day, 34.

besetzt, die italienischen Truppen entwaffnet und selbst den Kampf gegen die alliierten Truppen aufgenommen. Den Alliierten war es aber gelungen, in den Wochen nach der Landung ihre Brückenköpfe weiter auszudehnen und auch eine Mitte September 1943 durchgeführte Gegenoffensive deutscher Truppen zurückzuschlagen. Am 27. September 1943 nahmen die alliierten Truppen schließlich die deutschen Flugplätze rund um Foggia ein. Sofort wurde von der *USAAF* daran gegangen, diese instand zu setzen und für die Aufnahme der amerikanischen Bomber und Jäger vorzubereiten. Foggia und seine Flugplätze sollten in Zukunft dem Einsatz der strategischen Bomber der *15th USAAF* in Richtung „Ostmark" und Süddeutschland dienen. Von Foggia aus waren es knapp 800 Kilometer Flug nach Wien und 1.300 Kilometer Flug nach Berlin. Bis Mitte November 1943 war man so weit, dass man von Seiten der *15th USAAF* mit der Verlegung der Bomber- und Jägergruppen von Tunesien nach Foggia in Italien beginnen konnte.[216]

Bereits einen Tag nach der Aufstellung der *15th USAAF* flog diese am 2. November 1943 einen strategischen Luftangriff gegen Wiener Neustadt. Die *USAAF*-Planer schätzten, neuerlich basierend vor allem auf britischen Aufklärungsergebnissen, den Fertigungsausstoß der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" im Oktober 1943 auf 235 Bf109-Maschinen monatlich. Eine Schätzung, die der tatsächlichen Fertigung von 213 Bf109 sehr nahe kam. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" hatte sich bereits von den Angriffen am 13. August und am 1. Oktober 1943 erholt.[217] Nach dem missglückten Angriff vom 24. Oktober 1943 flogen daher am 2. November 1943 zum vierten Mal amerikanische Bomber in Richtung Wiener Neustadt. Alle vier B-17- und beide B-24-Bombergruppen waren mit insgesamt 139 viermotorigen Bombern von Tunesien aus im Einsatz. Die B-24 *Liberator* (*376th* und *98th BG*) sollten die erste Welle, die B-17 *Flying Fortress* die zweite (*2nd* und *99th BG*) und dritte (*97th* und *301st BG*) Angriffswelle bilden. Über Italien erfolgte das Rendezvous der schweren Bomber mit 36 Jägern der *82nd FG*. Diese waren bereits von

[216] *AFHRA*, 15th *USAAF* from the first Attack to "V-E" Day, 35. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, Operations to the End of the year, 575-599. – Die Entfernung von den Basen der *8th USAAF* in England nach Berlin betrug knapp 950 km.
[217] *AFHRA* MF A6440: Monograph Number Twenty, Target Wiener Neustadt, Attack of 2. November 1943.

Italien aus im Einsatz. Die zweimotorigen P-38 *Lightning* der *82nd FG* sollten die Bomber bis in den Raum südlich von Wiener Neustadt begleiten. In drei Staffeln zu je zwölf Flugzeugen übernahmen die P-38 während des Anfluges den Begleitschutz der, in drei Angriffsverbänden hintereinander fliegenden, Bombergruppen. Im Luftraum nordwestlich von Graz mussten die zweimotorigen P-38 wieder umkehren und die Bomber flogen alleine in Richtung Wiener Neustadt weiter.[218]

Schlechtes Wetter und technische Problem zwang bereits beim Anflug auf Wiener Neustadt 26 *USAAF*-Bomber zur Umkehr. Von den insgesamt 139 gestarteten viermotorigen Bombern befanden sich somit nur mehr 113 B-24 und B-17 im Anflug auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke". Eine aufkommende Schlechtwetterfront führte überdies dazu, dass die anfliegenden *USAAF*-Verbände den Sichtkontakt zueinander verloren. An einen koordinierten Angriff auf Wiener Neustadt war daher nicht mehr zu denken. Die erste Welle, die B-24 *Liberator* der *376th* und der *98th BG*, wurde vom deutschen Luftgaukommando XVII um 12.10 Uhr über Knittelfeld gemeldet. Für die deutschen Jäger wurde der Startbefehl zum Abwehreinsatz erteilt. Von Knittelfeld flog der *USAAF*-Verband in Richtung Bruck an der Mur und von dort weiter in Richtung Norden und auf das Angriffziel Wiener Neustadt zu. Kurz vor Wiener Neustadt wurden die B-24-Bomber zum ersten Mal von deutschen Jägern angegriffen. Diese Angriffe setzten sich in weiterer Folge auch auf die B-17-Bombergruppen der zweiten und dritten Angriffswelle fort. Um 12.26 Uhr erreichten die B-24-Bomber als erste ihr Angriffsziel und begannen mit ihrem Bombenabwurf auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke". [219]

In den nächsten 45 Minuten warfen 112 Bomber der *15th USAAF* insgesamt knapp 330 Tonnen Bomben auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" ab. Durch die Angriffe der deutschen Jäger und durch die Flak in

[218] *AFHRA* MF A6377: Intops Summary No. 103, Attacks of 2. November 1943. – *AFHRA* MF A6440: Air Operation Report 2. November 1943. – *AFHRA*: *USAAF* (The Secretariat Tabulating Service Branch): The Air Attacks in Europe. A Summary Report by Date of Attack of the Bombing directed against enemy Targets by the 15th *USAAF* from the first Attack to "V-E" Day. Target and Duty Sheets. 2. November 1943.
[219] *AFHRA* MF A6377: Intops Summary No. 103, Attacks of 2. November 1943.

und um Wiener Neustadt wurden elf Bomber der Typen B-24 *Liberator* und B-17 *Flying Fortress* abgeschossen. Erst beim Abflug, im Luftraum südwestlich von Graz, konnten neuerlich 36 P-38 *Lightning* der *14th FG* die Bomber empfangen und heimwärts begleiten. Nach der Rückkehr zu ihren Basen im nordafrikanischen Tunis meldeten die amerikanischen Besatzungsmitglieder den Abschuss von insgesamt 56 deutschen Jagdflugzeugen. Tatsächlich hatte die deutsche Luftwaffe jedoch nur zwölf Jäger verloren.[220] Der Bombenabwurf der *USAAF*-Bomber auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" war jedoch diesmal ein voller Erfolg gewesen. Es war den Verbänden der *15th USAAF* gelungen, eine der wichtigen Vormontagehallen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" zu zerstören. Die Fertigungsrate an Bf109 ging nun von 213 im Oktober auf 50 im November und gar nur 37 Bf109 im Dezember 1943 zurück. Somit war ein Fertigungseinbruch von über 80 % erreicht worden. Es war der *USAAF* somit ein erster entscheidender Schlag gegen ein deutsches Flugzeugwerk gelungen. Und noch dazu hatte man das wichtigste Produktionswerk getroffen. Die *15th USAAF* bezeichnete ihren Erfolg zu Recht als „*outstanding event*" und war stolz darauf, ihn bereits am zweiten Tag ihres Bestehens feiern zu können.[221]

Für die deutsche Luftwaffe bedeutete die Aufstellung der *15th USAAF* sowie die drei *USAAF*-Angriffe auf Wiener Neustadt vom 1. und 24. Oktober sowie vom 2. November 1943, dass mit einer Zunahme der Angriffe auf den, bis jetzt relativ ungeschützten, Süden des Deutschen Reiches gerechnet werden musste. Es galt nun, den Schutz der ausgedehnten Industrie im südlichen Raum des Deutschen Reiches, aber auch in den besetzten und verbündeten Gebieten sicherzustellen. Alleine in der „Ostmark" stellten die Flugzeugwerke in Wiener Neustadt, die Flugmotorenwerke in Wiener Neudorf, die Kugellagerfabriken in Steyr, die Ölraffinerien um Wien sowie die Eisenbahnverkehrsverbindungen wichtige Ziele der alliierten Luftstreitkräfte dar. Viele deutsche Betriebe waren bis zum Sommer 1943 aufgrund der heftigen *RAF*- und *USAAF*-Angriffe in die vermeintlich sichere „Ostmark" ausgelagert worden. Nun stellte sich heraus, dass sie auch in der „Ostmark" nicht vor den alliierten Angriffen geschützt waren. Im

[220] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 381-405.
[221] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 2. November 1943. – *AFHRA*, 15th *USAAF* from the first Attack to "V-E" Day, 35-45. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The 15th Airforce, 569.

Herbst 1943 hatte die deutsche Luftwaffe im südlichen Deutschen Reich unter dem Kommando der 7. Jagddivision bzw. des „Jagdführers Ostmark“ insgesamt fast 150 einmotorige Jäger der Typen Bf109 und Fw190 und fünfzig zweimotorige Zerstörer der Typen Bf110 und Me410 zur Abwehr der zu erwartenden weiteren *USAAF*-Angriffe zusammengezogen. Von diesen waren am 2. November 1943 auch bereits 95 Jäger und fünfzehn Zerstörer erfolgreich an die Bomber herangeführt worden. [222]

Im Herbst 1943 waren tatsächlich jedoch nur ca. 200 also 18 % der in der „Reichsverteidigung“ bzw. im Rahmen der „Luftflotte Reich“ verfügbaren deutschen Tagjäger im Süden des Deutschen Reiches stationiert. Weitere 22 % standen zum Schutz in Richtung Osten im Einsatz, und die Masse, also 60 % bzw. 700 Jäger, kämpften im Westen gegen die einfliegenden *USAAF*-Bomber. Hinzu kamen noch ca. 600 Nachtjäger, welche in der Nacht über dem Deutschen Reich gegen die *RAF*-Bomber im Einsatz waren. Doch die monatliche Produktionsrate der deutschen Rüstungsindustrie an einmotorigen Jagdflugzeugen war bis zum Juni 1943 bereits auf ca. 1.000 Stück angestiegen.[223]

Zusätzlich waren die Angriffstaktiken der deutschen Tagjäger in den letzten Monaten laufend verbessert und perfektioniert worden. Die deutschen Jäger warteten ab, bis die amerikanischen Begleitjäger die Bomber verließen und griffen erst dann an. Zuerst wurden dabei die zweimotorigen Zerstörer vom Typ Bf110 oder Me410 an die Bomberpulks herangeführt. Diese feuerten aus sicherer Entfernung 21 cm-Raketen auf die Bomberstaffeln ab. Danach folgten geschlossene Frontalangriffe der einmotorigen Jäger vom Typ Bf109 und Fw190 auf die Bomber, um deren Staffelformationen auseinanderzubrechen. War dies geschehen, stürzten sich die deutschen Jäger in Formationen zu zwei oder vier Maschinen auf jene beschädigten B-17- und B-24-Bomber, welche aus dem Verband zurückgefallenen waren. In derartigen Einsätzen waren der *USAAF* im Herbst 1943 über dem Reichsgebiet schwere Verluste zugefügt worden. Sie

[222] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 376 u. 405.
[223] *AFHRA* MF A6377: The Counter Air Program. Directives and Priorities of the Counter Air Program, 774-780. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The 15th Air Force, 546-575. – *Boog,* The Strategic Air War, 76.

hatten dazu geführt, dass man von Seiten der *USAAF* dazu übergegangen war die, schweren Bomber durch eigene Begleitjäger zu schützen. Ein Verfahren, das bis zu diesem Zeitpunkt gemäß *USAAF*-Doktrin nicht vorgesehen war. Die schweren Bomber sollten eigentlich alleine mit ihrer Bombenlast zu ihren Zielen durchstoßen und nicht unter dem Schutz von Begleitjägern.[224]

Die strategischen Planer der *USAAF* verbanden mit der Aufstellung der *15th USAAF* die Absicht, zusätzlich zur *8th USAAF* eine zweite strategische Luftflotte in Europa im Einsatz zu haben. Die *15th USAAF* in Nordafrika bzw. in weiterer Folge in Italien sollte einerseits operieren, wenn die *8th USAAF* in England aufgrund des Wetters gezwungen war, am Boden zu bleiben; andererseits könnten gleichzeitige Einsätze helfen, die deutsche Abwehr zu zersplittern. So sollten die Verluste minimiert werden. Dieser Plan ging jedoch nur zum Teil auf, denn die *15th USAAF* hatte oft genau mit denselben Problemen zu kämpfen wie die *8th USAAF*. Die Alpen bildeten für die Bomber und Jäger der *15th USAAF* eine, bei schlechtem Wetter oft kaum überwindbare, Hürde. Es gelang den *USAAF*-Strategen vorerst auch nicht, die West- und Südeinflüge der *8th* und *15th USAAF* zeitlich aufeinander abzustimmen. Dies hatte schon bei den ersten Angriffen auf Wiener Neustadt und Schweinfurt bzw. Regensburg nicht funktioniert. [225]

Der Rückflug von beschädigten Maschinen gestaltete sich für die *15th USAAF* besonders schwierig. Es gab keinen englischen Kanal, wo die beschädigten Bomber im Notfall oder nach einem Abschuss notwassern konnten und die Chancen der Besatzungen nicht schlecht standen, von alliierten Schnellbooten aufgenommen zu werden. Die schwerbeschädigten Bomber der *15th USAAF*, welche aufgrund der deutschen Jägerangriffe oder nach Flakschäden nur mit ein oder zwei Motoren heimwärts hinkten, waren oft gezwungen, als letzten Ausweg den Flug in die neutrale Schweiz zu versuchen, wenn sie nicht in den Alpen zerschellen wollten. Im Herbst 1943 hatte die *USAAF*

[224] *Boog,* The Strategic Air War, 76. – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 200-215 u. 216.
[225] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 323. – *AFHRA*, 15th *USAAF* from the first Attack to “V-E” Day, 35-40.

in Europa vorerst die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht.[226] Aufgrund der steigenden Verluste wurde von der *USAAF* daher entschieden, vorerst tiefe Einflüge in das Deutsche Reich auszusetzen. Es sollten nur jene Ziele angegriffen werden, welche in der Reichweite der eigenen Begleitjäger lagen. Für die *8th USAAF* und ihre P-47 *Thunderbolt* in England lag diese im November 1943 bei 600 Kilometer, bei der *15th USAAF* und ihren P-38 *Lightning* bei 830 Kilometer. Verstärkt wurden ab sofort auch der *8th USAAF* Jäger vom Typ P-38 mit größerer Reichweite zugeführt. So sollte die Reichweite der *8th USAAF* wesentlich erhöht werden.[227]

2.4.7 Die POINTBLANK-Krise – Der Herbst 1943

Die Vorgaben der *USAAF*-Strategen wurden in den letzten Monaten des Jahres 1943 konsequent umgesetzt. Die amerikanischen B-17- und B-24-Bomber der *8th USAAF* führten nur mehr 600-Kilometer-Vorstöße bis in den Raum der deutsch-niederländischen Grenze durch. Dabei wurden sie jedes Mal von allen verfügbaren Begleitjägerstaffeln mit P-47 *Thunderbolt* begleitet. Und tatsächlich gingen die amerikanischen Verluste sofort zurück. Die *8th USAAF* flog im November 1943 Angriffe auf Wilhelmshaven (2. November 1943, 539 eingesetzte Bomber und 378 Jäger bei sieben Bomberverlusten), Gelsenkirchen und Münster (5. November 1943, 427 eingesetzte Bomber und 383 Jäger bei acht Bomberverlusten) sowie auf Ziele der deutschen Luftwaffe in Frankreich. Die angreifenden deutschen Jäger konnten durch die amerikanischen Begleitjäger abgewehrt werden.[228]

Ganz anders war es jedoch bei tieferen Einflügen nach Deutschland. Ein Angriff der *8th USAAF* auf Bremen (ca. 630 Kilometer Anflugflugstrecke) am 29. November 1943 mit 360 Bombern und 352 Jägern führte sofort zu heftigen Kämpfen mit mehreren Staffeln deutscher Jagdflugzeuge. Die Bf109 und Fw190

[226] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, Operations to the End of the year, 575-599.
[227] *Boog,* The Strategic Air War, 87.
[228] *Hammel*, Air War Europa, 195-203.

der Luftwaffe stürzten sich verbissen auf die amerikanischen Begleitjäger und konnten insgesamt fünfzehn der bereits am Kraftstofflimit fliegenden P-47-Jäger abschießen. Dies zeigte, dass die deutsche Luftwaffe nur auf die weitreichenden Einflüge der *8th USAAF* nach Deutschland zu warten schien. Die *15th USAAF* hingegen konzentrierte sich in den letzten Monaten des Jahres 1943 auf Angriffe auf Ziele in Italien und wagte nur am 25. und 30. November 1943 einen Vorstoß in die „Ostmark". Dabei wurde von Verbänden des *5th BW* das „Werk V" der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" in Klagenfurt ohne eigene Verluste angegriffen. Aufgrund der starken Bewölkung wurden beide Angriffe jedoch ein Misserfolg. Nur wenige *USAAF*-Bomber hatten tatsächlich ihr Ziele gefunden.[229]

Bis zum Dezember 1943 war die *15th USAAF* zur Gänze mit ihren Bomber- und Jägergruppen von Nordafrika nach Foggia in Italien übersiedelt. Das *Mediterranean Air Command (MAC)* wurde am 10. Dezember 1943 aufgelöst und die *Mediterranean Allied Air Forces (MAAF)* gebildet. Ihr *Commanding Officer* wurde *Lieutenant General* Ira. C. Eaker, der bisherige Kommandant der *8th USAAF,* die in Folge von *Major General* Nathan F. Twining geführt wurde. Auch im Dezember 1943 wagte sich die *15th USAAF* aus Italien nur bis an Ziele innerhalb der Reichweite der eigenen Begleitjäger heran und konzentrierte ihre Angriffe und Bombenabwürfe auf Verkehrsknotenpunkte in Norditalien. Zur Schwächung der deutschen Nachschubrouten nach Italien wurden dazu am 15. und 19. Dezember 1943 zwei Angriffe auf die Eisenbahnanlagen von Innsbruck geflogen. Die Rangieranlagen von Innsbruck und der wichtige Brennerpass waren für die deutschen Truppen in Italien wie ein Nadelöhr. Über den Brennerpass lief fast der gesamte Nachschub für die deutschen Armeen in Italien. Nicht zuletzt deswegen war es den deutschen Truppen gelungen, sich nach der alliierten Landung auf dem italienischen Festland erfolgreich auf die „Gustavlinie", eine Verteidigungslinie ca. 100 Kilometer südlich von Rom, zurückzuziehen. In diesem Raum und entlang der Verteidigungslinie und ihrer Stellungen sollte bis zum Frühjahr 1944 gekämpft werden. Die Bedeutung der Brennerlinie für die Versorgung der deutschen Truppen hatte auch die *USAAF* erkannt und sie daher auf ihre Zielliste gesetzt.

[229] *Hammel*, Air War Europa, 203-212.

Folgende Übersicht zeigt die Angriffe der *USAAF* auf Ziele in der „Ostmark“ im Jahr 1943.[230]

Luftangriffe der *USAAF* auf Ziele in der „Ostmark“ 1943			
Datum	**Angriffsziel/ Produktion**	**Eingesetzte Bomber/Jäger**	***USAAF*-Verluste**
13. August 1943	Wiener Neustadt A/C	65 / -	3 / -
1. Oktober 1943	Wiener Neustadt A/C	90 / -	15 / -
24. Oktober 1943	Wiener Neustadt A/C	84 / 88	3 / -
2. November 1943	Wiener Neustadt A/C	112 / 76	11 / -
25. November 1943	Klagenfurt A/C	46 / ?	- / -
30. November 1943	Klagenfurt A/C	18 / ?	- / -
15. Dezember 1943	Innsbruck M/Y	48 / 76	- / -
19. Dezember 1943	Innsbruck M/Y	74 / 78	6 / -
Anmerkungen:			
A/C	**A**ir**c**raft **i**ndustry	Flugzeugindustrie	
M/Y	**M**arshalling **Y**ard	Verschiebebahnhof	

Am 19. Dezember 1943, gleichzeitig zum Angriff auf Innsbruck, starteten auch fünfzig B-17 der *15th USAAF* zu einem Angriff auf die Bf110-Flugzeugwerke in Augsburg. Dies war der erste Angriff der *15th USAAF* auf dieses Ziel. Aufgrund der hohen Entfernung von 850 Kilometern konnten die P-38-Begleitjäger die Bomber nur knapp bis in den Luftraum südlich von Augsburg begleiten. Dort mussten sie wieder umkehren. Auf diesen Moment hatten jedoch die zum Abwehreinsatz gestarteten deutschen Jäger nur gewartet. Sie griffen die amerikanischen Bomber erfolgreich an und schossen fünf B-24-Bomber ab. Der Innsbrucker Flak gelang es, mit ihren insgesamt 36 schweren Geschützen sowie im Zusammenwirken mit den deutschen Jägern weitere sechs Bomber abzuschießen. Dies war vor allem für die Flak ein beachtlicher Erfolg. In

[230] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, August to December 1943. – *Hammel*, Air War Europa, 218-219.

Augsburg wurden zwar durch die abgeworfenen Bomben Schäden an den Fabrikanlagen des *Messerschmitt*-Flugzeugwerks erzielt, jedoch keine wesentlichen Objekte zerstört. Für Innsbruck war dies der zweite Bombenangriff des Krieges. Bis Kriegsende sollten noch zwanzig weitere folgen.[231] Die Angriffe auf Augsburg und Innsbruck waren die vorerst letzten Einflüge der *15th USAAF* in den Süden des Deutschen Reiches bis Ende des Jahres 1943 gewesen.

Die *8th USAAF* aus England führte im Dezember 1943 insgesamt sieben großangelegte Angriffe auf Ziele in Deutschland durch. Alle diese Angriffe erfolgten innerhalb der Reichweite der eigenen P-47-Begleitjäger. Die deutschen Jäger gingen aber zunehmend in die Offensive. Am Himmel über Westdeutschland tobten heftige Luftkämpfe zwischen deutschen und amerikanischen Jägern. Trafen die deutschen Jäger dabei gar auf einen ungeschützten Bomberverband, konnten sie diesen meist auch mit Erfolg angreifen. Daher kam es im Dezember 1943 für die *8th USAAF* zu, zum Teil sehr hohen, und schmerzlichen Verlusten.[232]

Luftangriffe der *8th USAAF* auf Ziele in Deutschland im Dezember 1943			
Datum	**Angriffsziel/ Produktion**	**Eingesetzte Bomber/Jäger**	***USAAF*-Verluste**
1. Dezember 1943	Leverkusen I/A Solingen I/A	275 / 374	24 / 11
11. Dezember 1943	Emden S/Y	532 / 388	19 / -
13. Dezember 1943	Bremen S/Y Kiel S/Y	348 /394	5 / -
16. Dezember 1943	Bremen S/Y	527 / 201	8 / -
20. Dezember 1943	Bremen S/Y	472 / 491	27 / -
22. Dezember 1943	Osnabruck I/A Münster I/A	311 / 516	17 / -

[231] *Albrich*, *Gisinger*, Im Bombenkrieg, Tirol und Vorarlberg 1943 – 1945, 311.
[232] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, August to December 1943. – *Hammel*, Air War Europa, 218-219. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 707-733.

22. Dezember 1943	Ludwigshafen S/Y	658 / 583	28 / 4

Anmerkungen:

I/A	**I**ndustry **A**rea	Industriegebiet Allgemein
S/Y	**S**hip **Y**ard	Schiff/U-Boothafen/werft

Am 8. Dezember 1943 waren in England unter dem Kommando von *General* Spaatz die *United States Strategic Air Forces in Europe (USSTAF)* gegründet worden. Spaatz führte ab sofort die strategischen Bomber der *8th* und *15th USAAF* unter einem gemeinsamen Kommando. So sollte die *Combined Bombing Offensive* noch besser koordiniert werden. Aufgrund der hohen Verluste sowie der begrenzten Reichweite der amerikanischen Begleitjäger war es für die Bomber jedoch vorerst nicht mehr möglich, die wichtigen deutschen Flugzeugwerke und Kugellagerproduktionsstätten weiter angreifen zu können. Diese unfreiwillige Zwangspause der *USAAF* im Herbst und Winter 1943 ermöglichte aber der deutschen Rüstungsindustrie eine umfangreiche und bis ins Detail geplante Verlagerungsoffensive. Die bis jetzt an den deutschen Hauptfertigungsstätten durch die *USAAF*-Bombenangriffe bewirkten Schäden konnten wieder instand gesetzt und Betriebe für eine dezentrale Fertigung adaptiert werden.[233]

Diese Dezentralisierung der bedrohten Werke war die Antwort des deutschen Rüstungsministers Albert Speer auf die zunehmenden Luftangriffe. Die Ende 1943 neu organisierten „Fertigungsringe“ waren für die Alliierten nur mehr schwer angreifbar und mussten vor allem erst neuerlich in langwieriger Geheimdienstarbeit aufgeklärt werden. Im Fall der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ gelang es so im Herbst und Winter 1943 nicht nur, die beiden Hauptwerke wieder instand zu setzen, sondern die Fertigung bis im Jänner 1944 an insgesamt 24 einzelne Standorte zu verlagern.[234] Dazu wurden Objekte verschiedenster Betriebe im Großraum Wiener Neustadt zwangsrequiriert bzw. in

[233] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The Autumn Crisis, 709. – Die strategischen Bomber der *15th USAAF* blieben gelichzeitig auch den *MAAF* unterstellt. Die Gründung der *USSTAF* diente vor allem der Führung der *Combined Bombing Offensive* aus England und Italien unter einem Kommando.

[234] *AFHRA* MF A6388: The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1232. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 420-424. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. II, The 15th Air Force, 546-575.

größerer Entfernung und in unterirdischen Stollen neue Anlagen eingerichtet. Im Herbst 1943, in der entscheidenden Phase des umfangreichen Wiederaufbaues und der Verlagerung der deutschen Flugzeugindustrie, gelang es den alliierten Luftflotten nicht, den Druck auf die deutschen Luftwaffenrüstungsbetriebe durch fortgesetzte Angriffe aufrechtzuerhalten. Im Jänner 1944 waren im Falle des bedeutendsten Flugzeugwerks des Dritten Reiches folgende Hauptfertigungsstätten (ohne die an allen Standorten eingerichteten Verlagerungsbetriebe) der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ mit einer Gesamtbelegschaft von fast 24.000 Beschäftigten vorhanden. Zunehmend wurden in diesen Betrieben auch Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge eingesetzt: [235]

Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke im Jänner 1944		
Werksnummer	**Standort**	**Beschäftigte**
W.N.F. I u. II	Wiener Neustadt	11.846
W.N.F. III	Fischamend	2.300
W.N.F. IV	Brünn	5.193
W.N.F. V	Klagenfurt	1.826
W.N.F. VI	Obergrafendorf	1.122
W.N.F. VII	Belgrad/Zemlin	1.266

Die alliierte *POINTBLANK*-Strategie stand auf der Kippe. Die bei Tag fliegende *USAAF* litt unter den hohen Verlusten durch die deutschen Tagjäger und konnte nicht rasch genug neue Bomber und frische Besatzungen nach England bringen, um die benötigten Einsatzstärken zu erreichen. Dieser bedurfte

[235] Wernfried *Haberfellner*, Walter *Schröder*, Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Entstehung, Aufbau und Niedergang eines Flugzeugwerkes (Graz 1993), 204. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 423.

man aber, wollte man gemäß des *AWPD-42*, der vereinbarten *POINTBLANK*-Strategie bzw. des „Eaker-Plans“ vorgehen. Bis September 1943 hatte die *8th USAAF* in England erst 816 Bomber erhalten. Geplant waren gemäß dem „Eaker-Plan“ aber eigentlich 1.192 gewesen und im Dezember 1943 sollten bereits 1.746 Bomber verfügbar sein. Doch davon war man weit entfernt. Einerseits waren die amerikanischen Verluste durch Abschuss oder schwere Schäden weit höher als erwartet; andererseits konnten nicht genügend Bomber von den Vereinigten Staaten nach England verbracht werden. Die amerikanische Industrie fertigte zwar auf Hochtouren doch sie konnte die projektierten Fertigungszahlen noch nicht erfüllen.[236]

Die *RAF* unterließ es im Gegenzug, die Nachtangriffe ihrer Bomber im Sinne des Angriffes auf die deutsche Flugzeugindustrie und der *POINTBLANK*-Strategie umzudisponieren. Die britischen Bomber schlugen sich im Sommer und Herbst 1943 mit den deutschen Nachtjägern über dem Ruhrgebiet herum und verursachten verheerende Brände in deutschen Städten, ohne jedoch dadurch tatsächlich der Rüstungsindustrie nachhaltig zu schaden. *RAF Air Marshal* Harris meldete am 7. Dezember 1943 an Churchill, dass bis jetzt durch die *RAF* in 38 deutschen Städten über 25 % des, insgesamt in Deutschland vorhandenen, bebauten Gebietes durch den Abwurf von 167.230 Tonnen Bomben zerstört worden war. Man schätzte von Seiten der RAF, dass bereits über sechs Millionen Deutsche obdachlos waren. Bei einem Zerstörungsgrad von 40 bis 50 % musste, so vermutete Harris, unweigerlich eine deutsche Kapitulation erfolgen. Nach den intensiven Angriffen auf das Ruhrgebiet und Hamburg sollte das nächste Ziel des *RAF Bomber Command* daher Berlin sein.[237]

General Arnold, der Oberbefehlshaber der *USAAF,* machte diese Einsatzführung der Briten dem Oberbefehlshaber der *RAF*, *RAF Air Marshal* Portal, zum Vorwurf. Portal stand Harris und seiner Idee des *Carpet Bombings* aber differenziert gegenüber und musste gegenüber Arnold eingestehen, dass dieser wohl Recht hatte. Die alliierte *POINTBLANK*-Strategie war mehrere Monate im Verzug und die verfügbare Anzahl der ein- und zweimotorigen Jäger

[236] *AFHRA* MF A6377: The History of the *USAAF*, 143.
[237] *Boog,* The Strategic Air War, 78-79. – *Hansell*, Air Plan, 75-90.

der deutschen Luftwaffe nahm weiter stetig zu. Sollten deren Zahlen noch weiter ansteigen, so war an eine geplante Invasion der Alliierten in Frankreich (Operation *OVERLORD*), welche ja bereits für den 1. Mai 1944 vorgesehen war, nicht zu denken.[238]

Von 28. November 1943 bis zum 1. Dezember 1943 hatte in Teheran die erste Konferenz aller drei alliierten Regierungschefs stattgefunden. Roosevelt, Churchill und Stalin saßen erstmals gemeinsam an einem Tisch. Zuvor hatten im Oktober in Moskau eine Außenministerkonferenz (mit dem Ergebnis der „Moskauer Deklaration“ über Österreichs Zukunft), und ein weiteres Treffen zwischen Roosevelt, Churchill und Chiang Kai-Shek im November 1943 in Kairo stattgefunden. Stalin erläuterte in Teheran die Pläne der geplanten sowjetischen Kriegsführung und betonte die Wichtigkeit einer baldigen allliierten Landung in Nordwestfrankreich. Roosevelt und Churchill sagten diese Landung für den Sommer 1944 zu. Dabei wurde erstmals auch die Möglichkeit einer zusätzlichen alliierten Landung in Südfrankreich angesprochen, was Stalin sofort begrüßte. Dass die alliierte Bomberoffensive über Deutschland im Herbst 1943 jedoch ins Stocken geraten war, wurde von den Westalliierten gegenüber den Sowjets nicht angesprochen. Man wollte es tunlichst vermeiden, gegenüber Stalin Schwächen erkennen zu lassen. Offiziell wurde daher von den Westalliierten die Pause in den Angriffen mit dem unbeständigen Winterwetter begründet.[239]

Auf der Konferenz von Teheran wurde von allen drei Alliierten erstmals auch über eine Nachkriegsordnung gesprochen. Basierend auf der „Moskauer Deklaration“ und der darin enthaltenen alliierten Willensbekundung, Österreich wieder als freien Staat erstehen zu lassen, wurde dies auch bei den

[238] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 55. – *Boog,* The Strategic Air War, 78-79. – Tatsächlich sollte es so sein, dass die Produktionsrate der deutschen Jägerfertigung 1944 noch weiter ansteigen sollte. Zunehmend problematisch wurden aber die Ausbildung der Piloten und die Verfügbarkeit von Treibstoff. Dazu kamen Ausfälle durch verstärke Verwendung von Ersatzmateriealien (z. B. Holz statt Aluminium) im Flugzeugbau. Diese Entwicklungen begannen sich aber erst im Frühjahr 1944 bemerkbar zu machen.

[239] Wesley F. *Craven*, James L. *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol III, Europe: ARGUMENT to V-E Day, January 1944 to May 1945, Winter Bombing (Washington 1983), 3-29. – *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/3: Weather Factors in Combat Bombardment Operations in the European Theatre, 37. – Paul *Kennedy,* Die Casablanca Strategie - Wie die Alliierten den Zweiten Weltkrieg gewannen (München 2012), 141.

Besprechungen in Teheran so berücksichtigt. Vorerst jedoch stellte die „Ostmark“ nach wie vor einen bedeutsamen Teil des Deutschen Reiches dar, beherbergte eine Vielzahl von wichtigen Rüstungsstandorten, verfügte über ein wichtiges Transitnetz und eine nicht unbedeutende Ölproduktion.[240] Und mit den durchschlagenden Angriffen auf diese bedeutenden Ziele hatte man bis zum Dezember 1943 noch gar nicht richtig begonnen.

2.4.8 Der Wendepunkt – Das Erscheinen der P-51 Mustang

Am 5. und 24. Dezember 1943 waren durch die *8th USAAF* zum ersten Mal deutsche Vergeltungswaffenstellungen in Frankreich angegriffen worden. Von den insgesamt 548 eingesetzten Bombern der *8th USAAF* konnten am 5. Dezember 1943 aufgrund der starken Bewölkung aber nur neun Bomber ihre Ziele tatsächlich bombardieren. Doch am 5. Dezember 1943 erschien mit dem ersten Einsatz der *354th FG* erstmals ein Flugzeugtyp als Begleitschutz, der den Verlauf des strategischen Bombenkrieges entscheidend beeinflussen sollte: die P-51 *Mustang*. Beim Angriff der *8th USAAF* auf Kiel vom 13. Dezember 1943 flogen bereits 41 P-51 *Mustang* die knapp 700 Kilometer bis zum Ziel und wieder zurück. Mit einer insgesamt geflogenen Flugstrecke von über 1.400 Kilometern war dies der bis dahin weiteste Begleitschutzeinsatz. Am 24. Dezember 1943 wurden mit insgesamt 722 zum Angriff gestarteten Bombern auch die bis dahin größte Anzahl an *8th USAAF*-Bombern bei einem einzigen Einflug eingesetzt.[241]

Das Erscheinen der P-51 *Mustang* war ein enormer Glücksfall für die *8th USAAF*. Tatsächlich war die Einführung der P-51 jedoch nicht unumstritten gewesen. Die *USAAF* verfügte im Herbst 1943 über zwei weitreichende Begleitjägertypen: die P-38 *Lightning* und die P-47 *Thunderbolt.* Beide Jägertypen hatten durch die Verwendung von Zusatztanks eine bedeutende Reichweitensteigerung erfahren, doch reichte dies noch immer nicht tief genug nach Deutschland hinein. Spätestens über Stuttgart (760 Kilometer, maximale

[240] *UWDCC*, United States Department of State, Foreign Relations of the United States, The Conferences at Cairo and Teheran 1943, 65.
[241] *Hammel*, Air War Europa, 213-225.

Reichweite der P-47 im Frühjahr 1944) oder über Nürnberg (830 Kilometer, maximale Reichweite der P-38 im Herbst 1943 und Frühjahr 1944) mussten die *USAAF*-Jäger trotz der Zusatztanks unter den Flügeln und unter dem Rumpf wieder umkehren. Die *8th USAAF* hatte die Anzahl der bei einem einzelnen Angriff eingesetzten Bomber kontinuierlich von 400 im Oktober 1943 auf über 700 im Dezember 1943 erhöht. Mehr eingesetzte Bomber bedeuteten aber nicht weniger Verluste. Die deutschen Jäger setzten den Bombern weiterhin schwer zu. Was man zum Schutz der Bomber brauchte, war ein weitreichender Begleitjägertyp.[242]

Es erwies sich daher als entscheidend, dass man in den USA im Auftrag der britischen Luftwaffe im Jahr 1940 die *North American* (NA)-73, welche von der *RAF Mustang* genannt wurde, entwickelt hatte. Vorerst zeigte die *USAAF* keinerlei Interesse an diesem Typ und auch die amerikanische Rüstungswirtschaft hatte keinen Bedarf an einem weiteren konkurrierenden Typ. Doch im Jahr 1943 wurden einige *Mustangs* mit britischen Motoren vom Typ „Rolls Royce Merlin“ ausgestattet, dies waren Motoren derselben Bauart, wie sie auch in der berühmten *Spitfire* verwendet wurden. Die Verwendung dieses Motors, kombiniert mit den hervorragenden aerodynamischen Eigenschaften der NA-73 und der Möglichkeit der Anbringung eines Rumpfinnentanks, zusätzlich zu den Tragflächentanks, ergaben die P-51 *Mustang. RAF Air Marshal* Sir Wilfried Freeman, verantwortlich für die Einführung aller neuen Flugzeugmodelle der *RAF*, erkannte die Bedeutung dieser Neuentwicklung und veranlasste, dass auch *USAAF-General* Spaatz unverzüglich über das neuverfügbare Modell informiert wurde.[243]

---

[242] *AFHRA*, MF A34230, *Brigadier General (ret.)* Arthur C. Agan, Memories 1941-1945, 34. – *Boog,* The Strategic Air War, 86.

[243] *Kennedy,* Die Casablanca Strategie, 138-140. – Es ist hier angebracht zu erwähnen, dass die Konstruktion der P-51 durch Edgar Schmued erfolgte. Bei ihm handelte es sich um einen deutschen Flugzeugkonstrukteur, welcher vor dem Krieg auch mit Willy Messerschmitt zusammengearbeitet hatte. Schmued war in den 1930ern aus freiem Entschluss in die Vereinigten Staaten ausgewandert, um dort sein Glück als Flugzeugkonstrukteur zu suchen. Er bekam eine Stelle bei „North American Aviation“ und entwickelte dort die spätere P-51 *Mustang*. Ihre Konstruktion war auch deswegen so erfolgreich, weil ihr Rumpf- und Flügelprofil um ein Vielfaches weniger Luftwiderstand aufwies als andere vergleichbare Flugzeugtypen dieser Zeit.

Fast neunzehn Monate lang, wohl auch auf Druck der eigenen Rüstungsindustrie, sträubten sich jedoch die Amerikaner, die Bedeutung dieser amerikanisch-britischen Entwicklung zu erkennen. Erst die hohen Verluste über Deutschland ließen die P-51 *Mustang* plötzlich interessant erscheinen. Mit zwei weiteren 62 *Gallon* (235 Liter) Zusatztanks unter den Tragflächen erreichte die P-51 *Mustang* eine Eindringtiefe von 1.040 Kilometern. Somit lagen auch Augsburg und Berlin in Reichweite dieser Maschinen. Und nahm man die neuen 88 *Gallon* (333 Liter) Zusatztanks, dann flog die P-51 sogar 1.300 Kilometer weit. Schließlich waren es Entscheidungsträger wie der *Under-Secretary of State for the Army Air Forces*, Robert A. Lovett, welche auf die Einführung der neuen *Mustang* setzten. Lovett hatte im Juni 1943 die *8th USAAF* in England besucht und erkannt, dass ein Schutz der Bomber durch weitreichende Begleitjäger notwendig war. Auch die Industrie, welche umfangreiche Aufträge für die Produktion ausschließlich amerikanischer Maschinen in der Tasche hatte, musste auf Druck der Politik einlenken. Nachdem diese Widerstände gebrochen waren, wurde in den Vereinigten Staaten mit der Massenproduktion der P-51 *Mustang* begonnen. Der britische „Rolls Royce Merlin"-Flugmotor wurde dazu in Lizenz gefertigt. Die ersten P-51 wurden im November 1943 nach England gesandt und der *8th USAAF* zugeteilt.[244]

Anfang Jänner 1944 war die Neujahrsbotschaft von *General* Arnold an *General* Spaatz und seine *United States Strategic Air Forces in Europe (USSTAF)*: *"Destroy the enemy Air Force wherever you find them, in the air, on the ground and in the factories!"*[245] Die B-17- und B-24-Bomber der *8th* und *15th USAAF* unter dem Kommando der *USAAF*-Generäle Doolittle und Twining sollten diesen Auftrag umsetzen. Am 4. und 5. Jänner 1944 erfolgten zwei Großangriffe der *8th USAAF* auf Kiel (U-Bootwerften) und ein weiterer Angriff auf Münster und Elberfeld (Kugellagerproduktion). Insgesamt achtzehn Bomber gingen am 4. und weitere zehn Bomber und sieben Jäger am 5. Jänner verloren. Den Auftakt der strategischen *USAAF*-Angriffe auf die deutsche Flugzeugindustrie im Jahr 1944 sollte aber am 7. Jänner 1944 ein Angriff der Bomber der *15th USAAF* auf

[244] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 45. – *Boog,* The Strategic Air War, 86.
[245] *Boog,* The Strategic Air War, 85. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol III, Big Week, 30-66.

Wiener Neustadt darstellen. Nach dem erfolgreichen Angriff auf das „Werk I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ vom 2. November 1943 hatte die *15th USAAF* für ihren Wirkungsraum am 14. November 1943 folgende Prioritätenreihung vorgenommen:[246]

1. W.N.F. Werk II, Wiener Neustadt

2. Messerschmitt AG, Augsburg

3. Villa Perosa Kugellagerfabrik, Turin

4. Bad Canstadt Kugellagerfabrik, Stuttgart

5. Manfred Weiss Messerschmittwerke, Budapest

6. Steyr-Daimler-Puch, Steyr

7. Regensburger Flugzeugwerke, Regensburg

Für den neuerlichen Angriff auf Wiener Neustadt hatte man sich eine neue Taktik einfallen lassen. Um den Begleitschutz auch im Zielraum gewährleisten zu können, wurde am 7. Jänner 1944 eine mit Zusatztanks ausgestattete P-38-Begleitjägergruppe auf direktem Weg in das Zielgebiet gesandt. Dort sollten die *USAAF*-Jäger auf die eintreffenden Bomber warten und ihnen beim Bombenabwurf Schutz vor den angreifenden deutschen Jägern geben. Schlechtes Wetter verhinderte jedoch am 7. Jänner den Anflug der Bomber und diese kehrten unmittelbar nach dem Start wieder zu ihren Basen um. Die P-38 *Lightning* der *1st FG* flogen jedoch wie vereinbart in das Zielgebiet und warteten dort auf die Bomber. Statt diese anzutreffen, wurden sie aber von deutschen Jägern empfangen. Diesen gelang es, von 24 eingesetzten P-38 nicht weniger als acht abzuschießen. Dies waren Verluste von über 30 %.[247] Am selben Tag flogen die B-17- und B-24-Bomber der *8th USAAF* einen Angriff auf Ludwigshafen. Auch hier waren einige der amerikanischen Begleitjägergruppen

[246] *AFHRA* MF A6377: The Counter Air Program. Directives and Priorities of the Counter Air Program, 774.
[247] *AFHRA*, MF A6377: Intops Summary No. 169, Attack of 7. January 1944. – *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Escort Mission 7. January1944.

vorausgeflogen und hatten abschnittsweise den Begleitschutz übernommen. Zwölf Bomber und sechs Jäger der *8th USAAF* kehrten von dem Einsatz nicht zurück. Diesen Verlusten der *8th USAAF* standen sieben abgeschossene deutsche Jäger vom Typ Bf109 und Fw190 gegenüber.[248]

Am 11. Jänner 1944 flog die *8th USAAF* ihren ersten erfolgreichen Einsatz des Jahres gemäß der alliierten *POINTBLANK*-Strategie. Ziel der Bomber waren die „AGO-Flugzeugwerke“ in Oschersleben (Fw190-Produktion), Halberstadt (*Junkers*-Werke) und Braunschweig (Bf110-Produktion). Insgesamt 663 *USAAF*-Bomber und 676 Jäger waren im Einsatz. Zwei P-47-Jägergruppen wurden vorgestaffelt losgesandt. Sie sollten die deutschen Jäger bereits vor der Ankunft der Bomber in Luftkämpfe verwickeln. Dies gelang tatsächlich und in den überaus heftigen Kämpfen wurden schließlich 29 deutsche Jäger bei einem Verlust von nur vier amerikanischen P-47 und P-38 abgeschossen. *Major* James H. Howard, der *Commanding Officer* der *354th FG*, erhielt für seinen wagemutigen Einsatz die *Medal of Honor*. Howard hatte alleine eine Formation von deutschen Bf110-Zerstörern angegriffen und in den daraus resultierenden heftigen Luftkämpfen drei Maschinen (darunter auch eine Fw190) abgeschossen. Er blieb bis zum Ende des Krieges der einzige amerikanische Jägerpilot, welchem die Ehre dieser hohen Auszeichnung zuteilwerden sollte. Der 11. Jänner stellte einen der bisher erfolgreichsten Einsätze der *USAAF*-Jäger dar.[249]

Am 14. Jänner 1944 befahl *RAF Air Marshal* Portal dem Chef des *RAF Bomber Command, Air Marshal* Sir Arthur Harris, so bald wie möglich die Stadt Schweinfurt und ihre Kugellagerindustrie anzugreifen. Dadurch sollten die amerikanischen Anstrengungen durch britische Angriffe in der Nacht unterstützt werden. Harris wehrte sich jedoch dagegen; erst nach über einem Monat Verzögerung ließ er schließlich in der Nacht von 23. auf den 24. Februar 1944 Schweinfurt durch die *RAF* angreifen. Harris hatte andere Pläne. Er hatte im November 1943 wie geplant mit intensiven Nachtangriffen auf Berlin begonnen.

[248] *Hammel*, Air War Europa, 229.
[249] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Winterbombing, 3-29. – *Hammel*, Air War Europa, 230. – Die Luftkämpfe am 11. Jänner 1944 wurden von den *USAAF*-Jägerpiloten als die am heftigsten bis zu diesem Zeitpunkt geführten bezeichnet. Dies lässt sich auch an den hohen deutschen Verlusten erkennen. Alleine fünfzehn deutsche Maschinen wurden durch amerikanische P-51 *Mustang* abgeschossen.

Von 18. November 1943 bis zum 24. März 1944 wurden vom *RAF Bomber Command* insgesamt sechzehn Angriffe auf die Hauptstadt des Deutschen Reiches durchgeführt. Tausende Tonnen Bomben wurden dabei abgeworfen. Doch wurde durch diese *RAF*-Angriffe weder die Moral der Berliner Bevölkerung gebrochen noch trat die Kapitulation Deutschlands ein. Dafür wurden insgesamt 493 viermotorige *RAF*-Bomber, 72 davon alleine am 14. März 1944, abgeschossen. Churchill begann erstmals die Strategie der Flächenbombardements des *RAF-Bomber Command* zu hinterfragen.[250]

Am 16. Jänner 1944 bombardierte die *15th USAAF* neuerlich das „Werk V" der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" in Klagenfurt. In den Luftkämpfen wurden dabei von deutschen Jägern drei P-38 *Lightning* abgeschossen. Die Ergebnisse des Bombenabwurfes waren bescheiden. Trotz wiederholter Angriffe war es den Bombern der *15th USAAF* bis jetzt noch nicht gelungen, dieses Werk tatsächlich zu zerstören oder nachhaltig zu beschädigen. Am 31. Jänner 1944 erfolgte ein weiterer Angriff auf den deutschen Fliegerhorst bei Klagenfurt-Annabichl. Dort hatte man eine große Anzahl an fertiggestellten Bf109-Jagdflugzeugen aufgeklärt. Diese Jäger wollte man durch den Abwurf von Splitterbomben zerstören.[251]

Die Bomber der *8th USAAF* aus England bombardierten im Jänner 1944 unterschiedliche Ziele. Darunter waren deutsche V-Waffeneinrichtungen in Westfrankreich (21. Jänner 1944), Produktionsstätten der Luftwaffe in Frankfurt am Main und Ludwigshafen (29. Jänner 1944) sowie Braunschweig (30. Jänner 1944). Die von der *USAAF* dabei eingesetzten Bomber und Jäger wurden immer zahlreicher. Am 29. Jänner 1944 hatte man bereits 863 Bomber und 632 Jäger im Einsatz. Soviel, wie noch nie zuvor. Ludwigshafen hatte man hingegen mit einem kleineren Bomberverband ohne Begleitschutz angegriffen. Prompt waren aus dem ungeschützten Verband elf Bomber von deutschen Jägern abgeschossen worden. Weitere achtzehn Bomber verlor man bei dem Angriff auf

[250] *Boog,* The Strategic Air War, 91.
[251] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 31. January 1944.

Frankfurt. Hier hatte es Probleme mit der Koordination des Begleitschutzes gegeben.[252]

Ab dem Jänner 1944 stiegen aber die Verluste an deutschen ein- und zweimotorigen Jägern durch den zunehmenden Einsatz der amerikanischen Begleitjäger kontinuierlich an. Die amerikanischen Jägergruppen waren dazu übergegangen, die Anflugstrecke der Bomber in einzelne Abschnitte zu unterteilen und diese dann gezielt zu überwachen. Dazu bildeten sie Staffeln von je zwölf Maschinen, welche im entsprechenden Luftraum patrouillierten. Die P-47 *Thunderbolt* flogen in der kürzesten Entfernung zu England, danach übernahmen die P-38 *Lightning* und schließlich die P-51 *Mustang.* So konnte man eine fast lückenlose Überwachung gewährleisten. Sie zu durchstoßen und zu den Bombern vorzudringen war den deutschen Jägern nur möglich, wenn die *USAAF*-Verbandführer in der Koordination der Begleitjäger einen Fehler begingen oder schlechtes Wetter eine entsprechende Verbindungsaufnahme der Jäger mit den Bombern erschwerte oder gar verhinderte. Die amerikanischen Begleitjäger hatten den strikten Auftrag, alle anfliegenden deutschen Jägerformationen vor deren Auftreffen auf die Bomber zu zersprengen.[253]

2.4.9 Operation ARGUMENT (BIG WEEK) – Februar 1944

In den ersten Februarwochen flog die *8th USAAF* Angriffe auf unterschiedliche Ziele in Deutschland (darunter Wilhelmshaven, Frankfurt am Main sowie Braunschweig) und Frankreich, während die *15th USAAF* Ziele in Norditalien (darunter Monte Cassino) und Südfrankreich bombardierte. Über Braunschweig verlor die *8th USAAF* dabei am 10. Februar 29 Bomber und neun Jäger. Dies war ein Verlust von 20 % der an diesem Tag eingesetzten 141 Bomber.[254] Diesen Verlusten wollte man endgültig ein Ende bereiten. Im Februar 1944 erfolgte daher eine amerikanische Operation, welche der deutschen

[252] *Hammel*, Air War Europa, 237.
[253] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 48. – *Boog,* The Strategic Air War, 107.
[254] *AFHRA* MF A6377: The Counter Air Program. Directives and Priorities of the Counter Air Program, 775.

Luftwaffe empfindliche Schäden zufügen sollte. Die ersten Vorbereitungen für die sogenannte Operation *ARGUMENT* (bzw. auch als *BIG WEEK* bezeichnet) waren bereits im Herbst 1943 getroffen worden.[255] Man wählte gezielt eine Reihe von deutschen Produktionsstätten aus, von deren Zerstörung man sich einen entscheidenden Einfluss auf den Kriegsverlauf erhoffte. Man hatte noch zugewartet, bis man in England ausreichend P-51 *Mustang* Begleitjäger zur Verfügung hatte und das Wetter eine mehrtägige Operation zuließ. Es sollten nun eine Woche lang jeden Tag ein Ziel der deutschen Rüstungsindustrie bombardiert werden. Zu den erwartenden Zerstörungen am Boden sollte der maximale Einsatz an Begleitjägern die Tagjagdverbände der deutschen Luftwaffe abnützen (*„attrition of the german fighter strenght"*).[256]

Am 20. Februar 1944 war es schließlich soweit. Insgesamt 1.003 amerikanische Bomber und 835 Jäger der *8th USAAF* starteten zu dem bis dahin größten Angriff der *United States Strategic Air Forces in Europe (USSTAF)*. Die amerikanischen Bomber und Jäger unterteilten sich in drei Angriffsverbände. Insgesamt 340 Bomber der *1st Bombardment Division* griffen erfolgreich Leipzig (Bf109-Produktion) und Oschersleben (Fw190-Produktion) an, weitere 244 Bomber der *2nd Bombardment Division* Braunschweig (Bf110-Produktion) und Gotha (Bf109-Produktion) sowie 296 Bomber der *3rd Bombardment Division* den Flugplatz von Tutow an. Insgesamt gingen bei diesem Angriff 22 *USAAF*-Bomber durch Jäger und Flak verloren. Dies waren nur knapp 2 % der eingesetzten Bomber. Die amerikanischen Begleitjäger hatten sich erbitterte Gefechte mit den zur Abwehr gestarteten deutschen Jägern geliefert. Die deutsche 4. Jagddivision (Frankreich), 3. Jagddivison (Niederlande), 7. Jagddivison (Süddeutschland und „Ostmark") sowie die Luftflotte Reich hatten den Bombern alle verfügbaren ein- und zweimotorigen Jäger und Zerstörer entgegengeworfen. Diese konnten zwar mehrere Bomber, aber nur vier *USAAF*-Jäger abschießen, während die Amerikaner den Abschuss von 59 ein- und zweimotorigen deutschen Maschinen

[255] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Big Week, 30-66.
[256] *AFHRA*, MF A6377, The History of *USAAF*, 150-157. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Big Week, 30-66. – Das Schwergewicht der Einsätze sollte durch die *8th USAAF* durchgeführt werden. Dadurch und aufgrund der noch eingeschränkten Reichweite der Begleitjäger der *15th USAAF* wurden die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" nicht als Ziel der BIG WEEK ausgewählt.

beantragten.[257] Von einigen P-47-Begleitjägergruppen wurde dabei am 20. Februar zum ersten Mal der neue 150 *Gallon* (570 Liter) Rumpftank verwendet. So konnten die P-47 *Thunderbolt* noch weiter fliegen als zuvor. Der erste Angriff der *BIG WEEK* war somit ein voller Erfolg gewesen.[258]

Von 21. bis zum 25. Februar 1944 erfolgten täglich weitere Angriffe auf Ziele der deutschen Luftrüstung. Die deutschen Flugzeugwerke in Braunschweig, Oschersleben und Gotha wurden wiederholt getroffen, die Bf109-Fertigung in Regensburg schließlich am 22. und 25. Februar 1944 schwer bombardiert. Neben den Flugzeugmontagewerken wurde auch die Kugellagerindustrie angegriffen: Schweinfurt von der *8th USAAF* und erstmals auch Steyr in der „Ostmark“ am. 23. Februar von der *15th USAAF*. In Steyr wurden 10 % des Bedarfs der deutschen Rüstungsindustrie an Kugellagern erzeugt. Die *USAAF*-Planer hatten daher Steyr auf die Liste der zu zerstörenden Ziele gesetzt. Die *8th* und *15th USAAF* verlor während der *BIG WEEK* insgesamt 226 Bomber und 28 Jäger. Verglichen mit den insgesamt über 3.800 eingesetzten *USAAF*-Bombern war dies ein Verlust von 6 %. Für die aus Italien anfliegende *15th USAAF* betrugen die Verluste jedoch 89 B-17 und B-24 bzw. 19 % all ihrer verfügbaren Bomber. Beim Angriff auf Regensburg am 22. Februar 1944 gingen von 118 B-24 und 91 B-17 insgesamt neunzehn Bomber verloren. Am 23. Februar 1944 verlor man über Steyr siebzehn von 102 eingesetzten Bombern und am 24. Februar 1944 weitere sechzehn von 87 Bombern. Dies waren 9, 17 bzw. 18 % der eingesetzten Bomber gewesen. Die Verluste am 23. Februar waren die bis dahin höchsten der *15th USAAF* gewesen. Die *450th BG* verlor acht von sechzehn, die *376th BG* ebenfalls acht von 22 eingesetzten Maschinen.[259]

Beim Angriff auf Steyr vom 24. Februar 1944 waren aus der B-17-Formation der *2nd BG* zehn Bomber abgeschossen worden, bevor sie überhaupt ihr Angriffsziel erreicht hatten. Weitere vier Bomber gingen beim Abflug verloren, womit der Verlust der *2nd BG* auf insgesamt vierzehn Maschinen stieg.[260] Am 25. Februar 1944, dem letzten Angriffstag der *BIG WEEK,* erfolgte ein koordinierter

[257] *Hammel*, Air War Europa, 248.
[258] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Big Week, 30-66.
[259] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 23. February 1944.
[260] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 24. February 1944.

Angriff der *8th USAAF* und der *15th USAAF* auf Ziele in Augsburg, Stuttgart und Regensburg. Die *15th USAAF* erlitt dabei neuerlich hohe Verluste. Aus der an der Spitze fliegenden Formation von 36 B-17-Bombern der *301st BG* wurden bereits beim Anflug elf Maschinen abgeschossen. Zwei weitere B-17 *Flying Fortress* stürzten auf dem Rückflug ab.[261]

Im Gegensatz zur *8th USAAF* hatte die *15th USAAF* im Februar 1944 noch keine P-51 für Begleitschutzeinsätze zur Verfügung. Die P-51 waren vorerst mit Priorität nach England ausgeliefert worden. Die P-38 und P-47 der *15th USAAF* konnten die Bomber nur zum Teil bis zu ihren Zielen begleiten. Regensburg lag mit 880 Kilometern Entfernung knapp außerhalb der Reichweite der P-38 *Lightning* (830 Kilometer). Erst beim Rückflug der Bomber konnte von den P-38-Gruppen wieder der Begleitschutz aufgenommen werden. In den Gefechten mit den deutschen Jägern gingen am 25. Februar drei P-38 verloren. Das Fehlen des weitreichenden Begleitschutzes führte daher bei der *15th USAAF* zu hohen Verlusten. Bei den Angriffen der *15th USAAF* auf Steyr hatten die Begleitjäger nur einzelne Bombergruppen beschützen können und nicht alle. Die deutsche 7. Jagddivision hingegen setzte gegen die Einflüge der *15th USAAF* täglich jeweils zwischen 110 und 150 ein- und zweimotorige Jäger ein, die den Verbänden der *15th USAAF* stark zusetzten. Doch die Bombenabwürfe der *15th USAAF* waren erfolgreich gewesen. Steyr und Regensburg waren von der *15th USAAF* erstmals schwer getroffen worden.[262]

Auf Druck der Amerikaner flogen Ende Februar endlich auch die Briten mehrere Nachtangriffe auf Schweinfurt und Nürnberg. Sie erlitten dabei durch die deutschen Nachtjäger den empfindlichen Verlust von 157 Bombern. Erstmals war dabei auch die *RAF No. 205 Group* aus Italien in die „Ostmark“ eingeflogen. In der Nacht vom 24. auf den 25. Februar 1944 griffen insgesamt 23 zweimotorige *Wellington*-Bomber die Kugellagerwerke in Steyr an, verfehlten jedoch ihr Ziel.[263]

[261] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 25. February 1944.
[262] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Big Week, 30-66.
[263] Maurice C. *Lihou*, It´s dicey flying Wimpys around Italian Skies (New Malden 1992), 126.

Trotz der schweren alliierten Verluste waren ein Ziel der *BIG WEEK* zweifelsohne erreicht worden. Die deutsche Luftwaffe verlor während der Abwehreinsätze im Rahmen der *BIG WEEK* insgesamt 258 ein- und zweimotorige Jagdmaschinen. Insgesamt gingen im Februar 1944 414 einmotorige Jagdflugzeuge und 78 zweimotorige Zerstörer verloren. Hinzu kamen noch 76 Nachtjäger. Bei diesen Abschüssen fielen insgesamt 332 deutsche Piloten und Besatzungsmitglieder, darunter zum Teil sehr erfahrene Piloten. Diese waren angesichts der langen Ausbildung, welcher ein deutscher Jägerpilot durchlaufen musste, nur mehr sehr schwer zu ersetzen. Die deutsche Luftwaffe war daher gezwungen, die Ausbildungszeit zunehmend zu verkürzen. Zunehmend lichteten sich die Reihen der erfahrenen Staffel- und Gruppenführer. Man schätzte von Seiten der *USAAF*, dass im Rahmen der *BIG WEEK* 33 % aller verfügbaren deutschen Tagjäger abgeschossen und 20 % der im Westen eingesetzten deutschen Jägerpiloten verloren worden waren.[264]

Colonel Hughes, der *USSTAF Assistant Director of Intelligence,* nahm nach Ende der *BIG WEEK* an, der deutschen Tagjagd einen entscheidenden Schlag versetzt zu haben. *General* Frederick L. Anderson, der vormalige Kommandeur des *VIII Bomber Command* und nunmehrige *USSTAF Operations Officer,* betrachtete die *BIG WEEK* als den Anfang einer Serie von entscheidenden Schlägen gegen die deutsche Rüstungsindustrie.[265] Durch die wiederholten *USAAF*-Angriffe wurde die deutsche Flugzeugproduktion um ca. zwei Monate zurückgeworfen. Generalfeldmarschall Erhard Milch, der Generalinspekteur der deutschen Luftwaffe, befürchtete, dass die Produktion an deutschen Tagjägern im Februar 1944 nur 30 bis 40 % der Produktion vom Jänner betragen könnte. Die Flugzeugproduktionsrate sank tatsächlich nicht so stark, von insgesamt 2.077 produzierten Maschinen unterschiedlicher Typen auf 1.621 Maschinen im Februar 1944. Dies war eine bedeutende Verringerung, entsprach aber bei weitem nicht den Hoffnungen, welche man von Seiten der Alliierten in die *BIG WEEK* gesetzt hatte. Die alliierte Operation *BIG WEEK* führte

[264] *Hammel*, Air War Europa, 250-152. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Big Week, 30-66. – *AFHRA*, MF A6388, The History of 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1248. – Auswertungen nach dem Krieg ergaben, dass die Amerikaner mit ihren Annahmen nicht ganz falsch gelegen waren.
[265] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 302.

außerdem zu einer weiteren Intensivierung der deutschen Verlagerungsanstrengungen, und bis Ende März 1944 konnte die deutsche Rüstungswirtschaft tatsächlich bereits wieder 2.672 Maschinen produzieren. Eine Zahl höher als im Jänner aber doch um fast 1.000 Flugzeuge niedriger als die eigentlich geplante Rate von 3.426. [266]

Insgesamt hatte sich die *15th USAAF* nur eingeschränkt an der Operation *BIG WEEK* beteiligt, war sie doch im selben Zeitraum durch Angriffe in Italien ausgelastet. Am 22. Jänner 1944 war im Rahmen der Operation *SHINGLE* die alliierte Landung bei Anzio und Nettuno erfolgt. Mit dieser Landung in Mittelitalien wollte man die deutsche „Gustavlinie", die Hauptverteidigungslinie in diesem Raum, überwinden. An ihr tobten gerade im Raum des umkämpften Monte Cassino heftige Kämpfe. Am 16. Februar 1944 starteten über sechzehn deutsche Divisionen einen Gegenangriff (Unternehmen *FISCHFANG*) auf den alliierten Brückenkopf bei Anzio. Die alliierten Truppen gerieten dabei derart in Bedrängnis, dass kurzfristig sogar überlegt wurde, den Brückenkopf wieder aufzugeben.[267] Die *15th USAAF* hatte daher den Auftrag bekommen, mit ihren schweren Bombern in mehrtätigen Angriffen deutsche Truppenkonzentrationen zu bombardieren. Alle weitreichenden Einflüge wurden vorerst, mit Ausnahme einer eingeschränkten Beteiligung an der Operation *ARGUMENT,* ausgesetzt. Tatsächlich sprach man sogar von einer Krisensituation, welche den taktischen Einsatz der *15th USAAF* notwendig machte. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" konnten sich inzwischen weiter von den Angriffen im Herbst 1944 erholen.[268]

Zusätzlich spielte auch das Wetter eine nicht unwesentliche Rolle. Über den Alpen war im Februar 1944 die Wetterlage noch äußerst unbeständig.[269] Der für den 20. Februar 1944 geplante Angriff auf Regensburg war wegen des

[266] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 45. – *Boog,* The Strategic Air War, 86 u. 116-117.
[267] Lloyd *Clark*, Anzio: The Friction of War. Italy and the Battle for Rome 1944 (London 2006), 23-45. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Anzio, 325-370.
[268] *AFHRA* MF A6377: The History of the Mediterranean Allied Air Forces (MAAF), December 1943-September 1944, 23.
[269] *AFHRA* MF A6377: The History of the Mediterranean Allied Air Forces (MAAF), December 1943-September 1944, 35.

schlechten Wetters abgesagt worden; die Bomber der *15th USAAF* bombardierten an diesem Tag daher Ziele bei Anzio. Nur Steyr und Regensburg sowie am 25. Februar auch Klagenfurt und Graz wurden angegriffen. Bei letzteren handelte es sich jedoch um Alternativangriffe von, eigentlich auf Regensburg angesetzten, Bomberformationen. Wiener Neustadt, welches weiterhin ganz oben auf der Liste der anzugreifenden Ziele stand, erhielt dadurch eine neuerliche „Schonfrist". Die Entfernung von knapp über 700 Kilometer von Foggia nach Wiener Neustadt ließ zwar den Einsatz der *USAAF*-Begleitjäger zu, doch man erwartete gerade im Raum um Wien erbitterten Widerstand der deutschen Luftwaffe. Die amerikanischen Angriffe im Oktober und November 1943 auf Wiener Neustadt hatten dies bereits gezeigt.[270]

Nach der Operation *BIG WEEK* und mit der Zunahme der Verfügbarkeit von weitreichenden Zusatztanks und Begleitjägern vom Typ P-51 *Mustang* für die *USAAF* ging es Schlag auf Schlag. Im März 1944 flog die *8th USAAF* erstmals Berlin, die Hauptstadt des Deutschen Reiches an. Berlin war zu diesem Zeitpunkt bereits Ziel heftiger britischer Nachtangriffe. Mit neuen Zusatztanks konnten die *8th* und *15th USAAF* die Reichweite der P-38 auf 940 Kilometer erhöhen. Somit konnte die *8th USAAF* mit der P-38 *Lightning* und der P-51 *Mustang* den Bombern auch über Berlin Begleitschutz geben. Am 3. März 1944 griff die *8th USAAF* erstmals Berlin an, doch verhinderte schlechtes Wetter einen effektiven Bombenabwurf. Aufgrund der Verfügbarkeit des H2X- bzw. H2S-Radars ging man zwar zunehmend dazu über, dieses für einen Bombenabwurf zu verwenden, doch waren die dabei erreichten Trefferergebnisse in keinster Weise mit jenen eines Angriffes bei guter Sicht zu vergleichen. Die Bomber verfehlten in der Regel völlig das Ziel. Mit der gesamten Bombenlast zurück nach England zu fliegen, erschien den *USAAF*-Planern aber auch nicht sinnvoll. Zudem mussten die Bomben sowieso über dem englischen Kanal oder der Adria abgeworfen werden, um nicht eine riskante Landung mit voller Bombenzuladung riskieren zu

[270] *AFHRA* MF A6388: The Counter Air Program. Directives and Priorities of the Counter Air Program, 1232.

müssen. So wurde es zunehmend üblich, die Bomben auf Ausweichziele abzuwerfen, und dies auch bei schlechter Sicht oder Bewölkung.[271]

Die Bevölkerung des Deutschen Reiches empfand diese amerikanischen „Fehlwürfe“ bei Tage zunehmend als „Terrorangriffe“. Und auch in den besetzten Gebieten, wie in Frankreich, führten diese Bombenfehlwürfe zu großen Opfern unter der Bevölkerung. Gerade für die französische Bevölkerung war es nicht leicht, neben der schmachvollen deutschen Besatzung auch die Bombenabwürfe der „Verbündeten“ ertragen zu müssen. Und diese Bombenabwürfe begannen sich zunehmend zu steigern, denn die *9th USAAF* hatte im Frühjahr 1944 damit begonnen, mit ihren mittleren Bombern das französische Transportnetz zu zerstören. Dies diente der Vorbereitung der alliierten Invasion, welche für den Sommer 1944 vorgesehen war. Bis zu diesem Zeitpunkt musste das französische Eisenbahnnetz weitgehend zerstört werden, um eine umfangreiche Verlegung deutscher Truppenverbände zu verhindern. Wichtige Rangierbahnhöfe und Verkehrsknotenpunkte im Norden Frankreichs wurden daher auch von den schweren Bombern der *8th USAAF* angegriffen.[272]

Am 5. März 1944 gelang den Amerikanern erstmals ein erfolgreicher Bombenabwurf auf Berlin. Die *8th USAAF* flog den ersten Luftangriff auf die Hauptstadt des Dritten Reiches. Die deutsche Luftwaffe machte diesen Einsatz jedoch zu keinem leichten Unterfangen. Von 730 eingesetzten B-17- und B-24-Bombern wurden insgesamt 69 abgeschossen und weitere 347 zum Teil schwer beschädigt. Sechs weitere Bomber mussten nach der Landung verschrottet werden, womit beim ersten strategischen Luftangriff der *8th USAAF* auf Berlin insgesamt 75 Bomber, also knapp 10 % der eingesetzten B-17 und B-24, verloren worden waren. Die *100th BG* verlor davon alleine fünfzehn ihrer eingesetzten B-17. Der bis dahin höchste Verlust einer Bombergruppe über Europa. Die amerikanischen Bomber hatten aber am helllichten Tage knapp 1.600 Tonnen Bomben auf Ziele in der Reichshauptstadt abgeworfen und die 801 eingesetzten *USAAF*-Jägerpiloten beantragten zusätzlich den Abschuss von 81

[271] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, *USAAF* Heavy and Medium Bombers in the ETO, 245.
[272] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Pre-Invasion Operations 138-184.

deutschen Jägern bei elf eigenen Verlusten.[273] Tatsächlich markierten die amerikanischen Verluste an diesem Tag jedoch die höchsten der an einem Tag erlittenen des gesamten Krieges. Die Amerikaner ließen aber nicht locker. Weitere Angriffe der *8th USAAF* auf Berlin erfolgten in den nächsten Tagen und Monaten. Insgesamt sieben bis zur alliierten Invasion in Frankreich. Mitte März 1944 wurde dann neuerlich auch Braunschweig, Oberpaffenhofen, München und erstmals auch Erkner (Kugellagerfabriken) angegriffen. Alleine beim Angriff auf Erkner verlor die deutsche Luftwaffe 79 Jäger in der Luft und acht am Boden.[274]

Nach den Erfolgen der *8th USAAF* im Februar und März 1944 sollten endlich auch die amerikanischen Bomber aus Italien wieder wichtige Schläge gegen strategische Ziele durchführen. Die *15th USAAF* plante für den 17. März 1944 einen ersten Großangriff auf Produktionsstätten der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im Raum südlich von Wien. Die britische Auslandsaufklärung und Aufklärungsflüge mit *RAF*- und *USAAF-Mosquitos* hatten die intensiven Verlagerungsanstrengungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im Winter 1943/44 erkennen lassen. Am 17. März 1944 sollten daher die B-17- und B-24-Bomber der *15th USAAF* das „W.N.F. – Werk III“ in Fischamend sowie die beiden Flugplätze von Bad Vöslau und Schwechat angreifen. In Bad Vöslau vermutete die Amerikaner zu Recht einen verlagerten Teil der Endmontage der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“.[275] Aufgrund von starker Bewölkung im Zielraum konnte jedoch nach dem Anflug von den Bombern kein einziges Ziel ausgemacht werden und die Bomben wurden durch Lücken in den Wolken auf vermeintliche Industrieziele abgeworfen. Dabei fielen zum ersten Mal auch Bomben auf die Außenbezirke von Wien. Zwei Tage später, am 19. März 1944 bei einem geplanten neuerlichen Angriff auf Steyr, konnten 319 Bomber ihr Ziel aufgrund von starker Bewölkung ebenfalls nicht ausmachen. Auf dem Rückflug bombardieren die Bomber daher als Ausweichziele das „W.N.F. – Werk V“ in

[273] *Hammel*, Air War Europa, 259. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944. – Tatsächlich hatte die deutsche Luftwaffe 66 Flugzeuge verloren. Insgesamt 37 Jägerpiloten waren dabei gefallen.
[274] *Hammel*, Air War Europa, 262-271.
[275] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 17. March 1944.

Klagenfurt und den Fliegerhorst von Graz. Durch heftige deutsche Jägerangriffe und Flak gingen dabei achtzehn Bomber verloren.[276]

Die *15th USAAF* stellte zunehmend fest, wie sehr sich das Wetter nördlich der Alpen von jenem im Süden unterscheiden konnte. Man beschloss daher, ab sofort vor jedem Angriff vorgestaffelt zwei P-38 *Lightning* zur Wetteraufklärung vorauszuschicken. Erst wenn diese Aufklärer gutes Wetter im geplanten Zielraum meldeten, wollte man die schweren Bomber einen Angriff durchführen lassen. Zu diesem Zweck wurde eine eigene Staffel aufgestellt. Diese Wetteraufklärungseinsätze waren für die Piloten durchaus riskant, doch wurden diese oft einzeln oder zu zweit fliegenden Maschinen nur mehr in Ausnahmefällen von der deutschen Luftwaffe angegriffen, da die Luftwaffe die eigenen, immer kostbarer werdenden Ressourcen schonen wollte.[277] Sogar der Flak wurde verboten, auf hochfliegende Aufklärer das Feuer zu eröffnen. [278]

Anfang 1944 hatte die *USAAF* in insgesamt drei Monaten nur acht Angriffe auf Ziele in der „Ostmark" durchgeführt, von denen nur die Angriffe auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" und die Kugellagerproduktion in Steyr von strategischer Bedeutung waren. Folgende Übersicht zeigt die Angriffe der *15th USAAF* auf Ziele in der „Ostmark" im 1. Quartal 1944:[279]

Luftangriffe der *USAAF* auf Ziele in der „Ostmark" 1944 - 1. Quartal 1944			
Datum	**Angriffsziel/ Produktion**	**Eingesetzte Bomber/Jäger**	***USAAF*-Verluste**
7. Jänner 1944	Wiener Neustadt A/C	- / 24	- / 8
16. Jänner 1944	Klagenfurt A/C	77 / 50	- / 3
31. Jänner 1944	Klagenfurt A/D	77 / 76	2 / -

[276] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 19. March 1944. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944.
[277] *AFHRA* MF A6388: The Counter Air Program. Directives and Priorities of the Counter Air Program, 1232.
[278] BAMA RL 5/13-470: Anträge auf Zuerkennung von Abschüssen der Flakartillerie durch die Flakgruppe Wiener Neustadt, Flak-Regiment 88.
[279] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Missions from January to March 1944.

23. Februar 1944	Steyr B/B	102 / 150	17 / -
24. Februar 1944	Steyr B/B	87 / 146	16 / 3
25. Februar 1944	Klagenfurt A/C Graz A/C	17 / - 31 / -	2 / - 6 / -
17. März 1944	Fischamend A/C Schwechat A/D Bad Vöslau A/D	88 / ?	4 / -
19. März 1944	Klagenfurt A/C Graz A/D	319 / 150	18 / -

Anmerkungen:

A/C	**A**ir**c**raft Industry	Flugzeugindustrie
A/D	**A**ir**d**rome	Fliegerhorst
B/B	**B**all **B**earing Industry	Kugellagerfabrik

Hinzu kamen noch einige wenige Angriffe der *15th USAAF* im Rahmen der Operation *BIG WEEK* auf die Bf109-Produktion im wichtigen *Messerschmitt*-Werk in Regensburg. In Anbetracht der ursprünglich ambitionierten Planungen der *USAAF* war die Intensität der Angriffe in den ersten Monaten des Jahres 1944 somit eher bescheiden geblieben. Sobald das Wetter besser wurde, wollte man jedoch mit einer neuerlichen großräumigen *POINTBLANK*-Offensive beginnen. Hierzu wurden weiter eifrig Begleitjägerverbände in Stellung gebracht. Amerikanische Jäger vom Typ P-51 *Mustang* wurden weiter nach England und auch nach Italien zugeführt und die P-47 *Thunderbolt* den taktischen Luftflotten, also der *9th* und *12th USAAF* zugewiesen. Dort wurden sie zur Vorbereitung der alliierten Invasionen für Angriffe gegen Bodenziele eingesetzt.

2.5 Die Niederringung der deutschen Luftwaffe 1944

Nachdem die Beteiligung der *15th USAAF* an der *BIG WEEK* ausschließlich Regensburg und Steyr gegolten hatte, sollten als nächstes die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ angegriffen und endgültig zerstört werden. Die *15th USAAF* hatte Ende März 1944 bereits fünf Bombergeschwader mit insgesamt neunzehn schweren Bombergruppen zur Verfügung. Es waren dies das *5th Bomber Wing* (*5th BW*) mit sechs B-*1*7-Bombergruppen, sowie das *47th, 49th, 55th* und *304th BW* mit insgesamt dreizehn B-24-Bombergruppen. Hinzu kam das *306th Fighter Wing* (*306th FW*) mit drei P-38- und einer P-47-Jägergruppe. Diese Geschwader lagen verteilt um Foggia auf insgesamt sechzehn ehemaligen deutschen Feldflugplätzen. Diese waren für die Aufnahme der schweren Bomber sowie der Begleitjäger wesentlich erweitert worden. Das *5th BW* lag im Raum Incornata, das *47th BW* in Manduria, das *49th BW* im Raum Foggia, das *55th BW* in Spinazolla und das *304th BW* in Cerignola. Im Dezember 1943 hatte die *15th USAAF* über 499 einsatzbereite (*operational*) und 182 nichteinsatzbereite (*nonoperational*) Bomber verfügbar. Vier Monate später, Ende März 1944, waren bereits 1.055 Bomber für mögliche Einsätze vorhanden. Von diesen waren am 31. März 1944 insgesamt 846 viermotorige Bomber der Typen B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator* einsatzbereit.[280]

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ hatten ihre monatliche Produktion an Bf109-Jägern im Frühjahr 1944, trotz der im Winter 1943/44 durchgeführten Verlagerungen, auf 400 Bf109 der Baureihe „Gustav“ im März 1944 steigern können.[281] In allen sieben vorhandenen Hauptwerken der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurde die Bf109-Produktion mit Vehemenz vorangetrieben. Die Schäden, welche vor allem 1943 in den Produktionsstätten in Wiener Neustadt und Klagenfurt durch die Bombardierungen entstanden waren, hatte man inzwischen zu einem großen Teil behoben. Dies war auch den weitreichenden *Mosquito*-Aufklärern der *RAF* und *USAAF* nicht verborgen geblieben.[282] Die

[280] *AFHRA*, MF A6388, The History of the 15th *USAAF*, 1302. *AFHRA* MF A6377: The History of the Mediterranean Allied Air Forces (MAAF), December 1943-September 1944, 46.
[281] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 454f.
[282] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.S.57 Wiener Neustadt 17. February 1944.

frisch produzierten Bf109-Jagdflugzeuge in der Version Bf109G wurden im großem Stil in Wiener Neustadt, Bad Vöslau und Fischamend endmontiert, eingeflogen und für die Abnahme durch die deutsche Luftwaffe vorbereitet. Nach den zum Teil schweren Beschädigungen in den *Messerschmitt*-Werken Augsburg (erster Angriff der *15th USAAF* am 19. Dezember 1943) und Regensburg (wiederholte Angriffe der *15th USAAF* im Rahmen der *BIG WEEK*) war die Bedeutung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sogar noch gestiegen.[283] Am 29. März 1944 wurde daher von den *United Strategic Air Forces in Europe* (*USSTAF*) für die *15th USAAF* folgende *Primary Target*-Liste erstellt:[284]

1. GN 3834 A & B Steyr-Daimler-Puch Kugellagerfabrik, Steyr
2. GY 4850 W.N.F., Fischamend
3. GY 4808 A & B W.N.F. I & W.N.F. II, Wiener Neustadt
4. GY 4854 W.N.F., Bad Vöslau
5. BH 93 A & B Duna Flugzeugwerk, Szigetszentmiklos
6. BH 43 A & C Ungarische Waggon & Maschinenwerke, Györ
7. BR 24 I.A.R Flugzeugfabrik, Brasov
8. GY 4752 Messerschmitt AG, Augsburg
9. GY4759 Oberpfaffenhofen Fertigungsflugplatz, München
10. GY 4855 Schwechat Fertigungsflugplatz

Bevor die Angriffsplanungen der *USSTAF* für die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ umgesetzt wurden, sollte die *15th USAAF* noch einen weiteren Angriff auf Steyr fliegen. Dieser fand am 2. April 1944 statt, als insgesamt 280 Bomber, begleitet von 154 Jägern der *15th USAAF* die beiden Fabriken in Steyr bombardierten. Die dabei erzielten Treffer waren derart erfolgreich, dass man

[283] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 454.
[284] *AFHRA* MF6378: The Counter Air Program. Point Blank Priorities 29. March 1944, 857. – Die im Text folgenden Ziellisten wurde vom Verfasser zum besseren Verständnis ins Deutsche übersetzt. Die Buchstaben/Zahlen-Kombinationen entsprechen der Codierung der einzelnen Ziele. Durch diese Codes waren die Ziele in den Planungen leichter zuordenbar.

von der Zerstörung der Werksanlagen in Steyr ausging. Die Verluste waren aber mit 28 Bombern, bzw. 10 % der eingesetzten Maschinen hoch gewesen. Den deutschen Jägern war es trotz der P-38-Begleitjäger immer wieder gelungen, zu den amerikanischen Bomberpulks durchzubrechen. Insgesamt beantragten die *USAAF*-Piloten und Besatzungsmitglieder den Abschuss von 116 deutschen Jägern, die vermutliche Zerstörung von 43 weiteren und die Beschädigung von sechzehn. Diese hohen Zahlen zeigen die Intensität der Gefechte, entsprechen jedoch in keinster Weise den tatsächlichen Verlusten der deutschen Luftwaffe am 2. April 1944.[285] Diese waren wesentlich geringer. Von 226 vom „Jagdführer Ostmark" eingesetzten Jagdmaschinen waren zwanzig, darunter vier zweimotorige Zerstörer, abgeschossen worden.

Unmittelbar nach dem erfolgreichen Angriff auf Steyr wurde die Zielliste der *15th USAAF* sofort wieder auf den neuesten Stand gebracht:[286]

1. GY 4808 A & B W.N.F. I & W.N.F. II, Wiener Neustadt
2. GY 4850 W.N.F., Fischamend
3. GY 4854 Fertigungsflugplatz Bad Vöslau
4. BH 93 A & B Duna Flugzeugwerk, Szigetszentmiklos
5. GY 4752 Messerschmitt AG, Augsburg
6. V.K.F. Kugellagerfabrik, Stuttgart
7. GY4759 Oberpfaffenhofen Fertigungsflugplatz, München
8. BH 43 A & C Ungarische Waggon & Maschinenwerke, Györ
9. BR 24 I.A.R Flugzeugfabrik, Brasov
10. GY 4855 Schwechat Fertigungsflugplatz

[285] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 2. April 1944. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944.
[286] *AFHRA* MF A6378: The Counter Air Program. Point Blank Targets 3. April 1944, 875.

Die drei wichtigsten Werke der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt („W.N.F. – Werk I“ und „Werk II“) und Fischamend („W.N.F. – Werk III“) sowie die Bf109-Endmontage in Bad Vöslau standen nun an erster Stelle.

Am 12. April 1944 erfolgte der erste Angriff der *15th USAAF* seit mehreren Monaten auf den Wiener Neustädter Komplex. Ursprünglich für den 8. April und als gemeinsamer Angriff mit einem Einflug der *8th USAAF* geplant, war dieser Einsatz aufgrund des Wetters mehrmals verschoben worden. Am 12. April 1944 sollten die Bomber der *15th USAAF* in drei Angriffsverbänden ihre Ziele in Wiener Neustadt, Fischamend und Bad Vöslau attackieren. Insgesamt 495 viermotorige Bomber und 197 ein- und zweimotorige Begleitjäger starteten zum Angriff. Der Anflug der Bomber wurde von den Funkmessgeräten der deutschen Luftwaffe schon über dem Balkan erkannt und die notwendigen Abwehrmaßnahmen eingeleitet. Flakeinheiten und fliegende Verbände wurden in Alarmbereitschaft versetzt und erste Startbefehle erteilt. Über Westungarn, im Anflug auf den Neusiedlersee, welcher als Wendemarke dienen sollte, erfolgten die ersten Gefechte mit den deutschen Jagdflugzeugen.[287]

Alle drei *15th USAAF* Bomberverbände konnten aber erfolgreich ihre Ziele angreifen. Auf das „Werk I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt warfen 136 B-24-Bomber insgesamt knapp 287 Tonnen Bomben ab, Fischamend wurde von 166 B-*17*-Bombern und Bad Vöslau von weiteren 137 B-24-Bombern bombardiert.[288] Die B-*17*-Bomber der *5th BW* waren bei ihrem Angriff auf Fischamend von *Colonel* Jacob E. Smart, dem *Commanding Officer* der *97th BG,* angeführt worden. Nach seinem Dienst als Planungsoffizier unter anderem auf der Konferenz von Casablanca hatte er im Frühjahr 1944 auf eigenes wiederholtes Bitten das Kommando über eine schwere Bombergruppe

[287] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 265, Attacks of 12. April 1944,1383. – *AFHRA* MF A6440: Air Operation Report 12. April 1944. – *AFHRA* MF A6451: Mission Report 12. April 1944 Wiener Neustadt.
[288] *AFHRA*: 15th *USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 12. April 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt, Fischamend and Bad Vöslau 12. April 1944.

erhalten, obwohl ein derart hochrangiger Geheimnisträger nicht über Feindgebiet eingesetzt werden sollte.[289]

Die deutsche Luftwaffe setzte am 12. April 1944 insgesamt 140 ein- und zweimotorige Jäger der 7. Jagddivision gegen die Bomber ein. Insgesamt hatte die 7. Jagddivision am 1. April 1944 im Raum „Ostmark" und Süddeutschland neun Jägergruppen und vier Zerstörergruppen mit insgesamt knapp 300 einmotorigen und 80 zweimotorigen Zerstörern verfügbar.[290] Hinzu kamen noch einige Werksschutz- und Trainingsstaffeln (z. B. des Jagdgeschwaders 108 aus Bad Vöslau) sowie verbündete italienische und ungarische Staffeln. So waren am 12. April auch zwei deutsche in Italien stationierte Jägergruppen im Einsatz sowie ein ungarischer Zerstörerverband. Am 12. April 1944 konnten diese Jäger gemeinsam mit der Flak um Wiener Neustadt und südlich Wiens insgesamt elf Bomber und zwei Begleitjäger der *15th USAAF* abschießen. Dem standen Verluste der 7. Jagddivision von neun Jägern und sechs Zerstörern gegenüber. Aufgrund der Dreiteilung des *USAAF*-Angriffes hatten die deutschen Jägerleitoffiziere im Gefechtsstand der 7. Jagddivision die Einsätze der eigenen Jäger nicht auf ein Schwergewicht zusammenfassen können und hatten es auch nicht geschafft, alle verfügbaren Jäger starten zu lassen. Zusätzlich hatten die amerikanischen P-38-Begleitjäger die Bomberverbände erfolgreich gegen die gestarteten Jäger verteidigt. Die Abwehr der deutschen Luftwaffe gegen den Einflug der *15th USAAF* am 12. April 1944 war daher ein völliger Misserfolg.[291]

Im Gegensatz dazu waren jedoch die durch die *15th USAAF* verursachten Bombenschäden in Wiener Neustadt, Fischamend und Bad Vöslau umso folgenreicher. In Wiener Neustadt waren zwar die beiden Wiener Neustädter Werke nur leicht beschädigt worden, das „Werk III" in Fischamend vermeldete jedoch einen 100 % Fertigungsausfall für unbestimmte Zeit. In Bad Vöslau waren mehrere fertig montierte Bf109-Maschinen am Boden zerstört worden, doch die überaus wichtige Endmontage war nicht getroffen worden. Durch die in Fischamend erreichten Zerstörungen war der erste strategische Angriff der *15th*

[289] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 57-63.
[290] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 464.
[291] *AFHRA* MF A6378: Operational Summary of Attack on Wiener Neustadt, Fischamend and Bad Vöslau. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 482-483.

USAAF auf den Komplex der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im Jahr 1944 jedenfalls ein Erfolg. Der 12. April 1944 stellte daher den tatsächlichen Beginn der Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ dar.[292]

Am 23. April 1944 erfolgte der zweite Schlag der *15th USAAF*. Das „W.N.F. – Werk III“ in Fischamend war nach dem 12. April 1944 von den *USSTAF*-Planungsoffizieren vorerst von den Ziellisten gestrichen worden, Wiener Neustadt jedoch auf Platz eins und Bad Vöslau auf Platz zwei vorgerückt. Hinter Bad Vöslau folgte auf dem dritten Platz das *Heinkel*-Werk in Schwechat bei Wien.[293] Am 23. April 1944 sollten nun erneut Wiener Neustadt und Bad Vöslau sowie auch erstmals Schwechat bombardiert werden. Wie am 12. April flogen auch am 23. April drei Angriffsverbände ein. Aufgrund eigener Aufklärung sowie basierend auf der Auswertung des letzten Angriffes rechnete man im Wiener Neustädter und Wiener Raum mit starker Flakabwehr sowie einem deutschen Jagdfliegereinsatz von ca. 175 bis 200 einmotorigen und 40 bis 50 zweimotorigen Jägern.[294] Die Amerikaner lagen mit ihren Schätzungen ziemlich richtig, denn zum Jagdeinsatz starteten tatsächlich 174 deutsche ein- und zweimotorige Tagjäger, von denen 169 Feindberührung meldeten.[295] Drei Begleitjägergruppen der *306th FW* waren dem Wiener Neustädter Verband, je eine den beiden anderen Verbänden zugeteilt worden. Neben den P-38 *Lightning* und P-47 *Thunderbolt* Jägern waren zum ersten Mal Maschinen vom Typ P-51 *Mustang* über der „Ostmark“ im Einsatz. Sie gehörten zur *31st FG*, welche dem Wiener Neustädter Angriffsverband zugeteilt worden war.[296]

Der Anflug der Bomber der *15th USAAF* lief wie geplant. Insgesamt siebzehn Bombergruppen mit fast 600 Bombern und fünf Jägergruppen mit 340 Begleitjägern waren zum Einsatz gestartet. Über dem Neusiedlersee schwenkten

[292] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 12. April 1944. – BAMA RW 21-46/11: Fernschreiben Rüstungsinspektion XVII an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 20. April 1944.
[293] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. G. 92 Wiener Neustadt 12. April 1944. – *AFHRA* MF A6377: The Counter Air Program. Changes in Point Blank Priorities. 22. April 1944, 907. – *AFHRA* MF A6378: Intelligence Annex Operations Order 22. April 1944, 1668.
[294] *AFHRA* MF A6378: Tactical Mission Report 23. April 1944.
[295] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 526.
[296] *AFHRA*: 15th *USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 23. April 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt, Bad Vöslau and Schwechat 23. April 1944.

die in mehreren Formationen hintereinander fliegenden Bomberverbände in Richtung Westen. Die ersten deutscher Jäger versuchten über dem Neusiedlersee die Bomber anzugreifen. Wie üblich hatten sie dazu abseits des Bomberverbandes gesammelt, diesen überholt und geschlossen von vorne attackiert. Diese Angriffe der Jäger blieben aber ohne Erfolg. Als die Bomber vor Wiener Neustadt in die Reichweite der schweren Flakbatterien kamen, drehten die Jäger wieder ab. Das „Flakregiment 88 Wiener Neustadt“ eröffnete aus insgesamt 97 schweren Flakgeschützen das Feuer auf die Bomber. Darunter waren auch zwölf schwere Eisenbahngeschütze vom Kaliber 12,8 cm. Die Bomber reagierten darauf mit dem Abwurf von Stanniolstreifen, um die Funkmessgeräte der Flakbatterien zu stören. Dies gelang auch, hatte jedoch keine Auswirkungen, da die Flakbatterien sofort dazu übergingen, optisch, also mittels Entfernungsmessgeräten, zu schießen.[297] Von den 36 B-*17* der *99th BG*, der Führungsgruppe des Wiener Neustädter Verbandes wurden durch das überaus genaue Flakfeuer insgesamt 31 Bomber zum Teil schwer beschädigt. Für den Umstand, trotz des schweren Flakfeuers auf Kurs geblieben zu sein und die Bomben abgeworfen zu haben, wurde der gesamte Verband nach seiner Rückkehr mit einer *Distinguished Unit Citation* (*D.U.C*) ausgezeichnet.[298]

Von den sieben auf Wiener Neustadt angesetzten B-17- und B-24-Bombergruppen war eine Gruppe aufgrund starker Bewölkung wieder umgekehrt. Die restlichen konnten wie geplant das „Werk I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ bombardieren. Die letzte Gruppe, bestehend aus Bombern der *460th BG*, warf dabei insgesamt 3.642 Stück 20 *Pound* (ca. 10 kg) Splitterbomben ab. Diese sollten die am Boden abgestellten, bereits fertig montierten Jäger treffen. Beim Abflug der Bombergruppen von Wiener Neustadt erfolgten neuerliche Angriffe durch deutsche Jäger, die aber durch P-51-Begleitjäger abgewehrt werden konnten. Vier Bomber und fünf Begleitjäger wurden jedoch abgeschossen, darunter drei P-51 *Mustang*, der erste Verlust an

[297] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 506. – *AFHRA* MF A6378: Operational Summary of Attack on Wiener Neustadt, Bad Vöslau and Schwechat.
[298] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 276, Attacks of 23. April 1944,1383.

P-51 durch die *15th USAAF* bei einem strategischen Angriff.[299] Viele Bomber waren schwer beschädigt worden, darunter auch die B-17 von *Colonel* Smart, welcher mit seiner *97th BG* erneut über Wiener Neustadt im Einsatz gewesen war.[300] Die Piloten der *31st FG* beantragten zehn sichere Abschüsse, darunter alleine zwei Bf110 und eine Fw190 durch den *Commanding Officer Colonel* Charles McCorkle, für sich. Die *Mustang*-Piloten der *15th USAAF* hatten sich bei ihrem ersten Einsatz über dem Reichsgebiet erfolgreich bewährt.[301]

Das Ergebnis der Bombentreffer auf die beiden Produktionsstätten der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt am 23. April 1944 war diesmal besser als jenes des 12. April. Es war den Bombern der *15th USAAF* zwar nicht gelungen, das „Werk II“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zu treffen, doch das „Werk I“ wurde durch mehrere Treffer neuerlich beschädigt und eine Vielzahl abgestellter Flugzeuge vernichtet. Eine Auswertung der nach dem Angriff geschossenen Aufklärungsfotos ergab jedoch, dass zumindest noch ein weiterer Angriff erforderlich sein würde.[302] Der Bombenangriff vom 23. April 1944 hatte aber erstmals auch massive Auswirkungen auf die zivilen Stadtteile von Wiener Neustadt. Der Bombenabwurf einer der sieben Bombergruppen (der *97th BG*) auf das „W.N.F. – Werk II“ war nämlich aufgrund eines Flaktreffers am Führungsflugzeug im Stadtzentrum von Wiener Neustadt niedergegangen. Der Abwurf der Bomben hatte erhebliche Schäden an den zivilen Wohnvierteln und der historischen Bausubstanz der Stadt zur Folge.[303]

Im Ziel lagen hingegen die Bomben in Bad Vöslau und in Schwechat. In Bad Vöslau wurden die Bf109-Endmontage zu 100 %, die Vormontage zu 90 % sowie das Fertigungsband zu 90 % zerstört; auch die Einrichtungen des Fliegerhorstes wurden zur Gänze zerstört. Die *15th USAAF* flog hier einen ihrer erfolgreichsten Angriffe des gesamten Krieges. Die abgeworfenen Bomben der

[299] *AFHRA*: 15th *USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 23. April 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt, Bad Vöslau and Schwechat 23. April 1944.
[300] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 56.
[301] *AFHRA* A6379: Narrative Report 31st FG 23rd April 1944.
[302] *AFHRA* MF A6378: Tactical Mission Report 23. April 1944, 22. – *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.66 Wiener Neustadt 26. April 1944. – *AFHRA* MF A6452: Mission Report 23. April 1944 Wiener Neustadt.
[303] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 510.

angreifenden Staffeln waren fast ausnahmslos im Zielbereich explodiert. Der Flugplatz und seine Einrichtungen wurden völlig von Bomben eingedeckt. Bad Vöslau musste nach diesem Angriff als Standort der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ aufgegeben werden. In Schwechat waren die Bomber ebenfalls erfolgreich. Eine der großen Montagehallen der *Heinkel*-Werke war zerstört worden. Dort hatte man erst kurz davor mit der Produktion von *Heinkel*-Nachtjägern vom Typ He219 *Uhu* begonnen. In diesen Typ setzte man große Hoffnung im Einsatz gegen die britischen Bomber der *RAF*. Das *Heinkel*-Werk wurde durch den Angriff zu 30 % zerstört.[304]

Den Einsatz am 23. April 1944 bezahlte die *15th USAAF* mit dem Verlust von fünfzehn Bombern und fünf Jägern. Zehn der Bomber und alle Jäger waren dabei über Wiener Neustadt abgeschossen worden. Die Verbände der deutschen 7. Jagddivision, sowie eine von Italien aus eingesetzte Jagdgruppe, hatten dem gegenüber elf einmotorige Jäger und zwei Zerstörer verloren.[305] Erneute zeigt sich die große Diskrepanz zwischen den von den *USAAF*-Piloten und Besatzungsmitgliedern beantragten und den tatsächlichen Abschüssen. Die Amerikaner hatten den sicheren Abschuss von fünfzig deutschen Jägern, den wahrscheinlichen von weiteren fünfzehn und die Beschädigung von 31 beantragt. Die amerikanischen Angaben waren also gegenüber den tatsächlichen Verlusten der eingesetzten deutschen Jäger, um das Vierfache überhöht gewesen.[306] Die deutschen Abschussanträge waren wesentlich exakter. Insgesamt zwanzig Abschüsse waren am 23. April 1944 von deutschen Piloten beantragt worden, diese Zahl entsprach exakt den *USAAF*-Verlusten. Es muss jedoch hier berücksichtigt werden, dass auch die Flak einen nicht unwesentlichen Anteil an den Abschüssen der Bomber hatte. Viele *USAAF*-Bomber waren zuerst durch die

[304] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 23. April 1944. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 547.
[305] *AFHRA* MF A6378: Operational Summary of Attack on Wiener Neustadt, Bad Vöslau and Schwechat. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 526.
[306] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 276, Attacks of 23. April 1944. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944. – Hier ist anzumerken, dass die Abschusszahlen von den *USAAF*-Planern als „bestätigte Abschüsse“ (*confirmed kills*) angenommen wurden. So entstand bei der *USAAF* der Eindruck, dass sich auf Seiten der deutschen Luftwaffe dramatische Verluste abspielten. Dies war zwar grundsätzlich richtig, doch waren die Verluste in Wirklichkeit nicht derart hoch. Am Niedergang der deutschen Luftwaffe änderte diese Fehlbeurteilung aber nichts, da selbst die tatsächlichen Verluste gravierende Auswirkungen auf die Einsatzbereitschaft der deutschen Jäger und ihrer Piloten hatten.

Flak schwer beschädigt und schließlich durch die Jäger abgeschossen worden.[307] Der Angriff vom 23. April war der vorerst letzte Einflug der *15th USAAF* in die „Ostmark“ im April 1944. Wiener Neustadt blieb jedoch ein „*Target for tomorrow*“.

Während die *15th USAAF* im April 1944 ihre strategischen Operationen gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ durchführte, griff die *8th USAAF* im selben Monat ebenfalls Ziele der deutschen Flugzeugindustrie in Deutschland an. Der Druck der Operation *BIG WEEK* sollte aufrecht erhalten bleiben. Aufgrund der hohen Zahl an verfügbaren Flugzeugen waren die *USSTAF* bereits in der Lage, gezielte und aufeinander abgestimmte Operationen durchzuführen. Am 5. April 1944 griffen so zwei P-51-Gruppen und eine P-38-Gruppe im Raum München insgesamt elf deutsche Flugplätze an und zerstörten (ihren Angaben zufolge) 96 Flugzeugen am Boden und zwölf Flugzeuge in der Luft. Neben der Eskortierung der Bomber sollten die amerikanischen Jäger ab da auch in *Fighter Sweep* („Freie Jagd“) und *Strafing*-(„Tiefflugangriff“)-Einsätzen die deutsche Luftwaffe direkt am Boden treffen. Der Angriff des 5. April 1944 war gezielt gegen die deutschen Tagjagdverbände der „Reichsverteidigung“ gerichtet, denn die angegriffenen Flugplätze dienten vor allem den Tagjagdverbänden als Liegeplätze. Die *8th USAAF* verlor bei diesem Einsatz nur zehn eigene Jäger.[308]

Nach diesem Einsatz der Jäger des *VIII Fighter Command* flogen am 8. April 1944 insgesamt 611 Bomber der *8th USAAF* Angriffe gegen unterschiedliche Ziele der Flugzeugindustrie und der deutschen Luftwaffe. Die 780 beteiligten *USAAF*-Begleitjäger beantragten den Abschuss von 88 deutschen Jägern in der Luft und die Zerstörung von 49 weiteren am Boden. Im Gegenzug verlor die *8th USAAF* 34 Bomber und 23 Jäger. Verluste, die in Anbetracht der von der *USAAF* immer höher werdenden Anzahl an eingesetzten Bombern und Jägern zunehmend vernachlässigbar waren. Weitere Angriffe der *8th USAAF* erfolgten am 9. und 11. April 1944. Alleine am 11. April 1944 flogen 828 schwere

[307] BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 23. April 1944. – BAMA RL 5/13-470: Anträge auf Zuerkennung der Abstürze bei Sieding und Breitenau durch die Flakgruppe Wiener Neustadt, Flak-Regiment 88 vom 23. April 1944.
[308] *Hammel*, Air War Europa, 274.

Bomber und 819 Begleitjäger nach Deutschland. Sie verursachten schwere Schäden an diversen Industriezielen, überdies gaben die Piloten an, 117 deutsche Jäger in der Luft und am Boden vernichtet zu haben. Die eigenen Verluste betrugen hingegen 64 Bomber und sechzehn Jäger.[309]

Am 13. April 1944 wurden erneut Schweinfurt, Augsburg und Oberpfaffenhofen sowie weitere kleinere Ziele bombardiert. Die deutschen Jäger konnten bei diesen Angriffen aufgrund der zahlreichen Begleitjäger kaum zu den Bombern durchbrechen. Die Verluste der langsam fliegenden zweimotorigen Bf110- und Me410-Zerstörer stiegen sprunghaft an. Sie wurden von den wendigen amerikanischen P-51-Jägern bereits zersprengt, bevor sie überhaupt in Schussentfernung zu den Bombern kamen. Ab Mitte April 1944 führte die *8th USAAF* bereits fast täglich Angriffe gegen Ziele in Deutschland und Frankreich durch. Die amerikanischen P-51 *Mustang* und P-38 *Lightning* konnten dabei fast ausnahmslos die Bomber vor den deutschen Jägern schützen. Die deutschen Jäger verhielten sich zunehmend defensiver, griffen nur mehr ungeschützte Bomberpulks an oder warteten, bis die deutsche Flak einzelnen Bombern schwere Schäden zugefügt hatte und diese die schützenden Verbände verlassen mussten. [310]

Gegen Ende April 1944 steigerten sich die Angriffe der *8th USAAF* weiter. Am 24. April 1944, einen Tag nach dem Angriff der *15th USAAF* auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, erfolgte ein groß angelegter Einflug von 754 viermotorigen Bombern und 867 Jägern der *8th USAAF* aus England auf Ziele der deutschen Flugzeugindustrie in Landsberg, Oberpfaffenhofen, Friedrichshafen, Gablingen und Leipheim. Die *8th USAAF* verlor dabei 41 Bomber und achtzehn Jäger, beantragte aber auch den Abschuss von 79 deutschen ein- und zweimotorigen Jägern in der Luft und die Zerstörung von weiteren 72 Flugzeugen am Boden. Die Verbände der deutschen Luftwaffe hatten tatsächlich 39 Gefallene sowie zwölf Verwundete zu beklagen und insgesamt nicht 151 sondern „nur“ knapp sechzig Jäger und Zerstörer verloren.

[309] *Hammel*, Air War Europa, 274f.
[310] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force.

Die Verluste der deutschen Tagjagdverbände der „Reichsverteidigung“ im gesamten April 1944 betrugen 338 Gefallene sowie 147 Verwundete. Insgesamt 687 Maschinen waren zerstört und 211 beschädigt worden. Im April 1944 waren alleine beim Jagdgeschwader 27 (JG27), jenem Verband, der mit all seinen vier Jägergruppen gegen die Südeinflüge der *15th USAAF* im Einsatz stand, 27 Piloten getötet und 16 weitere verwundet worden. Insgesamt fünfzig Maschinen waren als Totalschaden abgeschrieben worden. Diese Verluste waren nur mehr schwer zu kompensieren.[311]

Ende April 1944 war die deutsche Luftwaffe somit endgültig in die Defensive gedrängt worden. Dem massenhaften Einsatz der amerikanischen Bomber und der weitreichenden Begleitjäger hatte man nichts mehr entgegenzusetzen. Innerhalb weniger Wochen und mit dem Einsatz der P-51 *Mustang* hatte sich das Blatt zugunsten der *USAAF* gewendet. Die offizielle amerikanische Geschichtsschreibung der *USAAF* bezeichnete unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkrieges den Monat April 1944 als jenen Monat, in welchem die deutsche Luftwaffe endgültig besiegt worden war. Die alliierte *POINTBLANK*-Strategie hatte sich nach den schwierigen Herbst- und Wintermonaten 1943/44 als erfolgreich erwiesen.[312]

2.5.1 Die Zerstörung der „Wiener Neustadter Flugzeugwerke“ – Mai 1944

Am 30. April 1944 wurde von den *United States Strategic Air Forces in Europe (USSTAF)* für die *15th USAAF* eine neue Zielprioritätenliste erstellt. Sie enthielt die Namen von Zielorten, an denen sich nach wie vor unzerstörte oder zumindest beschädigte deutsche Flugzeugwerke und Produktionsstätten befanden. Zusätzlich aufgenommen wurden bedeutende Standorte der deutschen Luftwaffe, wie Fliegerhorste oder Logistikknotenpunkte. Der

[311] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 552. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944.
[312] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force.

„Fliegerhorst Wiener Neustadt“ mit seiner wiederholt beobachteten hohen Belegung sowie der wichtige „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“ rückten dabei ebenfalls in den Fokus der *USAAF*-Strategen. Hinzu kamen andere Standorte, welche entweder Produktionseinrichtungen beherbergten oder einen wichtigen Standort der deutschen Luftwaffe darstellten. Die *USSTAF*-Zielliste nannte am 30. April 1944 zehn „Priorität 1“-Zielorte im süddeutsch-österreichisch-tschechischen Raum:[313]

1. Wiener Neustadt and A/D
2. Annecy
3. Brasov
4. Varese
5. Neubiberg
6. Graz-Thalerhof
7. Münchendorf
8. Wöllersdorf
9. Zwölfaxing
10. München-Riem

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ stellten somit Ende April 1944 nach wie vor das bedeutendste Ziel der *15th USAAF* im südlichen Teil des Deutschen Reiches dar. Im Mai 1944 fuhr die *15th USAAF* daher mit ihren Angriffen auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ fort. Es war dies nun der zweite Monat, in welchem die gesamte strategische Bomberflotte der *15th USAAF* fast ausschließlich mit der Vernichtung des Komplexes der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ beschäftigt war. Der erste Angriff der *15th USAAF* erfolgte dazu am 10. Mai 1944. Ursprünglich war er bereits für den 26. April

[313] *AFHRA* MF A6378: The Counter Air Program. Changes in Point Blank Priorities, 1001.

geplant gewesen, doch unbeständiges Wetter hatte eine mehrtägige Verzögerung bewirkt.[314]

Bereits am 21. April und auch am 5. Mai 1944 hatte die *15th USAAF* erste Angriffe auf die rumänischen Erdölraffinerien bei Ploiesti durchgeführt. Diese Angriffe stellten bereits den Auftakt zu einem baldigen geplanten Wechsel der Zielpriorität dar. Vorerst waren aber noch die deutsche Luftwaffe, ihre Produktionsstätten und ihre wichtigsten Standorte das bedeutendste Angriffsziel der *USSTAF*. Für die *15th USAAF*, zuständig für strategische Angriffe auf Ziele im südlichen Deutschen Reich, bedeutet dies im Frühjahr 1944 eine Konzentration ihrer Kräfte zur Vernichtung der „Wiener Neustäter Flugzeugwerke“ und aller ihrer bedeutenden Standorte. Man ging aber bei den alliierten *Combined Chiefs of Staff* (*CSS*) zunehmend davon aus, die deutsche Luftwaffe bis Ende April 1944 bereits so schwer getroffen zu haben, dass von einem effektiven Einsatz gegen die bevorstehende alliierte Landung in Nordfrankreich keine Rede mehr sein konnte. Der Mai 1944 war daher dazu vorgesehen, letzte, sogenannte „*Clean Up“*-Angriffe auf die deutsche Flugzeugindustrie durchzuführen. Durch diese abschließenden Bombenangriffe sollten nochmals alle verbliebenen Hauptproduktionswerke der deutschen Luftwaffenfertigung sowie deren wichtigste Verlagerungswerke getroffen werden. Zusätzlich konzentrierte sich die *9th USAAF* aus England im Mai 1944 darauf, den geplanten Invasionsraum in Nordfrankreich und die in der Tiefe liegenden Gebiete sukzessive zu bombardieren und für eine geplante alliierte Landung vorzubereiten. Daran beteiligten sich die schweren Bomber der *8th USAAF* mit gezielten Angriffen auf wichtige französische Verkehrsknotenpunkte und Verschiebebahnhöfe.[315]

Der Mai 1944 brachte somit die finale Offensive der *15th USAAF* gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ mit sich. Am 10. Mai 1944 wurde dazu als Auftakt der bis dahin größte Angriff der *15th USAAF* geflogen. Exakt 755 schwere Bomber und 284 Jäger, also 1.039 Flugzeuge, starteten zu ihrem

[314] *AFHRA* MF6378: The Counter Air Program. Point Blank Priorities, 995-1002.
[315] Ebd.,1002. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Plan for Overlord, 67-83.

Einsatz. Niemals wieder sollten in der „Ostmark“ so viele Flugzeuge bei einem Angriff auf einen so engen Raum wie Wiener Neustadt zum Einsatz kommen. Insgesamt zwanzig Bombergruppen der *15th USAAF* sollten Wiener Neustadt und seine Rüstungsobjekte angreifen. Unter den fünf eingesetzten *USAAF*-Begleitjägergruppen befand sich auch die, mit P-51 *Mustang* ausgestattete, *31st FG*. Neben den beiden Werken der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sollte diesmal auch erstmals der Fliegerhorst und der „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“ angegriffen werden. Fliegerhorst und Luftpark waren von hoher Bedeutung für die deutsche Luftwaffe. Die Belegung des Wiener Neustädter Fliegerhorstes mit Luftwaffen-Flugzeugen war seit Monaten die höchste aller Flugplätze der deutschen Luftwaffe im südlichen Deutschen Reich. Aufgrund seiner großen Ausdehnung und seiner wichtigen Instandsetzungseinrichtungen war er voll belegt.[316]

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ produzierten im Frühjahr 1944 in den beiden Stammwerken in Wiener Neustadt nach wie vor auf Hochdruck. Alleine am 29. April 1944 hatten alliierte Aufklärer am Werksflugplatz des „W.N.F. - Werk I“ insgesamt 87 Stück nagelneue Bf109-Jäger fotografiert.[317] Um die beiden Werke endgültig zu zerstören, hatte die *15th USAAF* alles aufgeboten, was verfügbar war. Das Wetter schwächte jedoch die geplante Wucht des Angriffes ab. Aufgrund von dichten Wolkenbänken über der adriatischen Küste mussten am 10. Mai 1944 insgesamt 327 Bomber wieder umkehren. Weitere 22 drehten aufgrund von technischen Gebrechen um. Somit befanden sich letztlich „nur“ 406 Bomber im Anflug auf Wiener Neustadt.[318] Angeführt wurden die Bomber von den B-17 des *5th BW*. Als Spitzengruppe flogen die B-17 der *97th BG* mit ihrem *Commanding Officer, Colonel* Smart, in der Führungsmaschine.[319]

Über dem Neusiedlersee wurde die *97th BG* als erste von den deutschen Jägern angegriffen. Die amerikanischen Begleitjäger konnten aber die deutschen Jäger sofort in Luftkämpfe verwickeln. Über Wiener Neustadt wurden die Bomber

[316] *AFHRA* MF A6384: Interpretation Reports GAF-Airdromes January 1944 to April 1945.
[317] *AFHRA* MF A6378: Tactical Mission Report 10. Mai 1944,18.
[318] Ebd., 19.
[319] *AFHRA*, MF A35575, *General (ret.)* Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, 67-72. – *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 293, Attacks of 10. May 1944.

dann von den zwanzig schweren Flakbatterien des „Flakregiments 88 Wiener Neustadt“ empfangen. Einer der ersten Bomber, welcher vom gezielten Flakfeuer getroffen wurde, war die Führungsmaschine der *97th BG*. Nur *Colonel* Smart und zwei weitere Besatzungsmitglieder überlebten dabei die Explosion ihrer B-17 *Flying Fortress* in der Luft. In den nächsten Minuten erlebte die Stadt Wiener Neustadt den heftigsten Luftangriff des gesamten Krieges. Über 400 Bomber brachten ihre Bombenlast in einen nur wenige Quadratkilometer großen Zielraum; dreizehn Bombergruppen warfen in fünf Wellen insgesamt 1.022 Tonnen Bomben ab. Allerdings fielen auch dreißig Bomber und vier Jäger bei diesem Angriff den deutschen Jägern und der Flak zum Opfer. Die *15th USAAF* erlitt an diesem Tag über Wiener Neustadt sogar ihre bis dahin schwersten Verluste über der „Ostmark“. Flog eine der Bombergruppen ohne Begleitschutz, wurde sie sofort von den deutschen Jägern angegriffen. So auch am 10. Mai 1944. Die deutschen Jäger waren noch immer durchaus erfolgreich. Gerade Bomber, welche auch bereits von der Flak getroffen worden waren, waren dann ein leichtes Ziel.[320]

Der deutschen Abwehr kam es dabei zu Gute, dass die B-17 *Flying Fortress* der *463rd* und die B-24 *Liberator* der *456th BG* am 10. Mai 1944 wegen der Bewölkung keinen Kontakt zu den eigenen Begleitjägern aufnehmen konnten. Sie wurden daher wiederholt heftig von deutschen Jägern angegriffen. Die *463th BG* verlor sieben ihrer 34 B-17 und die *456th BG* sechs ihrer 31 B-24. Ohne Begleitschutz waren die viermotorigen Bomber trotz enger Staffelung und schwerer Abwehrbewaffnung für die deutschen Jäger weiterhin ein leichtes Ziel. Neben den insgesamt dreißig abgeschossenen Bombern der *15th USAAF* an diesem Tag wurden weitere 31 schwer und 241 leicht von der Flak beschädigt.[321] Dies waren 72 % aller beim Angriff eingesetzten schweren Bomber. Die 7. Jagddivision bzw. der „Jagdführer Ostmark“ hatten insgesamt 159 einmotorige und 25 zweimotorige Jäger im Einsatz. Weitere 24 Jäger kamen vom „Jagdführer

[320] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 591. – BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 10. Mai 1944. – BAMA RL 5/13-470: Anträge auf Zuerkennung der Abstürze bei Vöstenhof, Kamensco, Beley, Otterthal, Zillingdorf und Frohsdorf durch die Flakgruppe Wiener Neustadt, Flak-Regiment 88 vom 10. Mai 1944.

[321] *AFHRA*: 15th *USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 10. May 1944.

Italien“. Von diesen Maschinen wurden siebzehn einmotorige Jäger abgeschossen.[322]

Der Angriff der *15th USAAF* vom 10. Mai 1944 war insgesamt trotz dieser Verluste ein voller Erfolg. Die Bf109-Fertigung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ musste in Wiener Neustadt aufgegeben werden. Beide Werke waren schwer getroffen, das „Werk II“ fast dem Erdboden gleichgemacht worden. Die unzerstörten Werkzeuge, Maschinen und Pressen sollten so rasch wie möglich geborgen und endgültig verlagert werden.[323] Aufklärung der *15th USAAF* ergab, dass die beiden Werke in Wiener Neustadt nachhaltig zerstört waren. Obwohl nur 54 % der ursprünglich gestarteten Bomber zum Abwurf gekommen waren, war ihr Treffergebnis diesmal nachhaltig.[324] Die am 10. Mai 1944 über Wiener Neustadt erlittenen Verluste waren für die *15th USAAF* demgegenüber verkraftbar. Im Verhältnis zu den angreifenden Flugzeugen hatten sie 7,3 % der angreifenden Bomber und 1,5 % der begleitenden Jagdflugzeuge betragen.[325]

Schlechter stand hingegen das Verhältnis bei den deutschen Piloten. Von 208 eingesetzten ein- und zweimotorigen Jägern waren knapp über 8 % abgeschossen worden. Zieht man für eine Beurteilung nur die vom „Jagdführer Ostmark“ eingesetzten Jäger heran, so betrugen die Verluste sogar 11 %. Viele der abgeschossenen Jagdmaschinen waren von erfahrenen Piloten geflogen worden. Ihre Zahl nahm im Frühjahr 1944 stetig ab. Auch zeigten sich bei den Jägerpiloten der deutschen Luftwaffe zunehmend psychische und physische Entkräftungserscheinungen. Während die Alliierten aufgrund der zunehmenden Anzahl an verfügbaren Bomber- und Jäger-Besatzungen diese wechselweise einsetzen konnten, flogen die deutschen Piloten fast täglich ihre Einsätze. Nur Krankheit oder Verwundung verhinderten einen permanenten Einsatz. Doch selbst hier wurden Einschränkungen durchgeführt. So wurde für die deutschen

[322] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 590. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944.
[323] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 10. Mai 1944. – ÖStA/AdR: Schadensbericht Direktor Dr. Steininger (W.N.F.) an Rüstungsinspektion XVII vom 22. Mai 1944.
[324] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 293, Attacks of 10. May 1944,1233. – *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.72 Wiener Neustadt 12. May 1944. – *AFHRA* MF A6455: Mission Report 10. May 1944 Wiener Neustadt.
[325] *AFHRA* MF A6455: Mission Report 10. May 1944 Wiener Neustadt.

Piloten im Frühjahr 1944 die Zeit für die Rekonvaleszenz nach einer Verwundung gekürzt. Maßnahmen, welche sich auch auf die Moral der einst so siegreichen Piloten der deutschen Luftwaffe nachteilig auszuwirken begannen. Es häuften sich Berichte, wonach Piloten aufgrund von „technischen Gebrechen“ ihren Feindflug vorzeitig abbrachen. Nicht wenige dieser Piloten landeten nach der Rückkehr wegen vermeintlicher „Feigheit vor dem Feinde“ vor einem Kriegsgericht.[326]

Am 12. Mai 1944, d. h. zwei Tage nach dem erfolgreichen Angriff der amerikanischen Bomber auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, wurden vom Hauptquartier der *15th USAAF* folgende *POINTBLANK*-Ziele, gereiht nach ihrer Wichtigkeit, genannt. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren nicht mehr darunter. Dagegen standen in Wiener Neustadt der Fliegerhorst und der Luftpark an erster Stelle:[327]

1. Wöllersdorf A/D and Air Park
2. Amme-Luther-Seck Atzgersdorf
3. Dornier Oberpfaffenhofen
4. München/Neubiberg Air Park
5. Zwölfaxing A/D
6. Veaces A/D
7. München Riem Air Park
8. Dornier Neuaubing
9. Graz/Thalerhof
10. München Riem

[326] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 214 u. 613.
[327] *AFHRA* MF A6378: The Counter Air Program. Changes in Point Blank Priorities 12. Mai 1944, 908.

Der nächste Angriff der *15th USAAF* sollte dem „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“ und dem Wiener Neustädter Fliegerhorst gelten. Zunächst flog die *15th USAAF* jedoch mit ihren schweren Bombern am 12. Mai 1944 im Rahmen der Operation *DIADEM* noch taktische Luftangriffe auf deutsche Truppenkonzentrationen in Italien. An der italienischen Front sollte endlich die seit Monaten bestehende hartnäckige deutsche Verteidigung durchbrochen werden. Weitere Angriffe auf Eisenbahnknotenpunkte in Italien sowie ein Angriff auf Ploiesti am 17. Mai 1944 folgten. Am 24. Mai 1944 waren, entsprechend der strategischen *USSTAF*-Zielliste, schließlich wieder Luftwaffenrüstungsbetriebe und somit Einrichtungen in Wiener Neustadt und Atzgersdorf als Ziel vorgesehen.[328] Zusätzlich sollte auch erstmals der Flugplatz Münchendorf angegriffen werden. Dort hatte man eine ungewöhnlich hohe Konzentration an abgestellten einmotorigen deutschen Jägern erkannt. Zu diesem Zweck starteten am 24. Mai 1944 von den Flugplätzen rund um Foggia insgesamt 789 Bomber und 317 Jäger der *15th USAAF*.[329] Um die deutschen Jägerkräfte zu zersplittern, teilte man die anfliegenden Bombergruppen in drei Angriffsverbände. Elf B-17- und B-24-Bombergruppen sollten Wiener Neustadt und je vier Münchendorf und Atzgersdorf angreifen. Drei Begleitjägergruppen (P-38, P-47) wurden dem Wiener Neustädter Verband, je eine P-51-Gruppe den beiden anderen Verbänden zugewiesen. Neben den Jägern der *31st FG* war diesmal auch erstmals die *52nd FG* mit ihren P-51 *Mustang* im Einsatz.[330]

Bei den Angriffen der schweren Bomber im April und Anfang Mai 1944 hatte man die Erfahrung gemacht, dass sich der Ost-West-Anflug als ungünstig für die Bomber erwiesen hatte. Aufgrund einer starken West-Ost-Höhenströmung waren die Bomber relativ lange dem deutschen Flakfeuer ausgesetzt gewesen, am 10. Mai 1944 etwa über Wiener Neustadt insgesamt elf Minuten lang. Ab sofort sollte daher der Anflug nicht mehr über den Neusiedlersee erfolgen, sondern man flog in den Luftraum südlich von St. Pölten und schwenkte dort in Richtung Osten. So war es möglich, mit der Höhenströmung in Richtung der Angriffsziele zu fliegen. Am 24. Mai 1944 wurde die neue Anflugroute zum ersten

[328] *Hammel*, Air War Europa, 290-309.
[329] *AFHRA*: 15th *USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 24. May 1944.
[330] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 619.

Mal angewandt. Der neue Kurs brachte jedoch die Herausforderung mit sich, exakt zu navigieren, da der markante Neusiedlersee als Navigationsmarke nicht mehr verfügbar war. Dies bereitet vor allem bei schlechtem Wetter Probleme. So auch am 24. Mai 1944, als die *450th BG* über die Wendemarke hinausflog und zu weit nördlich, im Luftraum westlich von Bad Vöslau in Richtung Osten schwenkte.[331]

Die Jägerleitoffiziere sowie die Flakoffiziere auf den Gefechtsständen des „Jagdführers Ostmark“ bzw. der 24. Flakdivision in Wien-Cobenzl hatten gegen die einfliegenden Bomber zeitgerecht die erforderlichen Abwehrmaßnahmen befohlen. Im Luftraum über Wiener Neustadt und südlich von Wien wurden die drei Angriffsverbände der *15th USAAF* von den schweren Flakgeschützen empfangen. Zusätzlich hatten die deutschen Jäger bereits über den Fischbacher Alpen mit ihren Einsätzen gegen die Bomber begonnen. Zur Abwehr der Bomber hatte der „Jagdführer Ostmark“ den Startbefehl an 120 einmotorige Jäger und 35 zweimotorige Zerstörer erteilt.[332]

Aufgrund von starker Bewölkung waren wie am 10. Mai 1944 einige Bomberverbände wieder umgekehrt, doch die Masse aller drei Angriffsverbände erreichte am 24. Mai 1944 ihre Ziele. Auf Wiener Neustadt warfen 226 B-24-Bomber knapp 500 Tonnen Bomben ab. Aufgrund von zum Teil dichten Wolkenbänken über dem Ziel konnten aber nur wenige Treffer beobachtet werden. Der Fliegerhorst Münchendorf wurde von den B-24-Bombern des *304th BW* mit leichten Splitterbomben angegriffen. Insgesamt 72 des 155 Bomber zählenden Verbandes konnten jedoch ihr Ziel nicht finden und warfen ihre Bomben zum Teil auf Ausweichziele ab. So wurde auch der Fliegerhorst in Graz-Thalerhof bombardiert. Atzgersdorf wurde von 129 B-17 *Flying Fortress* des *5th BW* bombardiert und ebenfalls verfehlt.[333] Der Einsatz der deutschen Jäger und der schweren Flak führten zum Abschuss von 21 Bombern und fünf Jägern. Der Großteil davon, vierzehn Bomber und zwei Jäger, wurden über Wiener Neustadt

[331] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 307, Attacks of 24. May 1944, 1143.
[332] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 655.
[333] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 307, Attacks of 24. May 1944, 1144.

abgeschossen.[334] Besonders schlimm hatte es die *450th BG* erwischt. Die 31 B-24-Bomber waren über den Wendepunkt hinausgeflogen und hatten dadurch den schützenden Schirm der eigenen Begleitjäger verlassen. Ohne Begleitschutz wurden sie sofort von den deutschen Jägern als lohnendes Ziel ausgemacht und angegriffen, insgesamt acht Bomber wurden abgeschossen. Erst über Funk zu Hilfe gerufene Begleitjäger der *14th FG* (P-38) und der *31st FG* (P-51) beendeten schließlich die Angriffe der deutschen Jagdmaschinen. Die restlichen Bomber der *450th BG* warfen ihre Bomben auf den, bereits im April zerstörten, Fliegerhorst Bad Vöslau ab.[335]

Im Gegensatz zum Angriff vom 10. Mai war jener vom 24. Mai 1944 ein Misserfolg. Die Planungsoffiziere der *15th USAAF* schrieben dies dem schlechten Wetter bzw. der starken Bewölkung zu. Dabei waren die eigenen Verluste gar nicht so hoch wie am 10. Mai 1944 gewesen. Der Angriff von 24. Mai 1944 war gleichzeitig mit einem Einflug der *8th USAAF* aus England koordiniert worden, um zu verhindern, dass sich die deutschen Jagdverbände im süddeutschen Raum auf den Südeinflug konzentrieren konnten. Insgesamt 616 Bomber und 953 Jäger der *8th USAAF* waren am 24. Mai 1944 aus England zu einem Angriff auf Berlin gestartet. Von diesen erreichten 507 Bomber ihr Ziel. Durch Jäger und Flak wurden davon 33 Bomber und sechzehn Jäger abgeschossen. Die Piloten der *8th USAAF* beantragten im Gegenzug den Abschuss von 32 deutschen Jägern. Erneut eine zu hohe Zahl.[336] Über der „Ostmark“ hatte die deutsche Luftwaffe zwölf einmotorige und zwei zweimotorige Jäger verloren.[337] Das unzureichende Ergebnis der Bombentreffer des 24. Mai 1944 ließ für die *15th USAAF* aber einen weiteren Angriff notwendig erscheinen. Tatsächlich waren die Schäden am Boden nur gering gewesen. Die Rüstungsinspektion XVII, verantwortlich für die Koordinierung der Rüstungsproduktion im Wehrkreis XVII, meldete geringe Schäden bei der in

[334] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 655. – BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 24. Mai 1944.
[335] *AFHRA*: 15th *USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 24. May 1944.
[336] *Hammel*, Air War Europa, 303.
[337] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 655. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944.

Wiener Neustadt noch bestehenden Bf109-Fertigung und keine Einschränkungen bei der laufenden endgültigen Verlagerung.[338]

Mitte Mai 1944 war den alliierten Truppen in Italien, nach fast einem Jahr intensiver Kämpfe, schließlich die Eroberung des Monte Cassino und der Durchbruch durch die deutsche „Gustavlinie“ gelungen. Dieser Durchbruch machte es möglich, die Bomberverbände der *15th USAAF* vollends auf den strategischen Bombenkrieg zu konzentrieren.[339] Am 29. Mai 1944 sollte daher bereits der nächste *POINTBLANK*-Angriff geflogen werden. Noch am 24. Mai 1944 über Wiener Neustadt von zwei P-38 *Lightning* geflogene Aufklärung hatte gezeigt, dass im Bereich des „Werk I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ neue fertigmontierte Bf109 erkennbar waren. Auch vermutete man noch eine Fertigung im, nördlich des Industrieflugplatzes gelegenen, Hangar des „Werk I“. Dieser war bis jetzt als einer der wenigen noch unbeschädigt geblieben. Er wurde tatsächlich von den „Amme-Luther-Seck-Werken“ (ALS-Werke) benützt. Die „ALS-Werke“ hatten ihren Hauptsitz in Atzgersdorf und führten zusätzlich auf dem Wiener Neustädter Industrieflughafen im Auftrage der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ Umrüstungen und Reparaturen von Bf109 durch.[340] Die in Wiener Neustadt durch die alliierten Aufklärer gemachten fotografischen Aufklärungsergebnisse führten zur Neuplanung des Angriffes.[341] Mit einem letzten Schlag sollten die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und der Luftwaffenstandort Wiener Neustadt durch die amerikanischen Bomber zerstört werden. Die Operation der *15th USAAF* sollte in zwei Phasen erfolgen. Zuerst ein Angriff gegen den Luftwaffenstandort Wiener Neustadt und dann ein Angriff gegen die wichtigsten Verlagerungsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“.[342]

[338] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 24. Mai 1944. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 659.
[339] *AFHRA* MF6378: The Counter Air Program. Point Blank Priorities, 1112. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Plan for Overlord, 67-83.
[340] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 619.
[341] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.91 Wiener Neustadt 24. May 1944.
[342] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, The Strategic Bomber Strikes Ahead, 278-322. – *AFHRA*, MF A6388, The History of 15th *USAAF*, The Counter Air Program, 1235.

Am 29. Mai 1944 starteten aus Italien insgesamt 1.175 Flugzeuge der *15th USAAF* zum Angriff auf Ziele in der „Ostmark“ und auf dem Balkan. Gleichzeitig flogen 2.258 Flugzeuge der *8th USAAF* aus England in Richtung Deutschland. Während die Bomber der *15th USAAF* Wiener Neustadt, Atzgersdorf und Ziele am Balkan angreifen sollten, flogen die Bomber der *8th USAAF* in Richtung Leipzig, Sorau, Posen (Flugzeugwerke), Tutow (Fliegerhorst) und Pölitz (Hydrierwerk). Die *8th USAAF* stellte dabei einen neuen Rekord an eingesetzten Begleitjägern auf. Nicht weniger als 1.265 P-38-, P-47- und P-51-Jäger des *VIII. Fighter Command* flogen in Richtung Deutschland. Gemeinsam mit den Jägern der *15th USAAF* waren somit am 24. Mai 1944 insgesamt 1.555 amerikanische Jäger am Himmel über dem Deutschen Reich im Einsatz. Dieser Übermacht konnte die deutsche Luftwaffe in der „Reichsverteidigung“ effektiv kaum mehr als 500 bis 600 Jäger und Zerstörer entgegensetzen.[343]

Tatsächlich war die Zahl der in den einzelnen Staffeln und Gruppen der Luftwaffe vorhandenen Jäger höher, doch für einen durchschnittlichen Einsatz war oft nur die Hälfte der Jäger einsatzbereit. Eine Jägergruppe der deutschen Luftwaffe mit Stab (vier bis fünf Bf109) und drei Staffeln (je zwölf Bf109) verfügte im Sommer 1944 im Schnitt über vierzig bis fünfzig Bf109. Von diesen waren aber meist nur 20 bis 25 einsatzbereit. Mit fortschreitendem Kriegsverlauf sank diese Zahl weiter ab. So konnte sich der Gruppenkommandeur einer Jagdgruppe der deutschen Luftwaffe im Frühjahr und Sommer 1944 glücklich schätzten, wenn er für einen Alarmstart überhaupt fünfzehn bis zwanzig Maschinen in die Luft bekam.[344] Die *USAAF* war der deutschen Luftwaffe hingegen bei ihren Einflügen im Mai 1944 bei den eingesetzten Jägern bereits um ein Vielfaches überlegen. Hinzu kamen aber noch die *USAAF*-Bomber, alleine am 29. Mai 1944 über dem Deutschen Reich insgesamt 1.586 *B-17* und B-24, welche ja das eigentliche Angriffsziel der deutschen Jäger darstellten.[345]

Die B-17- und B-24-Bomber der *15th USAAF* wurden am 29. Mai 1944 über der „Ostmark“ von einer dritten, mit P-51 *Mustang* ausgestatteten,

[343] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 312, Attacks of 29. May 1944, 1157. – *Hammel*, Air War Europa, 303.
[344] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 322.
[345] *Hammel*, Air War Europa, 306f.

Begleitjägergruppe eskortiert. Die *325th FG* hatte Anfang Mai ihre „alten“ P-47 *Thunderbolt* gegen die moderne P-51 *Mustang* ausgetauscht. Somit war auch diese Jägergruppe in der Lage, bis direkt in den Zielraum fliegen zu können. Nach dem Anflug der Bomber auf Wiener Neustadt warfen insgesamt dreizehn Bombergruppen aus 408 Bombern knapp 980 Tonnen Bomben auf ihre Ziele im Raum Wiener Neustadt ab. Diese waren das „Werk I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, der „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“ sowie der Fliegerhorst der deutschen Luftwaffe. Die angreifenden Bomber bombardierten abwechselnd einen der drei Zielkomplexe, um einander nicht die Sicht durch den aufgewirbelten Staub der explodierenden Bomben zu nehmen. Der mit Schwergewicht auf den Luftpark und den Fliegerhorst geflogene Angriff wurde, wie der Angriff auf Bad Vöslau vom 23. April 1944, einer der erfolgreichsten der *15th USAAF* des gesamten Krieges. Die Bomben lagen fast ausnahmslos im Ziel. Nur der Hangar der „ALS-Werke“ am Industrieflugplatz wurde verfehlt. Und dies obwohl eine gesamte Bombergruppe auf ihn angesetzt gewesen war.[346]

Der „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“ wurde beim Angriff vom 29. Mai 1944 von den Bombern der *15th USAAF* fast zur Gänze zerstört. Fast 85 % der Baulichkeiten wurden völlig vernichtet oder zumindest schwer beschädigt. Der wichtigste Nachschub- und Verteilungspunkt der deutschen Luftwaffe im südlichen Deutschen Reich war somit mit einem einzigen Angriff zerstört worden.[347] Dieser Angriff der *USAAF* war genau so präzise geflogen worden, wie man es sich in den späten 1930er Jahren an der *ACTS* in Maxwell in den USA ausgedacht hatte. Ein einziger Anflug sollte die völlige Zerstörung des Zieles bewirken. Tatsächlich wurde die Zerstörung des „Luftparks 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“ durch eine der wenigen *USAAF*-Operationen erreicht, bei welchen ein ausgedehntes Ziel bei einem einzigen Angriff zerstört werden konnte.[348] Zusätzlich zur Zerstörung des Luftparks waren auch die baulichen Einrichtungen des Wiener Neustädter Luftwaffen-Fliegerhorstes schwer getroffen worden. Und von den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ war das „Werk I“, wie zuvor das „Werk II“ am 10. Mai 1944, dem Erdboden gleich gemacht worden. Die

[346] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 312, Attacks of 29. May 1944, 1157.
[347] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 29. Mai 1944. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 721.
[348] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 303.

beiden Hauptwerke der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ hatten somit nicht einmal ein Jahr nach dem ersten Luftangriff vom 13. August 1943 faktisch zu existieren aufgehört.[349]

Diesem bedeutenden Erfolg standen der Verlust von zwölf Bombern und elf Jägern gegenüber. Hinzu kamen weitere acht Bomber des Atzgersdorfer Angriffsverbandes, insgesamt also 31 Flugzeuge. Der Atzgersdorfer Angriffsverband hatte ebenfalls erfolgreich seine Bomben auf die „ALS-Werke“ abgeworfen. Die Gesamtverluste der *15th USAAF* waren, gemessen an den eingesetzten Bomber und Jägern, verschwindend gering. Die 7. Jagddivision war mit insgesamt 165 einmotorigen und 25 zweimotorigen Jägern zur Abwehr im Einsatz gewesen. Davon hatten insgesamt 114 Jäger und Zerstörer Feindberührung gehabt. Es war zu erbitterten Luftkämpfen mit den drei amerikanischen P-51-Begleitjägergruppen gekommen. Dabei kam es für die langsam fliegenden deutschen Zerstörer vom Typ Bf110 zur Katastrophe. Insgesamt vierzehn der 25 eingesetzten Bf110-Zerstörer der II. Gruppe des Zerstörergeschwaders 1 (II./ZG1) wurden von den amerikanischen Begleitjägern abgeschossen. Dies waren fast 60 % Verluste.[350]

Die *USAAF*-Piloten hatten am 29. Mai 1944 aber auch den relativ hohen Verlust von sieben P-51 *Mustang* und vier P-38 *Lightning* hinnehmen müssen. Auf deutscher Seite fiel als ranghöchster Offizier der Kommodore des Jagdgeschwaders 3 (JG3), *Major* Friedrich Karl Müller, bei der missglückten Notlandung seiner Bf109. Die deutschen Piloten beantragten am 29. Mai 1944 den Abschuss von insgesamt 29 *USAAF*-Maschinen der *15th USAAF*. Viele davon waren gemeinsam mit der schweren Flak abgeschossen worden.[351]

---

[349] *AFHRA* MF A6379: Tactical Mission Report 29. May 1944, Wiener Neustadt, Wöllersdorf, Atzgersdorf, 2.

[350] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 709ff. – Die zweimotorigen Zerstörer erwiesen sich als völlig ungeeignet im Einsatz gegen die alliierten Begleitjäger. Am 16. März 1944 waren über Augsburg erstmals 21 von 43 Bf109-Zerstörern des Zerstörergeschwaders 76 (ZG76) von amerikanischen Begleitjägern abgeschossen worden. Die Zahl der einsatzbereiten Zerstörer sank zwischen Jänner 1944 und Mai 1944 kontinuierlich von 1.294 auf 291.

[351] BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 29. Mai 1944. – BAMA RL 5/13-470: Anträge auf Zuerkennung des Absturzes bei Ransdorf durch die Flakgruppe Wiener Neustadt, Flak-Regiment 88 vom 29. Mai 1944.

Neben den zwanzig Bomberverlusten der *15th USAAF* waren aus dem Verband der *8th USAAF* von den deutschen Jägern und Zerstörern weitere 34 Bomber abgeschossen worden. Diesen Gesamterfolg von 54 Bomberabschüssen bezahlte die deutsche Luftwaffe am 29. Mai 1944 jedoch mit 44 gefallenen und neunzehn verwundeten Piloten.[352]

Am 30. Mai 1944, also nur einen Tag später, erfolgte der zweite finale Angriff der *15th USAAF* gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke". Dieser zweite Schlag war gemeinsam mit dem Angriff vom 29. Mai 1944 geplant worden. Diesmal sollten die wichtigsten Verlagerungsbetriebe angegriffen werden. Deren Standort war den Alliierten im Februar 1944 vor allem durch die Tätigkeit einer in der „Ostmark" operierenden Widerstandgruppe bekannt geworden.[353] Alliierte Luftaufklärung hatte daraus resultierend bereits im März 1944 auch einen Teil der Standorte der Verlagerungsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" aufklären können. Diese wurden von den *USSTAF*-Strategen im März 1944 wie folgt nach ihrer Bedeutung gereiht:[354]

---

[352] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 713. – BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Janner 1944 bis zum Juni 1944.

[353] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 781-792.

[354] *AFHRA* MF A6378: The Counter Air Program. Point Blank Priorities 29. März 1944, 868. – Siegfried *Beer,* „Arcel/Cassia/Redbird": Die Widerstandsgruppe Maier-Messner und der amerikanische Kriegsgeheimdienst OSS in Bern, Istanbul und Algier 1943/44. In: Jahrbuch des Dokumentationsarchives des österreichischen Widerstandes Jhg. 1993 (Wien 1993), 75ff. – Dem amerikanischen Geheimdienst *Office of Strategic Service"* (OSS) gelang es zur Jahreswende 1943/1944, Kontakt mit einer österreichischen Widerstandsgruppe aufzunehmen. Hauptlieferant der für die Alliierten so bedeutenden Informationen über die deutschen Rüstungsbetriebe war der Generaldirektor der Semperit-Werke, Dr. Franz Josef Messner (OSS-Deckname CASIA), dessen Hauptbetrieb sich in Traiskirchen nördlich von Wiener Neustadt befand. Gemeinsam mit dem Gersthofer Kaplan DDr. Heinrich Maier bildeten er und weitere Sympathisanten den Kern einer verzweigten und gut vernetzten Widerstandsgruppe, welche später unter dem Namen „Maier-Messner" bekannt wurde. Messner übermittelte im Februar 1944 über den tschechischen OSS-Verbindungsmann Alfred Schwarz (OSS-Deckname DOGWOOD) an den OSS den Bericht: „*DOGWOOD No. 336: Present German Bomber and Fighter Production."* In diesem Bericht wurden die, im Februar 1944 bestehenden, Verlagerungsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" erstmals detailliert beschrieben. Ein weiterer Bericht (*„DOGWOOD No. 343: Rocket Case Fabrication of Rax Works of Wiener Neustadt removed to Zipf"*) ging auf die Verlagerung der V2-Fertigung ein. In der aktuellen Geschichtsschreibung wird über die Gruppe „Maier-Messner" berichtet, dass ihre Informationen vom OSS nur eingeschränkt ernst genommen wurden. Dies ist, zumindest im Fall der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke", nicht korrekt. Ende März 1944 erschienen nämlich plötzlich einige der bedeutendsten Verlagerungsbetriebe der W.N.F. in den alliierten Ziellisten. Die Widerstandsgruppe um Messner wurde bis Ende März 1944 von der Gestapo zerschlagen. Dr. Franz Josef Messner wurde am 29. März 1944 verhaftet und im April 1945 hingerichtet. Dasselbe Schicksal erlitten auch DDr. Heinrich Maier und andere Mitglieder der Gruppe.

1. Kammgarnspinnerei, Bad Vöslau

2. Enzesfelder Metallwerke, Leobersdorf

3. Textilfabrik, Ebreichsdorf

4. Rohrbacher Textilfabrik, Neunkirchen

5. Pottendorfer Textilfabrik, Pottendorf

6. Flugzeugwerk Theresienfeld, Theresienfeld

7. GI 4856 Flugplatz Wöllersdorf

Bad Vöslau wurde am 12. und 23. April 1944, Theresienfeld („ALS-Werke“) und Wiener Neustadt-Wöllersdorf (Luftpark) am 29. Mai 1944 angegriffen. Die Metallwerke in Leobersdorf wurden nach einer eingehenden Beurteilung als vorerst zu unbedeutend beurteilt. Somit blieben die Betriebe in Ebreichsdorf, Neunkirchen und Pottendorf auf der Liste bestehen. Hinzu kam noch Neudörfl bei Wiener Neustadt. Dort wurde in einem Verlagerungsbetrieb die Leitwerkproduktion für die Bf109-Fertigung betrieben. Auch dies war von der *15th USAAF* erkannt worden. Am 30. Mai 1944 sollten nun diese Verlagerungsstandorte angegriffen werde. Als weiteres Ziel nahm man auch noch die „Flugzeug und Metallbauwerke“ in Wels dazu.[355]

In der Nacht vom 29. auf den 30. Mai 1944 führte die britische *RAF No. 205 Group* einen ihrer seltenen Nachtangriffe auf ein Ziel in der „Ostmark“ durch. Insgesamt 36 britische Bomber vom Typ *Wellington* griffen den Fliegerhorst Fels am Wagram an. Dort war die I. Gruppe des Jagdgeschwaders 27 (I./JG27) stationiert. Dieser Verband hatte den alliierten Bombern seit dem Herbst 1943 besonders zugesetzt. Der Nachtangriff sollte daher dazu dienen, einen Einsatz gegen den geplanten Einflug der Bomber der *15th USAAF* am 30. Mai 1944 unmöglich zu machen. Tatsächlich wurde der britische Angriff ein Erfolg und mehrere Bf109-Jagdmaschinen wurden am Boden zerstört bzw. wichtige

[355] *AFHRA* MF A6379: Tactical Mission Report 30. May 1944, Pottendorf, Ebreichsdorf, Neunkirchen, Neudörfl, Wels.

Einrichtungen des Fliegerhorstes beschädigt. Die *RAF No. 205 Group* verlor lediglich einen Bomber durch einen deutschen Nachtjäger.[356]

Am 30. Mai 1944 starteten 537 Bomber und 224 Jäger der *15th USAAF* zu ihrem Einsatz. Gleichzeitig flogen 676 Bomber der *8th USAAF* aus England Angriffe auf Einrichtungen der deutschen Luftrüstung in Deutschland: die Flugzeugwerke in Halberstadt (*Junkers*-Werke) und Oschersleben (Fw190-Produktion) sowie Flugplätze in Oldenburg, Rotenburg, Zwischenahn, Diepolz und Munster/Handorf. Begleitet wurden die Bomber der *8th USAAF* von insgesamt 672 Jägern des *VIII Fighter Command* und von 637 Jägern des *IX Fighter Command*, letztere sollten vor allem *Strafing* und *Fighter Sweep* Einsätze in Nordfrankreich durchführen. Diese dienten der Vorbereitung der mittlerweile unmittelbar bevorstehenden alliierten Landung.[357]

Die Bomber der *15th USAAF* griffen am 30. Mai 1944 erfolgreich die Verlagerungsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ an. Der Betrieb in Pottendorf wurden völlig zerstört, jener in Neudörfl und Neunkirchen schwer beschädigt. Obwohl es relativ kleine Zielkomplexe waren, konnten die amerikanischen Bombenschützen einen präzisen Abwurf durchführen, nur Ebreichsdorf wurde gänzlich verfehlt worden. Die „Flugzeug und Metallbauwerke“ in Wels hingegen wurden zu 70 % zerstört.[358] Der „Jagdführer Ostmark“ war am 30. Mai 1944 mit sechzig einmotorigen Jägern und zwanzig Zerstörern zum Abwehreinsatz gestartet. Der Einsatz und die Verluste vom Vortag sowie die Bombardierung von Fels am Wagram in der Nacht hatten zu dieser verringerten Einsatzzahl geführt. Erst beim Abflug konnten von den deutschen Jägern zwei der B-24-Bombergruppen angegriffen werden; zwei Bomber wurden abgeschossen.[359] Die Gesamtverluste der *15th USAAF* betrugen am 30. Mai 1944 sechs Bomber und einen Jäger. Die *8th USAAF* verlor bei ihren Einsätzen

[356] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 739.
[357] *Hammel*, Air War Europa, 307.
[358] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 30. Mai 1944. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 749.
[359] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 312, Attacks of 30. May 1944, 1163. – BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 30. Mai 1944.

weitere zwölf Jäger. Es war in Anbetracht dieser Zahlen offensichtlich, dass die Abwehrfähigkeit der deutschen Luftwaffe in der „Reichsverteidigung“, also im Einsatz gegen die alliierten Bomber und Jäger, im Frühsommer 1944 bereits entscheidend geschwächt war.

Der Bombenangriff des 30. Mai 1944 stellte den letzten Angriff der *15th USAAF* gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und den letzten Bombenabwurf im Raum Wiener Neustadt für das Jahr 1944 dar. Von den Planern der *United States Strategic Air Forces in Europe (USSTAF)* wurden die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ Ende Mai 1944 als zumindest vorläufig zerschlagen angesehen.[360] Die amerikanische Luftwaffe zeigte sich mit dem Erfolg ihrer beiden Angriffsoffensiven gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zufrieden. In einem Anfang Juni 1944 von der *15th USAAF* an *USSTAF* vorgelegten Bericht wurde festgestellt:[361]

<u>Wiener Neustädter Flugzeugwerke (W.N.F.) – Zusammenfassung:</u>

„Einer der ersten großen Angriffe auf die W.N.F. wurde am 2. November 1943 geflogen. An diesem Tag gelang es den Bombern der 15th USAAF, die Produktion der W.N.F. für eine Periode von vier Monaten zum Großteil stillzulegen. Erst im März 1944, nachdem vom Feind in den beiden Hauptwerken umfangreiche Reparaturarbeiten durchgeführt worden waren, erschienen die W.N.F. wieder als lohnendes Ziel. Es wurde vermutet, dass die beiden W.N.F.-Werke in Wiener Neustadt im April bereits wieder eine Produktionsrate von mindestens 100 Bf109 im Monat aufweisen würden. Große Massierungen an abgestellten Flugzeugen unterstützten diese Annahme und boten die Möglichkeit für neue, erfolgversprechende Angriffe.

Die W.N.F. in Wiener Neustadt wurden daher viermal, am 12. und 23. April sowie am 10. und 29. Mai 1944, bombardiert. Der gegnerische

[360] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 195. – *AFHRA*: MF A6382: Status of the W.N.F. Complex 1944, 13. – *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.96 Neunkirchen, Pottendorf, Neudörfl, 30. May 1944.
[361] *AFHRA* MF A6378: POINTBLANK – Attacks of *USAAF* against German Me109 Industries. – Der Auszug aus dem Bericht wurde vom Verfasser zur leichteren Lesbarkeit aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt.

Widerstand gegen zwei dieser Angriffe war überaus heftig und aggressiv. In den ersten beiden Angriffen im April wurden alle wichtigen Hauptgebäude der beiden Werke getroffen, wobei gerade die Objekte im Werk II schwere und nachhaltige Schäden erhielten, während im Werk I nur einige beschädigt wurden. Das Werk II war mit diesen Angriffen zur Gänze ausgeschaltet. Bei den beiden Angriffen im Mai gelang es schließlich, auch des Werk I zu zerstören, womit die beiden W.N.F.-Werke in Wiener Neustadt nun für Monate ausgeschaltet sind."

Die amerikanischen Bombenangriffe der *15th USAAF* auf Wiener Neustadt sowie auf die, aus der ersten Verlagerungswelle im Jahr 1943 entstandenen, Verlagerungsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" im Frühjahr 1944 bewirkten im Sommer 1944 eine neuerliche Verlagerungswelle. Die beiden Hauptwerke der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" in Wiener Neustadt, wo die neuerliche Verlagerung bereits nach dem ersten Angriff vom 12. April 1944 begonnen hatte, wurden nach dem erneuten Angriff vom 23. April 1944 beschleunigt und großflächig verlagert. Die in Wiener Neustadt noch vorhandenen Produktions- und Montageeinrichtungen des „W.N.F. – Werk I" kamen im April 1944 in umliegende Objekte (z. B. nach Neudörfl) und in Stollen nach Tischnowitz in Tschechien (Objekt 217A). Die noch verbliebenen Einrichtungen des „W.N.F. – Werk II" kamen ebenfalls in umliegende Orte (z. B. Neunkirchen) und nach Tschechien (in zwei Eisenbahntunnels bei Tischnowitz, bezeichnet als Objekte 217D und 217E). Das im April 1944 schwer beschädigte „W.N.F. – Werk III" in Fischamend wurde ebenfalls in Eisenbahntunnels nach Brünn in Tschechien (bezeichnet als Objekte 217B und 217C) verlagert. Die zerstörte Endmontage in Bad Vöslau verlegte man auf die Fliegerhorste nach Markersdorf und Zwölfaxing. Das „W.N.F. – Werk VII" in Belgrad/Zemlin war am 15., 17., und 24. April 1944 durch die Bomber der *15th USAAF* schwer getroffen worden und kam daraufhin in eine Industrieanlage bei Budapest/Kobanya.[362]

Innerhalb von nur zwei Monaten war es der *15th USAAF* damit gelungen, den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken" einen entscheidenden Schlag zu

[362] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 757.

versetzten. Nicht nur die Hauptwerke, sondern auch die wichtigsten Verlagerungsbetriebe waren dabei erfolgreich zerstört worden. Eine Übersicht zeigt die Angriffe der *15th USAAF* auf Ziele in der „Ostmark“ im April und Mai 1944. Die im Frühjahr 1944 geflogenen Angriffe der strategischen Bomber hatten fast ausschließlich der Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und seiner wichtigsten Zuliefer- bzw. Verlagerungsbetriebe gedient. Die gesamte strategische Bomberflotte der *15th USAAF* war in diesen Einsätzen gebunden gewesen:[363]

Luftangriffe der *USAAF* auf Ziele in der „Ostmark“ 1944 – April/Mai 1944			
Datum	**Angriffsziel/ Produktion**	**Eingesetzte Bomber/Jäger**	***USAAF*-Verluste**
2. April 1944	Steyr B/B, A/D	280 / 152	28 / 1
12. April 1944	Wiener Neustadt A/C Bad Vöslau A/C Fischamend A/C	448 / 90	11 / 2
23. April 1944	Wiener Neustadt A/C Bad Vöslau A/C Schwechat A/C	517 / 154	15 / 5
10. Mai 1944	Wiener Neustadt A/C	406 / 261	30 / 4
24. Mai 1944	Wiener Neustadt A/C Wöllersdorf A/D Bad Vöslau A/D Münchendorf A/D Graz A/D	438 / 221	21 / 5
29. Mai 1944	Wiener Neustadt A/C Wöllersdorf A/D Atzgersdorf A/C	530 / 221	19 / 11
30. Mai 1944	Wels A/C Ebreichsdorf A/D Pottendorf A/C Neudörfl A/C	433 / 202	6 / 1

[363] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Missions from April to May 1944.

	Neunkirchen A/C		

Anmerkungen:

A/C	**A**ir**c**raft Industry	Flugzeugindustrie
A/D	**A**ir**d**rome	Fliegerhorst
B/B	**B**all-**B**earing Factory	Kugellagerfabrik

2.5.2 Operation OVERLORD – Die Invasion am 6. Juni 1944

Von den strategischen B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator* Bombern der *8th USAAF* waren im Mai 1944 laufend Angriffe auf deutsche Rüstungsziele geflogen worden, während die taktischen B-26 *Marauder*, B-25 *Mitchell und* A-26 *Havoc* Bomber der *9th USAAF*, in Vorbereitung der alliierten Invasion, fast täglich Ziele in Frankreich bombardierte. Beginnend mit dem Einsatz der alliierten Begleitjäger im Spätwinter 1943/44 und im Frühjahr 1944 waren dabei die amerikanischen Verluste stetig zurückgegangen. Trotzdem waren in den Wochen bis zur alliierten Landung insgesamt 1.953 Flugzeuge (davon 1.251 Maschinen von der *USAAF*) und mit ihnen über 12.000 Besatzungsmitglieder verloren gegangen. Doch der Abwurf von 195.000 Tonnen Bomben hatte sich schließlich bezahlt gemacht.[364]

Am Abend des 5. Juni 1944 setzte sich von England aus eine riesige Armada in Bewegung. Über 4.000 alliierte Landungsschiffe sowie 600 Minensuchboote, Zerstörer, Kreuzer und Schlachtschiffe begannen mit der Fahrt über den Kanal. Südlich der *Isle of Wight* wurde gesammelt und bei starkem Wind und rauer See begannen die Schiffe mit ihrem Anmarsch in Richtung Süden. Ziel waren die französischen Strände der Normandie zwischen Cherbourg und Le Havre. Die Entscheidung der alliierten Oberbefehlshaber war auf diesen Abschnitt gefallen, da man auf alliierter Seite erwartete, dass die deutschen Oberbefehlshaber eine Landung an der engsten Stelle des Kanals, an der französischen Küste zwischen Boulogne und Calais, erwarten würden und daher die weiter entfernte Normandie weniger gesichert hatten. Die Normandie

[364] *Boog*, The Strategic Air War, 143.

lag immer noch in Reichweite der alliierten Jäger, hatte eine günstige Küstenstruktur und bot eine sichere Versorgungsroute, sollte die enge Straße von Dover von den Deutschen gesperrt werden können.[365]

Am Morgen des 6. Juni 1944, fast einen Monat später als ursprünglich geplant, erfolgte die Operation *OVERLORD*. Den Oberbefehl über die alliierte Landungsoperation *OVERLORD* hatte *General* Dwight D. Eisenhower. Ihm unterstanden insgesamt 176.000 alliierte Soldaten der *21st Army Group* unter dem Kommando von Feldmarschall Bernard L. Montgomery, Rommels erfolgreichem Gegner aus Afrika. Die *21st Army Group* bestand aus der amerikanischen 1. Armee unter dem Kommando von *General* Omar N. Bradley, und der britischen 2. Armee unter dem Kommando von *General* Miles C. Dempsey. Die alliierte Anlandung wurde aus der Luft von fast 13.000 Flugzeugen unterstützt. Insgesamt 2.500 schwere und mittlere Bomber sowie 7.000 Jagdbomber und Jäger operierten dabei direkt über den Landungsabschnitten. Am 6. Juni 1944 hatten in den frühen Morgenstunden die ersten Angriffe der alliierten Bomber der *9th* und *8th USAAF* auf die französischen Verkehrsknotenpunkte in der Tiefe begonnen. Um 03.14 Uhr erfolgte der Bombenabwurf auf die geplanten Landungsabschnitte. Bomberformation nach Bomberformation flog ein und begann mit dem Abwurf ihrer tödlichen Fracht. Danach folgte die Anlandung der alliierten Truppen an den Stränden der Normandie.[366]

Bis zum Abend des 6. Juni 1944 hatten die Alliierten bereits über 130.000 Soldaten an den Stränden der Normandie angelandet. Diese Soldaten wurden laufend durch Luftangriffe der alliierten Luftstreitkräfte auf Bodenziele unterstützt. Der Einsatz der deutschen Luftwaffe an diesem Tag ist bezeichnend für den alliierten Erfolg der Operation *POINTBLANK* in den Monaten zuvor. Während des gesamten Tages der Landung gab es nur einen einzigen belegten Einsatz der deutschen Luftwaffe. Der Kommandeur des Jagdgeschwaders 26 (JG26) Oberst Josef Priller griff mit seinem Rottenflieger Feldwebel Wodarczk in zwei Jagdflugzeugen vom Typ Fw190 alleine die Strände der Normandie an. Die

[365] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Plan for Overlord, 67-83.
[366] Antony *Beevor*, D-Day – Schlacht um die Normandie, (München 2009), 45-73.

beiden waren auf dem Flugplatz in Lille als Nachhut zurückgeblieben, als man das JG26 mit fast 130 Maschinen kurz vor der alliierten Landung aus der Normandie nach Deutschland in die „Reichsverteidigung“ verlegt hatte. Das JG26 sollte gemeinsam mit anderen Verbänden über Deutschland den einfliegenden amerikanischen Bombern Einhalt gebieten.[367] Die *8th USAAF* verlor am Tag der Landung in der Normandie bei insgesamt 2.587 Bombereinsätzen (*Sorties*) nur einen einzigen viermotorigen schweren Bomber durch Feindeinwirkung. Drei weitere führten eine Bruchlandung durch. Am 6. Juni 1944 war auch zum ersten Mal die *493rd BG* im Einsatz. Sie war die letzte von insgesamt vierzig schweren Bombergruppen, welche im Rahmen der *8th USAAF* von 1942 bis 1945 zum Einsatz kamen. Außerdem flog die *9th USAAF* mit ihren taktischen Bombern und Jägern zur Unterstützung der alliierten Landung insgesamt 3.342 Einsätze.[368]

Die Verluste der deutschen Luftwaffe waren bis zur Landung in der Normandie stetig angestiegen. Von den Alliierten abgefangene ENIGMA-Funksprüche der deutschen Luftwaffe ergaben, dass alleine von Jänner bis Mai 1944 insgesamt 1.684 deutsche Piloten der „Reichsverteidigung“ in den Einsätzen verloren worden waren. Derart hohe Verluste konnten von der deutschen Luftwaffe nicht mehr kompensiert werden. Aufgrund der erfolgreichen Verlagerung der großen Flugzeugwerke in dutzende Klein- und Mittelbetriebe stiegen die Produktionszahlen der einmotorigen Jäger zwar weiter an, doch es fehlte der deutschen Luftwaffe an erfahrenen Piloten, um die neu produzierten Maschinen fliegen zu können. Um die Lücken zu füllen, waren bereits wiederholt Ausbildungszeiten und Flugstunden gekürzt worden. Die jungen Piloten der Tagjägerverbände der deutschen Luftwaffe überlebten aber im Sommer 1944 meist nicht einmal mehr ihren ersten Einsatz.[369] In den sechs Monaten von Jänner bis Juni 1944, meldete die deutsche Luftwaffe insgesamt 952 getötete, 339 vermisste und 717 verwundete Flugzeugführer der Luftflotte Reich bzw. der „Reichsverteidigung“. Alleine im Juni 1944 verlor die deutsche Luftwaffe insgesamt 3.534 Maschinen unterschiedlicher Typen. Insgesamt 1.559 davon

[367] *Beevor*, D-Day, 56.
[368] *Hammel*, Air War Europa, 313.
[369] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Big Week, 30-66. – *AFHRA*, MF A6388, The History of 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1232. – *Boog*, The Strategic Air War, 112.

gingen durch Feindeinwirkung verloren.[370] Eine Übersicht zeigt die hohen Verluste der deutschen Tagjagdverbände im ersten Halbjahr 1944:[371]

Verluste der deutschen Tagjagd Jänner bis Juni 1944			
Monat	**Totalverluste (%)**	**Verluste/ Beschädigungen (%)**	**Monatliche durchschnittliche Einsatzstärke**
Jänner	30,3	52,4	1.590
Februar	33,8	62,7	1.767
März	56,4	81,4	1.714
April	43,0	81,9	1.700
Mai	50,4	85,0	1.720
Juni	48,3	96,3	1.560

Im Juni 1944 wurde eine Vielzahl deutscher Jägergruppen aufgrund der alliierten Invasion in der Normandie in den Westen verlegt. Dies betraf vor allem die Verbände der „Reichsverteidigung". Auch die im Süden des Deutschen Reiches eingesetzte 7. Jagddivision bzw. der „Jagdführer Ostmark" gab seine Tagjagdverbände sukzessive in den Westen ab. Am 15. Juni 1944 wurde in Wien-Cobenzl aus dem „Jagdführer Ostmark" die 8. Jagddivision unter dem Kommando von Oberst Gotthardt Handrick neu aufgestellt. Am selben Tag ließ sich im Befehlsbereich der neu gegründeten 8. Jagddivision, welche sich ab sofort für die „Reichsverteidigung" des südlichen Deutschen Reiches verantwortlich zeigte, sowie in Westungarn aber nur mehr eine geringe Verfügbarkeit an deutschen und ungarischen Jagd- und Zerstörergruppen zur Abwehr der einfliegenden amerikanischen Bomber und Jägerverbände nachweisen. Im Wesentlichen waren als einzige kampfstarke Verbände die I. Gruppe des Jagdgeschwaders 302 (I./JG302), die II. Gruppe des

[370] *Boog*, The Strategic Air War, 124 u. 129.
[371] BAMA: E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIA). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944. – BAMA: Verlustlisten der Luftwaffe 1943 bis 1945: RL 2 III/766, RL 2 III/767, RL 2 III/777, RL 2 III/778, RL 2 III/779, RL 2 III/780, RL 2 III/784, RL 2 III/1197, RL 2 III/1199.

Jagdgeschwaders 27 (II./JG27) und das Ungarische Jagdgeschwader 101 (UngJG101) mit zwei Gruppen verfügbar. Hinzu kamen noch zwei Zerstörer- und zwei Nachtjagdgruppen.[372]

Nach der Zerschlagung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im Frühjahr 1944 wurde Wiener Neustadt bis zum Sommer auch fast zur Gänze seines Flak-Schutzes entblößt. Das „Flakregiment 88 Wiener Neustadt“ verlegte mit seinen drei Flakabteilungen und fast allen zwanzig schweren Batterien von Wiener Neustadt zu anderen Schutzobjekten. Die Batterien und Führungsstäbe der Wiener Neustädter Flakeinheiten wurden dringend zum Schutz anderer bedeutender Rüstungsbetriebe der „Ostmark“ benötigt. Die Flakbatterien sollten der im Sommer 1944 gestarteten Luftoffensive der alliierten Luftflotten gegen die deutsche Treibstoffversorgung entgegenwirken. Schleunigst wurde daher im Juni 1944 mit der Verlegung der Flakbatterien aus dem Wiener Neustädter Raum begonnen. Der Raum um Moosbierbaum, mit seinen dort liegenden wichtigen Produktionsstätten und Fertigungsanlagen der deutschen Treibstoffindustrie, wurde von den deutschen Luftwaffenführungsstäben und der Rüstungsinspektion XVII richtigerweise als ein Rüstungsstandort beurteilt, dem unweigerlich das nächste Angriffsschwergewicht der viermotorigen Bomber der *15th USAAF* gelten sollte. Dementsprechend massiv wurde daher die Flakverteidigung um Moosbierbaum ausgebaut. So wurden bis zum Spätsommer 1944 insgesamt siebzehn schwere Batterien mit insgesamt 112 Geschützen in diesem Raum stationiert. Dies entsprach in etwa der zuvor um Wiener Neustadt stationierten Flakverteidigung (zwanzig schwere Batterien mit 100 Geschützen im Mai 1944).[373]

2.5.3 Die Angriffe auf die Öl-Industrie – Juni 1944 bis April 1945

Im Frühsommer 1944, mit dem Niedergang der deutschen Luftwaffe und der erfolgten Landung in der Normandie, kam es auf Seiten der Alliierten zu

[372] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 770.
[373] Ebd., 771.

einem Wechsel der Zielprioritäten. Die Zerstörung der deutschen Luftwaffe wurde als erreicht angenommen. Zwar erzielten die deutschen Jäger den Sommer 1944 hindurch noch einzelne Abwehrerfolge, doch die Fähigkeit der deutschen Luftwaffe zur Abwehr der großangelegten britisch-amerikanischen Bomberoffensive war nicht mehr gegeben. Die deutsche Luftwaffe hatte die entscheidende Luftschlacht über dem Deutschen Reich im Sommer 1944 verloren. Zusätzlich zur Niederringung der deutschen Luftwaffe war das Eisenbahntransportnetz in Frankreich derart zerstört worden, dass die Nachschubtätigkeiten der Deutschen Wehrmacht die erfolgte alliierte Landung nicht mehr gefährden konnte. Nach Erreichung dieser beiden Ziele, sowie nach den frühen Angriffen der *USAAF* auf die deutschen U-Boothäfen, rückte als nächstes die bedeutende deutsche Treibstoffversorgung in den Vordergrund. Dies stand weiterhin völlig im Einklang mit dem *AWPD-42*. Als einziges hatte man die Ziele der deutschen Elektrizitätsversorgung „übersprungen“ und ging nun im Sommer 1944 direkt zum strategischen Angriff auf die deutsche Ölindustrie über.[374] Die *8th USAAF* und die *15th USAAF* waren dazu gut gerüstet. Am 1. Juni 1944 verfügte die *8th USAAF* über insgesamt 41 und die *15th USAAF* über 21 schwere B-*1*7- und B-24-Bombergruppen.[375] Diesen standen Anfang Juni 1944 1.523 einmotorige und 242 zweimotorige deutsche Jäger gegenüber. Von diesen waren jedoch nur 895 bzw. 148 einsatzbereit.[376]

Dem Raum der „Ostmark“ und den rumänischen Raffinerien um Ploiesti kam dabei besondere Bedeutung zu. Beide Räume lagen in Reichweite der *15th USAAF*. Der Bedarf der Deutschen Wehrmacht an Treibstoffen war enorm. Alleine im Mai 1944 benötigte die deutsche Luftwaffe insgesamt 540.000 Tonnen Flugbetriebsstoffe.[377] In Deutschland wurden zu Kriegsbeginn in sieben Hydrierwerken (Leuna, Böhlen, Magdeburg, Scholven, Welheim, Zeitz und Gelsenberg) pro Jahr ca. 1.200.000 Tonnen synthetischer Treibstoff erzeugt. Nach dem Kriegsausbruch kamen fünf weitere Werke (Lützkendorf, Pölitz,

[374] *AFHRA*, Air Force Library, *AWPD-42*, 3. – *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Autumn Assault on Germany, 636-671. – *AFHRA*, MF A6388, The History of 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 1232. – *Boog*, The Strategic Air War, 112.
[375] *AFHRA* MF A6377: 15th *USAAF* Organization 1. June 1944, 95.
[376] John Ellis, World War II: A Statistical Survey, 231 u. 237.
[377] Werner *Girbig*, Die Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie und der Abwehreinsatz 1944 – 1945 (Gerlingen 2003), 10f.

Wesseling, Brüx und Blechhammer) hinzu, womit die Produktion weiter gesteigert werden konnte. Der Standort Pölitz („Pölitz AG“) wurde zum größten Produzenten mit einem monatlichen Ausstoß von 61.000 Tonnen (davon 50.000 Tonnen Flugzeugbenzin). Dahinter folgten Brüx („Brabag Hydrierwerke“, 41.000 Tonnen) und Leuna („IG Farben“, 55.000 Tonnen).[378]

Der Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich und der Zugriff auf die Erdölproduktion in Rumänien hatte die deutsche Leistungsfähigkeit weiter enorm gesteigert. Gerade die Ölraffinerien rund um Wien und um Ploiesti waren von enormer Bedeutung für die Deutsche Wehrmacht. Ostösterreich galt, nach der Sowjetunion und Rumänien, während des gesamten Zweiten Weltkrieges als drittgrößter Erdölproduzent Europas. Sechs große Erdöl-Raffinerien und ihre Tanklager (Korneuburg, Floridsdorf, Kagran, Lobau, Vösendorf und Moosbierbaum), welche wichtige Treibstoffe für die deutsche Luftwaffe und das Heer erzeugten sowie lagerten, befanden sich im unmittelbaren Raum rund um Wien. Eine strategische Zielkonzentration, welche es von Seiten der Alliierten zu zerstören galt.[379] Nach der Zerschlagung der deutschen Luftwaffe sollten vor allem die Ziele der Ölindustrie direkt im Deutschen Reich angegriffen werden. Am 8. Juni 1944 wurde daher von *General* Spaatz den Kommandeuren der *8th* und *15th USAAF* befohlen, ab sofort Ziele der Ölindustrie an erste Stelle der *„USAAF-Targetlists“* zu reihen.[380]

Von Seiten der *USAAF* nahm man an, dass die Zerstörung von vierzehn synthetischen Werken der Erdölproduktion in Deutschland und die Vernichtung weiterer dreizehn Raffinerien in den besetzten Gebieten im Süden und Osten die deutsche Treibstoffproduktion innerhalb von sechs Monaten um die Hälfte reduzieren würde.[381] Den Auftakt zu den Angriffen auf die Erdölindustrie im Deutschen Reich machte bereits am 5. April 1944 die *15th USAAF* mit einem Angriff auf Ziele der Ölindustrie auf dem Balkan.[382] Die *8th USAAF* aus England

[378] *Boog*, The Strategic Air War, 156. – *AFHRA* MF A6377: *USAAF* Oil Offensive, 750-770.
[379] *AFHRA* MF A6377: *USAAF* Oil Offensive, 777-793.
[380] *Hansell*, Air Plan, 35-53. – *Hammel*, Air War Europa, 315.
[381] *Boog*, The Strategic Air War, 133.
[382] *Girbig*, Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie,12. – *AFHRA* MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1943-1944, 324. – *AFHRA* MF A6377: *USAAF* Oil Offensive, 750-770.

eröffnete am 12. Mai 1944 die geplante strategische Offensive gegen die deutsche Erdölindustrie. Insgesamt 814 Bomber griffen am 12. Mai 1944 Raffinerien in Böhlen, Brüx, Lützkendorf, Merseburg, Zeitz und Chemnitz an und verloren dabei 46 Bomber und zehn Jäger. Die deutschen Jäger verzeichneten bei diesem Angriff insgesamt 43 ein- und elf zweimotorige Jägerverluste.[383] Knapp zwei Wochen später, am 28. Mai 1944, stellte die *8th USAAF* mit insgesamt 1.341 eingesetzten viermotorigen Bombern und 1.224 begleiteten ein- und zweimotorigen Jägern auch den Rekord für den Einsatz mit den meisten Flugzeugen auf.[384]

In den Wochen nach dem letzen Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren seit dem 31. Mai 1944 von der *15th USAAF* vorerst ausgewählte Ziele des norditalienischen Transportnetzes bombardiert worden. Die sich in Mittelitalien zurückziehenden deutschen Truppen sollten vom Nachschub aus dem Norden abgeschnitten werden. Daher sollte das italienische Transportnetz durch mehrere Angriffe nachhaltig zerstört werden. Am 2. und am 6. Juni 1944 hatte man dann den Eisenbahnknoten Debrecen in Ungarn und die Erdölraffinerien bei Ploiesti attackiert. Der Angriff der viermotorigen B-24 *Liberator* und B-17 *Flying Fortress* der *15th USAAF* auf Debrecen vom 2. Juni 1944 brachte eine weitere Neuheit mit sich. Er war einer der ersten von insgesamt sieben sogenannten *Shuttle Missions*. Diese wurden unter der Operation *FRANTIC JOE* zusammengefasst. Statt nach einem erfolgreichen Bombenangriff auf ein Ziel im Deutschen Reich nach England oder Italien zurückzukehren, sollten die Bomber und Jäger der *8th* und *15th USAAF* in der Sowjetunion auf ukrainischen Flugplätzen in Poltawa, Mirgorod und Pirjatan landen. Dort sollten die Maschinen neu betankt und mit Bomben beladen werden. Nach einer kurzen Ruhepause für die Besatzungen konnte sogleich ein neuerlicher Start erfolgen. Beim Rückflug nach England oder Italien konnten erneut Ziele bombardiert werden. Durch die mit den Sowjets vereinbarten

[383] *Hammel*, Air War Europa, 297.
[384] Ebd., 290-309.

Landungen in der Ukraine konnten somit auch Ziele angegriffen werden, welche bis dahin außerhalb der Reichweite gelegen waren.[385]

Die deutschen Tagjagdverbände in der „Ostmark“ waren Anfang Juni 1944 mit der Verlegung nach Frankreich beschäftigt. Dort sollten sie gegen die vorrückenden alliierten Truppen eingesetzt werden. Der bedeutendste in der „Ostmark“ stationierte Verband, das Jagdgeschwader 27 (JG27), verlegte fast vollzählig bis zum 10. Juni 1944 nach Frankreich. Nur die II. Gruppe des Verbandes (II./JG27) verblieb vorerst weiterhin in der „Ostmark“.[386] In dieser Phase der umfangreichen Verlegungen der deutschen Tagjagdverbände in den Westen erfolgte der erste Angriff der *15th USAAF* auf ein Ölziel in der „Ostmark“. Am 16. Juni 1944, also nur knapp über zwei Wochen nach dem letzten Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und seine Verlagerungsbetriebe, sollte der Auftakt zum Angriff auf die Ölindustrie der „Ostmark“ erfolgen. Zum Angriff der *15th USAAF* vom 16. Juni 1944 starteten insgesamt 658 B-24 *Liberator* und B-17 *Flying Fortress* sowie 324 Begleitjäger. Davon warfen insgesamt 441 Bomber ihre Bomben im Raum Wien auf die Raffinerien und Lager in der Lobau, bei Kagran, Floridsdorf und Schwechat ab. Zusätzlich wurde eine Raffinerie in Bratislava bombardiert.[387]

Dieser Angriff auf die Ölraffinerien rund um Wien stellte, nach dem 17. März 1944, den zweiten Einflug der amerikanischen Bomber in den unmittelbaren Wiener Luftraum dar. Gegen die Bomber im Einsatz waren vor allem das Ungarische Jagdgeschwader 101 (UngJG101) und die I. Gruppe des Jagdgeschwaders 301 (I./JG301). Gemeinsam mit der Wiener Flak konnten sie insgesamt den Abschuss von vierzehn Bombern und acht Jägern erzielen. In Anbetracht der von der *15th USAAF* eingesetzten Anzahl an Bombern ein geringer Erfolg. Einige zweimotorige Zerstörer waren ebenfalls, jedoch ohne

[385] Ebd., 310 u. 315. – Die *USAAF* führte im Rahmen der Operation *FRANTIC JOE* insgesamt sieben Einsätze durch. Der deutschen Luftwaffe gelang es in einem überraschenden Angriff auf die Flugplätze von Poltawa in der Nacht von 22. auf den 23. Juni 1944 insgesamt 43 B-17 *Flying Fortress* am Boden zu zerstören. Die *Shuttle*-Missionen wurden noch bis im September 1944 fortgesetzt. Die Bedrohung durch die deutsche Luftwaffe aber vor allem Verstimmungen mit dem sowjetischen Verbündeten waren schließlich aber der Grund für die Einstellung der Missionen.
[386] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 770.
[387] *AFHRA* MF A6379: Tactical Mission Report 16. Juni 1944, Lobau, Kagran, Floridsdorf, Schwechat, Bratislava.

Erfolg, eingesetzt worden.[388] Dieser erste Angriff der *15th USAAF* auf Ziele der Ölindustrie im Wiener Raum war durchaus erfolgreich. Die „Apollo"-Raffinerie in Bratislava wurde zur Gänze zerstört, die „Nova"-Raffinerie in Schwechat sowie die „Ostmärkischen Mineralöl-Werke" in der Lobau schwer beschädigt. Nur die „Shell"-Raffinerie in Floridsdorf und die „Vacuum"-Raffinerie in Kagran blieben unbeschädigt.[389] Zwei Tage später, am 18. Juni 1944 bombardierte die *8th USAAF* mit umfangreichen Flugzeugverbänden Ölraffinerien im Raum Hamburg und Hannover. Es war dies einer der ersten neuerlichen strategischen Luftangriffe der *8th USAAF* auf ein Ziel im Deutschen Reich nach der alliierten Landung in der Normandie.[390]

Die Angriffe der *8th USAAF* und der *15th USAAF* auf Ölziele im Deutschen Reich und in Rumänien setzten sich den gesamten Juni 1944 über fort. Die *8th USAAF* flog im Juni 1944 insgesamt fünf Angriffe auf Ölziele. Sie setzte dabei alleine am 20. Juni 1944, bei einem Angriff gegen Ziele in Hamburg, Königsborn, Magdeburg, Misburg, Ostermoor und Pölitz, 1.402 Bomber ein. Von diesen wurden 49, also geringe 3,5 %, abgeschossen. Am 26. Juni 1944 wurden von der *15th USAAF* erneut Ölraffinerien im Wiener Raum angegriffen. Die Verluste jedoch, welche die *15th USAAF* bei diesem Bombenangriff erlitt, übertrafen jene vom 10. Mai 1944 über Wiener Neustadt. Insgesamt 39 Bomber und sechs Jäger gingen verloren. Bei insgesamt 659, durch die *15th USAAF* eingesetzten, Bombern betrugen diese Verluste jedoch verkraftbare 6 %. Die überraschend schweren Verluste wurden auf den ungewöhnlich intensiven Einsatz der deutschen Luftwaffe an diesem Tag zurückgeführt.[391] Die 8. Jagddivision hatte, gemeinsam mit den ungarischen Jägern und einer slowakischen Staffel, insgesamt 203 Jagdmaschinen zum Abwehreinsatz starten können. Darunter

[388] BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 16. Juni 1944. – *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 16. June 1944.

[389] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 16. Juni 1944.

[390] *Hammel*, Air War Europa, 322. – Der erste Angriff der 8th *USAAF* nach der alliierten Landung auf ein Ziel im Deutschen Reich war am 15. Juni 1944 gegen Misburg geflogen worden. Dabei waren nur vier Bomber verloren worden. Dies zeigt klar, dass die deutsche Luftwaffe in den Tagen nach der alliierten Landung alle verfügbaren Jägerkräfte in den Westen verlegte und die somit ausgedünnte Reichsverteidigung erst wieder organisiert werden musste.

[391] *AFHRA* MF A6379: Tactical Mission Report 16. Juni 1944, Moosbierbaum, Floridsdorf, Lobau, Korneuburg, Schwechat.

auch die I. und II. Gruppe des Jagdgeschwaders 300 (I. und II./JG300) aus Süddeutschland.[392]

Schwerste Verluste erlitten jedoch zum wiederholten Mal die zweimotorigen Zerstörer der deutschen Luftwaffe. Von den beiden eingesetzten Gruppen des Zerstörergeschwaders 76 (I. u. II./ZG76) wurden insgesamt zwölf zweimotorige Me410-Zerstörer und von der ebenfalls gestarteten I. Gruppe des Zerstörergeschwaders 1 (I./ZG1) vier Bf110-Zerstörer abgeschossen. Für das Zerstörergeschwader 1 war dies der erste neuerliche Einsatz seit den katastrophalen Verlusten des 29. Mai 1944 über Wiener Neustadt gewesen. Insgesamt gingen am 26. Juni 1944 21 einmotorige Jäger und sechzehn zweimotorige Jäger verloren. Die slowakische Staffel, welche mit acht von vierzehn verfügbaren Maschinen gestartet war, hatte sieben davon verloren. Nur ein einziger Pilot war vom Abwehreinsatz zurückgekehrt. Noch schlimmer als die Verluste der Luftwaffe wirkten sich jedoch die Bombardierungen der *15th USAAF* am Boden aus. Es gelang der *15th USAAF* durch den Angriff insgesamt fünf Raffinieren: die „Shell"-Raffinerie in Floridsdorf zu 25 %, die „Nova"-Raffinerie in Schwechat zu 100%, die „Ostmärkischen Mineralöl-Werke" in der Lobau für einen Monat zu 100 %, die „Deutsche Gasolin AG" in Kagran zu 15 % sowie die „Donau-Chemie AG" in Moosbierbaum zu 70 % zu beschädigen. Zusätzlich wurde als Nebenziel das *Heinkel*-Flugzeugwerk in Schwechat gänzlich zerstört.[393]

Einen Tag später, am 27. Juni 1944 bei einem Angriff der *15th USAAF* auf Eisenbahnanlagen in Budapest, verlor die I./ZG1 weitere neun ihrer Bf110. Seit den ersten schweren Verlusten über Wiener Neustadt vom 29. Mai 1944 hat die Gruppe in nur drei Einsätzen insgesamt dreißig Bf110-Maschinen und fast sechzig Besatzungsmitglieder durch Tod oder Verwundung verloren. Ähnlich war die Situation bei den Gruppen des Zerstörergeschwaders 76 (ZG76). Derartige Verluste führten schließlich dazu, dass die unterlegenen zweimotorigen Bf110- und Me410-Zerstörer aus dem Einsatz genommen wurden. Gegen die schnellen amerikanischen Begleitjäger hatten sie keine Chance. Die *15th USAAF* flog in

[392] Willi *Reschke*, Jagdgeschwader 301/302 „Wilde Sau" (Stuttgart 1999), 67.
[393] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 26. Juni 1944.

den nächsten Wochen noch zwei weitere Angriffe auf deutsche Hydrierwerke: am 2. Juli und am 7. Juli auf Blechhammer und am 7. Juli 1944 überdies auf Odertal in Schlesien. Bei beiden Einsätzen zusammen gingen 29 Bomber und drei Jäger verloren.[394]

Der Angriff der *15th USAAF* am 26. Juni 1944 war zeitgleich mit einem Angriff von 1.129 *B-17-* und B-24-Bombern der *8th USAAF* auf Ziele der Ölindustrie im mitteldeutschen Raum erfolgt. Dabei waren von der deutschen Luftwaffe insgesamt 37 Bomber und sechs Begleitjäger abgeschossen worden, viele davon durch einen mit schwer gepanzerten Fw190 ausgestatteten und neuaufgestellten, sogenannten „Sturm"-Verband der deutschen Luftwaffe. Es war dies die IV. Gruppe des Jagdgeschwaders 3 (IV./SturmJG3). Dieser Verband sollte in weiterer Folge auch über der „Ostmark" zum Einsatz kommen. Er konnte tatsächlich als einer der wenigen deutschen Verbände im Spätsommer und Herbst 1944 noch einige beachtliche Erfolge gegen die amerikanischen Bomberverbände erzielen. Diese Verluste waren zwar für die *8th* und *15th USAAF* schmerzhaft, wirkten sich jedoch in keinster Weise mehr beeinflussend auf die strategische Luftoffensive der beiden amerikanischen Luftflotten aus.[395]

Am 8. Juli 1944, beim nächsten Angriff der *15th USAAF* auf Ziele in der „Ostmark", wurden neben drei Ölraffinerien auch wieder drei Zielkomplexe der deutschen Luftwaffe bombardiert. Die Flugplätze Münchendorf, Markersdorf und Zwölfaxing wurden neben den Raffinerien in Korneuburg, Floridsdorf und Vösendorf angegriffen. Um die deutsche Tagjägerabwehr nachhaltig zu verringern, hatte das *RAF No. 205 Group* in der Nacht vom 29. auf den 30. Juni und vom 6. auf den 7. Juli 1944 Luftangriffe auf den Fliegerhorst Fels am Wagram (Liegeplatz II./JG27) durchgeführt. Durch den Einsatz deutscher Nachtjäger aus Parndorf und Wiener Neustadt gingen bei diesen Angriffen insgesamt sechzehn *RAF*-Bomber und zwei deutsche Nachtjäger verloren.[396]

---

[394] *Hammel*, Air War Europa, 335.
[395] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division), The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 56-63.
[396] BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge Nachtjagd Juni/Juli 1944.

Tatsächlich gelang es der *RAF* jedoch durch diese wiederholten Angriffe, die Einsatzbereitschaft der deutschen Tagjäger weiter zu schwächen.

In Markersdorf wurde am 8. Juli 1944 der hierher verlagerte Endmontage- und Einflugbetrieb der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in einem finalen Einsatz bombardiert. Es gelang den Bombern der *15th USAAF,* eine Halle mit insgesamt vierzig neu fertiggestellten Bf109-Jägern zu treffen und zu zerstören. Dies war die Ausstattung einer kompletten Jagdgruppe. In Korneuburg wurde die „Deutsche Gasolin AG“ schwer getroffen, in Floridsdorf die „Shell“-Raffinerie schwer beschädigt und in Vösendorf die „Benzolverband GesmbH“ total zerstört. Gezielt hatte die *15th USAAF* jene Ziele angegriffen, welche am 26. Juni 1944 beschädigt zurückgelassen worden waren. Die Abwürfe auf Zwölfaxing (Standort der *Heinkel*-Werke in Schwechat) und Münchendorf (Liege- und Schulungsplatz der deutschen Tagjagd) galten den dortigen Einrichtungen der deutschen Luftwaffe. Kleinere Verbände der *15th USAAF* warfen auch Bombern auf Parndorf (Liegeplatz der deutschen Nachtjagd) und Vesprem (Liegeplatz der ungarischen Tagjäger) ab.[397] Insgesamt dreizehn Bomber und vier Jäger der *15th USAAF* gingen am 8. Juli 1944 verloren.[398]

Bis Ende Juli 1944 folgten noch drei weitere strategische Angriffe der *15th USAAF* auf Ziele in der „Ostmark“. Die *15th USAAF* hatte im Juli 1944 bereits 21 schwere Bombergruppen mit insgesamt 1.427 B-*1*7- und B-24-Bombern und sieben Jägergruppen mit 632 P-51- und P-38-Jägern zur Verfügung.[399] Dies machte es möglich, bei einem einzigen Einflug eine Vielzahl an unterschiedlichen Zielen bombardieren zu können. Am 16. Juli 1944 wurden die „Ostmark-Flugmotorenwerke“ in Wiener Neudorf, die Erdöllagerstätten in Wien-Winterhafen und der Flugplatz Münchendorf angegriffen. Aufgrund von vorherrschender Schlechtwetterlage und stellenweise starker Bewölkung im Zielgebiet konnten nicht alle Bombergruppen ihre Ziele angreifen. Das Schwergewicht der *15th USAAF* lag beim Angriff auf die „Ostmark-Flugmotorenwerke“ in Wiener Neudorf.

[397] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 8. Juli 1944.
[398] BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 8. Juli 1944. – *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 8. July 1944.
[399] MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1943-1944.

Insgesamt sieben Bombergruppen warfen dort ihre Bomben ab. Das Werk, welches vor allem die wichtigen Kolbenmotoren vom Typ *Daimler Benz* (DB) 605 für die Bf109 erzeugte, war jedoch bereits zum Großteil verlagert worden und so entstanden nur geringe Schäden. Vereinzelt warfen die Bomberstaffeln der *15th USAAF* ihre Bomben auch auf Ausweichziele im Raum Wien ab. Die deutsche Abwehr konnte insgesamt sechzehn Bomber und vier Jäger der amerikanischen *15th USAAF* zum Absturz bringen.[400] An Tagjägern hatte die deutsche Luftwaffe insgesamt 65 einmotorige und 42 zweimotorige Jäger aufgeboten. Von diesen hatten jedoch nur die einmotorigen Jäger Feindberührung. Dabei verloren sie sieben Bf109. Bei diesem Angriff kam es auch erstmals zu Bombenabwürfen auf die Stadtränder von Wien. Das Gaswerk in Simmering und die Reichsbrücke wurden so von Bomben getroffen.[401] Für die Wiener Bevölkerung ein erster Vorgeschmack auf das, was in den nächsten Monaten noch folgen sollte.

Am 18. Juli 1944 wurde ein weiterer kombinierter Angriff der *8th* und *15th USAAF* durchgeführt. Ziel der *8th USAAF* waren Industrie- und Eisenbahnanlagen während die *15th USAAF* den wichtigen Luftwaffen-Flugplatz bei Memmingen angriff. In Luftkämpfen mit den knapp sechzig gepanzerten Fw190-"Sturmjägern" der IV. Gruppe des Jagdgeschwaders 3 (IV./SturmJG3) und der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 300 (II./JG300) wurden insgesamt sechzehn Bomber und fünf Jäger abgeschossen. An den Luftkämpfen waren auch die Piloten der *332nd FG* beteiligt. Dies war die vierte Gruppe der *15th USAAF*, welche – neben der *31st, 52nd* und *325th FG* – mit P-51 *Mustang* ausgestattet war. Bei den Piloten handelte es sich ausschließlich um Afroamerikaner. Die *332nd FG* wurde bis zum Ende des Krieges die Gruppe mit der erfolgreichsten Abschussbilanz. Die Amerikaner waren am 18. Juli 1944 von den überaus heftigen Angriffen der deutschen Jäger überrascht worden, der Verband der *483rd BG* wurde durch die Angriffe der deutschen „Sturmjäger" zur Gänze zerschlagen. Die Gruppe verlor insgesamt vierzehn Bomber vom Typ B-17 *Flying Fortress*.[402] Ein schwerer Verlust für die Bombergruppe, jedoch nicht für die *15th USAAF* als Gesamtes. Die deutschen Piloten bezahlten ihren Erfolg

[400] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 16. July 1944.
[401] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 16. Juli 1944.
[402] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 16. July 1944.

mit dem Verlust von 34 Maschinen. Insgesamt siebzehn Piloten wurden dabei getötet und zehn weitere verwundet.[403]

Die Angriffe der *8th USAAF* setzten sich am 20. Juli 1944, dem Tag des missglückten Attentats auf Adolf Hitler, sowie am 21. und 22. Juli 1944 fort. Ab dem Juli 1944 wurden fast täglich Angriffe auf Ziele in Deutschland geflogen. Die *15th USAAF* attackierte am 22. Juli 1944 mehrere Ölraffinieren rund um Ploiesti. Durch diese wiederholten Angriffe fielen die Ölimporte aus Ploiesti dramatisch ab. Im März 1944 wurden 186.000 Tonnen, im Mai 81.000 Tonnen und im August schließlich nur mehr 11.000 Tonnen durch das Deutsche Reich importiert.[404] Am 25. und 26. Juli 1944 erfolgten zwei weitere Großangriffe auf Ziele in der „Ostmark". Am 25. Juli 1944 wurden dabei erstmals die „Hermann Göring-Werke" in Linz angegriffen. Fünfzehn Bombergruppen griffen die bedeutende Stahlproduktion an und warfen über 1.030 Tonnen Bomben ab. Insgesamt 26 Bomber wurden dabei durch Jäger und Flak abgeschossen. Der *461st BG* und ihren B-24 *Liberator* erging es ähnlich wie wenige Tage zuvor den B-17 *Flying Fortress* der *483rd BG* über Memmingen. Durch den konzentrierten Einsatz der deutschen „Sturmjäger" konnte die Formation der *461st BG* erfolgreich zerschlagen und elf B-24 *Liberator* von den deutschen Jägern abgeschossen werden. Drei weitere schwer beschädigte Maschinen gingen bei Notwasserungen in der Adria verloren bzw. bei Notlandungen auf den italienischen Heimatbasen zu Bruch, womit die Gesamtverluste der *461st BG* auf vierzehn Bomber anstiegen.[405]

In den „Hermann Göring-Werke" waren durch den Bombenabwurf der *15th USAAF* schwere Schäden entstanden und auch die Linzer Zivilbevölkerung hatte durch Fehlwürfe der Bomber auf das Stadtgebiet viele Tote zu beklagen. Viele fehlgeworfene Bomben waren in zivilen Wohnvierteln eingeschlagen. Insgesamt fielen dem Luftangriff über 360 Menschen zum Opfer. Soviel wie noch nie zuvor

[403] Jochen *Prien*, IV./Jagdgeschwader 3 – Chronik des Einsatzes einer Jagdgruppe 1943-45. (Eutin 1996), 185-189.
[404] *Boog*, The Strategic Air War, 145
[405] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 16. July 1944.

bei einem Angriff auf ein Ziel in der „Ostmark“.[406] Am Abwehreinsatz gegen die Bomber der *15th USAAF* beteiligt war auch eine italienische Staffel gewesen, welche sich zum Zeitpunkt des Angriffes am Fliegerhorst in Tulln befunden und dort neue Bf109 übernommen hatte.[407] Der Angriff der *15th USAAF* auf Linz war eines der wenigen Beispiele, wo ein Ziel angegriffen wurde, welches eigentlich nicht den festgelegten Zielkategorien wie „Deutsche Luftwaffe“, „Ölindustrie“ oder „Transportsystem“ entsprach. Die deutsche Stahlproduktion war eigentlich kein explizites Ziel der *USAAF*-Prioritätenliste des *AWPD-42,* doch die Linzer Stahlproduktion war im Sommer 1944 von den *USAAF*-Aufklärungsspezialisten als überaus bedeutend beurteilt worden.

Am selben Tag des ersten Bombenangriffes auf Linz begann in Frankreich die Operation *COBRA*. Die alliierten Streitmächte durchbrachen erfolgreich die deutschen Verteidigungsstellungen in der Normandie und konnten in die Tiefe des französischen Raumes vorstoßen. Um den Durchbruch der eigenen Verbände zu ermöglichen, führten zuvor die Alliierten ein umfangreiches Flächenbombardement auf deutsche Stellungen durch. Ähnliches hatte man nur kurz zuvor bereits im Rahmen der britischen Operation *GOODWOOD* im Raum östlich von Caen erprobt. Am 25. Juli 1944 bombardierten insgesamt 1.503 Bomber der *8th USAAF* im Raum St. Lo eine rechteckige Fläche von knapp 1,6 x 8 Kilometern mit insgesamt 3.300 Tonnen Bomben. Den schweren viermotorigen Bombern folgten weitere 580 mittlere zweimotorige Bomber der *9th USAAF,* welche neuerlich knapp 1.700 Tonnen Bomben abwarfen. Die Wirkung des alliierten Flächenbombardements von fast 5.000 Tonnen Bomben war derart verheerend, dass die vorstoßenden amerikanischen Truppen kaum auf deutschen Widerstand stießen.[408]

[406] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 25. Juli 1944. – Bis zu diesem Zeitpunkt waren die größten Verluste an Zivilisten beim ersten Angriff auf Wiener Neustadt entstanden. Damals waren bei dem überraschend durchgeführten Bombenangriff von 134 gezählten Toten insgesamt 107 Zivilisten gewesen. Beim bis dahin schwersten, konzentrierten Angriff auf ein Ziel in der „Ostmark“, am 10. Mai 1944, waren in Wiener Neustadt achtzehn Opfer (darunter sieben Zivilisten), jedoch von der 15th *USAAF* 108 tote Besatzungsmitglieder zu beklagen gewesen. Hinzu kamen an diesem Tag weitere vierzehn getötete deutsche Piloten.
[407] Jochen *Prien*, Geschichte des Jagdgeschwaders 77, Band 3, (Eutin 1985), 143ff.
[408] *Hammel*, Air War Europa, 344ff.

Am 26. Juli 1944, einen Tag nach dem Angriff auf Linz, flog die *15th USAAF* erneut in die „Ostmark“ ein. Ziel war es, in einem finalen Angriff die „Ostmark-Flugmotorenwerke“ in Wiener Neudorf sowie die Einrichtungen des Fliegerhorstes Markersdorf zu zerstören. Weiters sollte neuerlich der Fliegerhorst Zwölfaxing (Zweigfertigung der *Heinkel*-Werke) angegriffen werden.[409] Erneut waren deutsche „Sturmjäger“ im Einsatz, diesmal jene des Jagdgeschwaders 300 (JG300). Sie griffen die B-17 *Flying Fortress* der *301st BG* an und es gelang ihnen, neun Maschinen der Gruppe abzuschießen. Zwei weitere Bomber kollidierten in der Luft und stürzten ab. Die *301st BG* hatte somit innerhalb weniger Minuten fast die Hälfte ihrer 26 Maschinen verloren. Innerhalb weniger Wochen hatten die schwer gepanzerten deutschen „Sturmjäger“ durchaus beachtliche Erfolge erzielt. Durch den Angriff und den Bombenabwurf der *15th USAAF* wurde in Wiener Neudorf ein Produktionsausfall von 45 % erreicht, in Zwölfaxing jedoch wurde beschlossen, die *Heinkel*-Fertigung endgültig zu verlagern. Beim Rückflug warfen einige Bomber, welche ihre Bomben nicht über dem Ziel hatten abwerfen können, ihre zerstörerische Fracht auf den Fliegerhorst von Graz-Thalerhof ab.[410]

2.5.4 Die deutsche Luftwaffe – Das Ende im Sommer 1944

Ende Juli 1944 wurden durch die *8th* und *15th USAAF* neuerlich Ölziele bombardiert. Am 28. und 31. Juli 1944 griffen die Bomber der *15th USAAF* dabei Ziele im Raum Ploiesti an. Zuvor war am 27. Juli 1944 ein Verlagerungsbetrieb der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Budapest („Manfred Weiß Armaturenfabrik“) bombardiert worden.[411] Der Stand an einsatzbereiten deutschen Jägern der Reichsverteidigung hatte auch im Juli weiter abgenommen. Schließlich waren mit Stichtag 26. Juli 1944 nur mehr folgende einsatzbereite Tagjäger der deutschen Luftwaffe verfügbar.[412]

[409] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 16. July 1944.
[410] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 26. Juli 1944.
[411] *Hammel*, Air War Europa, 347.
[412] *Prien*, Jagdgeschwader 3, 204.

Einsatzbereite Flugzeuge der „Reichsverteidigung“ am 26. Juli 1944			
Großverband	**Flugzeugtyp**	**Gesamtstand**	**Einsatzbereit**
Luftflotte Reich	Jäger	437	230
	Zerstörer	90	43
Luftflotte 3 West	Jäger	313	228
	Zerstörer	-	-
Ostfront	Jäger	382	245
	Zerstörer	-	-

Den August 1944 begann die *15th USAAF* mit einem Angriff am 3. August 1944 auf Ziele entlang der wichtigen Eisenbahnstrecke über den Brennerpass sowie auf Friedrichshafen. In den nächsten Wochen folgten dann Angriffe der *15th USAAF* auf Ölraffinerien bei Blechhammer (7. August 1944), Budapest (9. August 1944) und Ploiesti (10. und 18. August 1944) während die *8th USAAF* laufend Ziele im besetzten Frankreich und im Deutschen Reich bombardierte. Am 15. August 1944, fast exakt ein Jahr nach dem ersten Luftangriff auf die „Ostmark“, erfolgte schließlich mit der Operation *DRAGOON* die Landung der Alliierten in Südfrankreich. Wenige Wochen später wurde die deutsche Heeresgruppe B im Kessel von Falaise vernichtend geschlagen. Dies führte zum Zusammenbruch der deutschen Front in Mittelfrankreich und zum Rückzug der deutschen Truppen in Richtung Ostfrankreich. Erst in diesem Raum, unmittelbar vor der deutschen Reichsgrenze, wurde wieder Widerstand geleistet.[413]

In drei *15th USAAF* Angriffen wurden am 22., 23., und 28. August 1944 kurz hintereinander mehrere Ziele in der „Ostmark“ angegriffen. Am 22. August wurden dabei Raffinerien bei Blechhammer und Odertal sowie in Korneuburg („Deutsche Gasolin AG“) und bei Wien-Lobau („Ostmärkische Mineralölwerke“) angegriffen. Insgesamt elf Bombergruppen bombardierten die Wiener Raffinerien und zehn die beiden Raffinerien in Schlesien. Durch den Bombenabwurf wurde die Raffinerie in Korneuburg schwer beschädigt, jene in der Lobau jedoch nur

[413] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II, Vol. III, Autumn Assault on Germany, 636-671.

leicht getroffen.[414] Die Lobau blieb somit ein *Target for tomorrow*. Bei den Angriffen verlor die *15th USAAF* insgesamt 31 Bomber durch Jäger und Flak. Aus den Wien angreifenden Verbänden wurden elf B-24 abgeschossen. Die Verbände der deutschen Luftwaffe beantragten 22 Abschüsse, die meisten davon durch die IV. Gruppe des Jagdgeschwaders 3 (IV./Sturm JG3).[415]

Die Einsätze der „Sturmjäger“ gegen die *USAAF*-Bomber waren zwar wiederholt erfolgreich, doch auch sie stellten keine ernsthafte Bedrohung für die amerikanischen Bomber dar. Für eine einzelne Bombergruppe und ihre Besatzungen waren die erfolgreichen Angriffe der schwer gepanzerten Jäger aber oft eine Katastrophe. So auch am 22. August 1944, als aus dem Verband der *459th BG* insgesamt fünf Bomber herausgeschossen worden waren. Die amerikanischen P-51- und P-38-Begleitjägerverbände wurden nun angewiesen, besonders nach den schwer gepanzerten Fw190 Ausschau zu halten.[416]

Am 23. und 28. August sowie am 10. September 1944 erfolgten die vorerst letzten großen Angriffe der *15th USAAF* gegen Ölziele im Raum der „Ostmark“. Am 23. August 1944 wurden dabei vorerst auch letztmalig Ziele der Flugzeugproduktion angegriffen. In diesem dritten und finalen Angriff sollten an diesem Tag die „Ostmark-Flugmotorenwerke“ bei Wiener Neudorf zerstört, sowie abgestellte Flugzeuge des Einflugbetriebs der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ am Fliegerhorst Markersdorf vernichtet werden. Sechs B-24-Gruppen bombardierten den Fliegerhorst Markersdorf, fünf die „Ostmark-Flugmotorenwerke“ und drei die Ölraffinerie in Vösendorf. Einige Bomber warfen ihre Bomben auch auf das innere Stadtgebiet von Wien, wodurch eine große Anzahl an Wohngebäuden zerstört und beschädigt wurde. Der Luftkrieg griff somit erstmals direkt auf das innere Stadtgebiet von Wien über. Die Masse der abgeworfenen Bomben lag jedoch im Ziel. Die „Benzolverband“-Raffinerie in Vösendorf wurde durch den Angriff total zerstört.[417]

[414] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 22. August 1944.
[415] BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 22. August 1944.
[416] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 22. August 1944.
[417] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 22. August 1944.

Der Widerstand durch die Wiener Flak war überaus heftig, während die Anzahl der eingesetzten deutschen Tagjäger gering gewesen war. Von der 8. Jagddivision konnten nur achtzehn Bf109 der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 27 (II./JG27) aufgeboten werden. Zwei Maschinen der Gruppe wurden durch amerikanische Begleitjäger abgeschossen. Das Ungarische Jagdgeschwader 101 (UngJg101) war nach dem Einsatz vom 22. August 1944 aus der „Reichsverteidigung" genommen worden. Die einzigen kampfstarken Verbände waren somit nur mehr die im süddeutschen Raum stationierten „Sturmjäger". Am 23. August 1944 gelang diesen ein weiterer Erfolg, als die IV. Gruppe des Jagdgeschwaders 3 (IV./SturmJG3) aus dem sechzehn Bomber umfassenden Verband der *451st BG* insgesamt acht Bomber abschießen konnte.[418] Die II. Gruppe des Jagdgeschwaders 300 (II./JG300) hatte, um den „Sturmjägern" diesen Erfolg zu ermöglichen, inzwischen die Begleitjägerangriffe auf sich gezogen. In schweren Luftkämpfen mit amerikanischen P-51 wurden insgesamt vierzehn deutsche Jagdmaschinen abgeschossen. Die *15th USAAF* verlor insgesamt zwölf Bomber und einen Jäger.[419]

Neben Ölraffinerien und -lager in Österreich standen ähnliche Einrichtungen weiter nördlich auf dem Programm. Am 24. August 1944 wurden von der *8th USAAF* Ölraffinerien im Deutschen Reich und in den besetzten tschechischen Gebieten (Brüx) und von der *15th USAAF* Raffinerien in Kolin („Vaccum Oil") und Pardubice („Fanto") angegriffen. Am 25. August bombardierte die *8th USAAF* mit 1.116 Bombern diverse Ziele im Deutschen Reich, während die *15th USAAF* Ziele der Flugzeugindustrie in Brünn und Prostejov angriff. Am selben Tag wurde die II. Gruppe des Jagdgeschwaders 27 (II./JG27) als letzter einsatzbereiter und kampfstarker Verband der 8. Jagddivsion von ihrem Liegeplatz in Götzendorf in den Raum Berlin verlegt.[420] Am 26. August war die *8th USAAF* erneut über Deutschland und die *15th USAAF* über Rumänien im Einsatz. Am 27. August 1944 flog die *8th USAAF* mit ihren Bombern nach Berlin

[418] BAMA: MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 23. August 1944.
[419] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 23. August 1944.
[420] Werner *Girbig*, Hans *Ring*: Jagdgeschwader 27. Die Dokumentation über den Einsatz an allen Fronten 1939 - 1945. (Stuttgart 1972), 124-129.

und die *15th USAAF* nach Blechhammer. Über Berlin wurden von den 1.203 eingesetzten Bombern nur drei Maschinen verloren.[421]

Die aus England einfliegende *8th USAAF* war im Spätsommer 1944 fast täglich im Luftraum über dem Deutschen Reich präsent und beherrschte diesen fast zu Gänze, wie die Verluste über Berlin zeigten. Ähnlich auch die Situation bei der *15th USAAF*. Am 28. August 1944 erfolgte ein abschließender Angriff der schweren Bomber der *15th USAAF* auf das Hydrierwerk in Moosbierbaum, auf die „Szony Oil"-Raffinerie in Komarom sowie auf Verkehrsanlagen in Ungarn. In diesem zweiten Angriff auf das Werk in Moosbierbaum wurde dieses fast zur Gänze zerstört.[422] Aus den sieben B-17-Verbänden des *5th BW,* welche Moosbierbaum angriffen, wurde eine einzige B-*17* der *483rd BG* abgeschossen. Zum Abwehreinsatz waren deutsche Verbände aus Süddeutschland gestartet, wurden jedoch durch P-51 *Mustang* in heftige Kämpfe verwickelt. Beim eigenen Verlust von zwei P-51 beantragten die amerikanischen Jägerpiloten den Abschuss von mehreren deutschen Jägern.[423]

Der vorerst letzte Angriff auf Ölziele im Wiener Raum erfolgte am 10. September 1944, er traf die beiden Ölraffinerien in der Lobau und Schwechat. Weiters wurden der Fliegerhorst Hörsching und Industrieziele im Stadtgebiet von Wien bombardiert. Die Folgen waren überaus hohe Schäden und Personenverluste.[424] Die Bomber der *15th USAAF* stießen im Wiener Raum nur mehr auf die Abwehr durch die deutsche Flak. Deutsche Jäger ließen sich kaum noch blicken, da sie inzwischen an den Fronten im Osten und Westen im Einsatz standen. Nach dem Angriff auf Wien trat eine fast einmonatige Pause ein. Die *15th USAAF* hatte es in wenigen Monaten geschafft, der Ölproduktion in der „Ostmark" schwere Schläge zu versetzten. Die Zielgenauigkeit der Bomber hatte sich dabei wesentlich verbessert. Sie lag im Sommer 1944 bei fast 30 %. Das hieß, die Bombenschützen waren in der Lage, mit dem *Norden*-Bombenzielgerät ein Trefferergebnis zu erreichen, bei welchem 30 % der Bomben in einem

[421] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 16. July 1944.
[422] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 28. August 1944.
[423] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 28. August 1944.
[424] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 10. September 1944.

Zielraum mit einem Durchmesser von 700 Meter einschlugen.[425] Die einzelnen Raffinerien im Wiener Raum waren zum Großteil nach zwei Angriffen zerstört. Nur die Lobau und Schwechat hatten drei bzw. vier Angriffe ertragen müssen. Diese wenigen Angriffe hatten ausgereicht, um die ausgewählten Ziele der Ölindustrie in der „Ostmark" zu zerstören oder zumindest schwer zu beschädigen. Ein Überblick über die Angriffe der *15th USAAF* auf Ziele in Österreich im Sommer und Spätsommer 1944 zeigt, wie sich in diesem Zeitraum die Angriffe bereits von den Zielen der Luftwaffenproduktion hin zu Zielen der Ölversorgung verschoben:[426]

Luftangriffe der *USAAF* auf Ziele in der „Ostmark" – Juni bis September 1944			
Datum	**Angriffsziel / Produktion**	**Eingesetzte Bomber / Jäger**	***USAAF*-Verluste**
16. Juni 1944	Lobau I/O Kagran I/O Floridsdorf I/O Schwechat I/O	441 / 234	14 / 8
26. Juni 1944	Moosbierbaum I/O Floridsdorf I/O Lobau I/O Korneuburg I/O Schwechat I/O, A/C	659 / 219	39 / 6
8. Juli 1944	Münchendorf A/D Markersdorf A/D Zwölfaxing A/D Korneuburg I/O Floridsdorf I/O Vösendorf I/O	480 / ~250	13 / 4
16. Juli 1944	Wiener Neudorf A/C Münchendorf A/D Wien A/D	311 / 230	16 / 4

[425] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division), The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, *USAAF* Heavy and Medium Bombers in the ETO, 15.
[426] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission June to September 1944. – *AFHRA* MF A6377: *USAAF* Oil Offensive, 750-770.

	Wien M/Y		
25. Juli 1944	Linz I/A	401 / 175	26 / -
26. Juli 1944	Wiener Neudorf A/C Markersdorf A/C Zwölfaxing A/D Graz A/D	350 / ~150	19 / 6
22. August 1944	Lobau I/O Korneuburg I/O	481 / ~250	11 / -
23. August 1944	Wiener Neudorf A/C Markersdorf A/D Vösendorf I/O	361 / ~250	12 / 1
28. August 1944	Moosbierbaum I/O	155/ ~150	1 / 2
10. September 1944	Wien I/A Lobau I/O Schwechat I/O Hörsching A/D	344 / ~250	6 / -

Anmerkungen:

A/C	**A**ir**c**raft Industry	Flugzeugindustrie
A/D	**A**ir**d**rome	Fliegerhorst
I/O	**I**ndustry **O**il	Ölraffinerie/Öllager
I/A	**I**ndustry **A**rea	Industriegebiet Allgemein
M/Y	**M**arshalling **Y**ard	Verschiebebahnhof

Im September 1944 machte der Vormarsch der alliierten Truppen auf Deutschland bereits derart gute Fortschritte, dass *General* Eisenhower der *USAAF* am 14. September 1944 wieder selbstständig die Führung der alliierten Luftoffensive überließ. Bis Ende September 1944 bombardierte die *15th USAAF* vor allem Ziele in Italien, am Balkan und in Ungarn, die *8th USAAF* setzte hingegen ihre Angriffe auf Ziele der Ölindustrie im Deutschen Reich weiter fort. Alleine im September 1944 wurden dabei zehn Angriffe mit nur geringen Verlusten geflogen. Die höchsten Verluste geschahen am 11. September 1944, am Tag nach dem Angriff der *15th USAAF* auf Wien, als von 1.080 Bombern der *8th USAAF* vierzig abgeschossen wurden. Im Oktober 1944 flog die *8th USAAF* zwölf, im November 1944 dreizehn und im Dezember 1944 nur mehr drei Angriffe gegen Ölziele – nicht zuletzt beeinflusste dabei das Winterwetter die

Einsatzzahlen. In den Monaten von Jänner bis April 1945 wurden noch weitere 29 Angriffe der *8th USAAF* gegen Ölziele geflogen. Die Verluste gingen dabei drastisch zurück. Bei einem der letzten großen Angriffe wurden am 22. März 1945 Bottrop und Hattingen von 1.319 Bombern der *8th USAAF* angegriffen. Dabei gingen nur zwei Maschinen verloren. [427]

Im Oktober 1944 erfolgten neuerliche Einflüge der *15th USAAF* in die „Ostmark". Dabei waren wiederholt die Raffinerien im Wiener Raum im Visier. Am 7. Oktober 1944 wurde als Auftakt die Lobau angegriffen. Von 772 eingesetzten Bombern gingen dabei fünfzehn verloren.[428] Am 16. Oktober 1944 bombardierte die *15th USAAF* Brüx und neuerlich die Linzer Industrie. Im November 1944 wurde Moosbierbaum insgesamt drei Mal (2., 3. und 6. November) bombardiert. Weiters erfolgten Angriffe auf Floridsdorf (5., 17. und 18. November), Korneuburg (18. November) sowie auf die Lobau, Vösendorf und Linz (19. November). Die Bomber trafen dabei kaum auf Widerstand. Die höchsten Verluste erlitt die *15th USAAF* am 17. November 1944 über Blechhammer, Brüx und Floridsdorf, als zehn Bomber abgeschossen wurden.[429] Im Dezember 1944 wurden nur mehr Moosbierbaum (8., 9., 11. und 19. Dezember) sowie am 16. Dezember 1944 Linz bombardiert. Am 11. Dezember 1944 wurden dabei über Moosbierbaum von 435 Bombern 21 abgeschossen. Dies war der letzte große Verlust der *15th USAAF* an Bombern über der „Ostmark".[430]

In den Monaten von Jänner bis April 1945 flog die *15th USAAF* noch vierzehn Angriffe auf Ölziele im Wiener Raum. Dabei wurden oft mehrere Ziele gleichzeitig angegriffen bzw. neben den Zielen der Ölproduktion auch Eisenbahnziele angegriffen. So hatte Moosbierbaum noch acht (31. Jänner, 1., 7., 9. und 14. Februar, 1., 15. und 16. März 1945), Floridsdorf sechs (7., 14. und 20. Februar, 12., 15. und 16. März 1945), Kagran vier (20., 21., 22. und 23. März

[427] *Girbig*, Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie, 218-221. – *AFHRA* MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1944-1945, 324-378.
[428] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 7. October 1944.
[429] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 17. November 1944. – *Girbig*, Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie, 218-221. – *AFHRA* MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1944-1945, 324-378.
[430] *Girbig*, Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie, 218-221. – *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 11. December 1944. – *AFHRA* MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1944-1945, 324-378.

1945), die Lobau drei (7., 14. und 20. Februar 1945), Korneuburg drei (7. Februar, 16. und 20. März 1945) Angriffe und Vösendorf einen (21. März 1945) Angriff zu ertragen. Der höchste Verlust der *15th USAAF* erfolgte dabei am 31. Jänner 1945 über Moosbierbaum, als von 823 Bombern acht, also knapp 1 %, abgeschossen wurden. Der letzte Angriff der *15th USAAF* auf ein Ölziel in der „Ostmark" erfolgte am 23. März 1945 auf Kagran, gemeinsam mit einem Angriff viermotoriger Bomber auf Ruhland.[431]

Die Angriffe der *USAAF* auf die Ölindustrie trafen die deutsche Rüstungswirtschaft schwer. Alleine im Juli 1944 sank die deutsche Flugzeugbenzinproduktion auf 35.000 Tonnen pro Monat ab. Tatsächlich hätte der Bedarf aber 190.000 Tonnen betragen. Bereits im Juni 1944 musste erstmals auf die eingelagerten Reserven zugegriffen werden. Der deutsche Reichsminister für Rüstung, Albert Speer, verfasste am 28. Juli 1944 eine Denkschrift, in welcher er ankündigte, dass ein planmäßiger Einsatz der deutschen Luftwaffe bei derartigen Einbußen an Flugzeugtreibstoffen spätestens im Oktober 1944 nicht mehr möglich sein würde.[432] Mit dieser Voraussage sollte er Recht behalten. Im Herbst 1944 war von der deutschen Luftwaffe kaum mehr etwas zu sehen. Erst das Auftauchen von Strahljägern vom Typ Me262 sorgte für einen kurzen Augenblick noch für Aufregung unter den Piloten der *8th* und *15th USAAF*. Die Erfolge dieser Jäger waren aber zu gering, um tatsächlich einen Einfluss ausüben zu können. [433]

Während die deutsche Ölindustrie durch die kombinierten Angriffe der *8th* und *15th USAAF* Angriff für Angriff zerstört wurde, produzierte die deutsche Rüstungswirtschaft bis Ende 1944 so viele Jagdmaschinen wie nie zuvor. Laufend liefen neue Jäger vom Typ *Focke Wulf* Fw190 oder *Messerschmitt* Bf109 vom Band. Hinzu kamen neue Entwicklungen wie die Strahljäger vom Typ *Messerschmitt* Me262 oder *Heinkel* He162. Durch die Verlagerung der Angriffe der *USAAF* auf die Ölindustrie hatte sich die Luftwaffenrüstung tatsächlich

[431] *Girbig*, Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie, 218-221. – *AFHRA* MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1944-1945, 324-378. – *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 23. March 1945.
[432] *Overy,* The Air War, 124.
[433] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey, Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 231.

erholen können. Ende 1944 wurde sogar der höchste Ausstoß an Bf109 des gesamten Krieges erreicht. Und auch die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ hatten ihren Ausstoß weiter erhöhen können. Zwar fielen sie durch die wiederholten Angriffe und die aufwändigen Verlagerungen hinter den Werken in Regensburg („Messerschmitt-AG“) und Leipzig („Erla Maschinenwerk GmbH“) auf Platz drei zurück, doch die Produktionsrate war weiterhin hoch. Das Werk in Regensburg hatte hingegen im Vergleich zu 1943 seine Produktionsrate fast verdreifacht. Der massive und rücksichtslose Einsatz von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen in der Produktion sowie die Einführung der 72-Stunden-Woche im März 1944 machten dies möglich. Folgende Übersicht zeigt die Produktionsraten der wichtigsten Bf109-Produzenten der deutschen Rüstungsindustrie im Jahr 1944.[434]

Standort Flugzeugwerk	**Gesamtproduktionszahl an deutschen Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1944**	**Anteil an der Gesamtproduktion von Bf109-Jagdflugzeugen im Jahr 1944**
Regensburg	6.329	44,5 %
Leipzig	4.472	31,5 %
Wiener Neustadt	3.141	22,1 %
Györ	270	1,9 %
Gesamt:	**14.212**	**100 %**

Doch für all diese neu produzierten Jäger der deutschen Luftwaffe waren weder ausreichend Flugzeugtreibstoff noch genügend und vor allem erfahrene Piloten vorhanden, um erfolgreich gegen die Bomber und Jäger der *8th* und *15th*

[434] *AFHRA*, MF A6388, The History of the 15th *USAAF*, The Counter Air Programm, 828. – *AFHRA*, *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*): Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt, Austria. (Washington 1945) 12. – *AFHRA*, *USAAF*, *USSBS*: Aircraft Plant Report Messerschmitt AG Augsburg, Overall Report (Washington 1945).

USAAF eingesetzt werden zu können.[435] Und jene jungen Piloten, welche in den Einsatz geschickt wurden, wurden in großen Zahlen von den amerikanischen Begleitjägern abgeschossen. Durch die wiederholten Angriffe auf die deutsche Erdölindustrie im Sommer und Herbst 1944 war die Produktion an deutschem Flugzeugtreibstoff bis Ende 1944 um 93 % zurückgegangen. Bereits im Juli 1944 hatte die deutsche Erdölproduktion nur mehr 30 % der Produktion des Frühjahrs 1944 betragen. Ab dem Jänner 1945 waren aufgrund von Treibstoffmangel großangelegte Operationen weder für das Heer noch die Luftwaffe mehr durchführbar. In den letzten Monaten des Krieges brauchte die Deutsche Wehrmacht daher im Wesentlichen die letzten noch vorhandenen eingelagerten Reserven auf.[436] So bildete schließlich die deutsche Flak, das Schwergewicht der Luftverteidigung. Alleine vom Jänner 1943 bis zum Jänner 1944 war die Anzahl der schweren Batterien von 629 auf 1.121 fast verdoppelt worden. Dies wurde nicht zuletzt durch drastische Maßnahmen, darunter den rücksichtslosen Einsatz von Jugendlichen als Luftwaffenhelfer, erreicht.[437] Berlin verfügte über einen umfangreichen Flakgürtel. Ebenso Wien, welche an zweiter Stelle der am besten geschützten Städte des Dritten Reiches stand. Und danach folgte in der „Ostmark“ bereits die Raffinerie Moosbierbaum. Hierher waren im Juli und August 1944 die meisten der ehemals um Wiener Neustadt stationierten Batterien verlegt worden. Der Flakschutz um Moosbierbaum stieg somit auf knapp einhundert Geschütze der unterschiedlichsten Kaliber an. Eine Stärke wie zuvor jene des Wiener Neustädter Flakschutzes. Dennoch blieb der Wirkungsgrad der schweren Flak eher gering.

[435] AFHRA, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 43.
[436] *AFHRA*, *USAAF*, The United States Strategic Bombing Survey (*USSBS*), Summary Report (European War), 30-45. – *AFHRA* MF A6377: *USAAF* Oil Offensive, 750-770.
[437] *Boog*, The Strategic Air War, 217.

2.4 Clean up 1945

Von den insgesamt knapp über 1,8 Millionen Tonnen Bomben, welche die strategischen Luftflotten der Alliierten auf das Deutsche Reich und die besetzten Gebiete in ihrer achtzehn Monate dauernden Kampagne abwarfen, wurden ca. 200.000 Tonnen im Jahr 1943, 1,1 MillionenTonnen im Jahr 1944 und 500.000 Tonnen im Jahr 1945 abgeworfen. Die Kategorie mit der höchsten Anzahl an abgeworfenen Bomben waren bei der *8th* und *15th USAAF* die Ziele des deutschen Eisenbahnnetzes. Knapp 300.000 Tonnen Bomben der *USAAF* galten den deutschen Eisenbahnanlagen, welche unter dem Begriff *Marshalling Yards* (*M/Y*) zusammengefasst wurden. Im Gegensatz dazu wurden von der *USAAF* von 1943 bis 1945 auf Ziele der deutschen Flugzeugindustrie knapp über 40.000 Tonnen Bomben und auf die deutsche Ölindustrie 140.000 Tonnen Bomben abgeworfen.[438]

Bereits im September 1944 hatte die *USAAF* damit begonnen, sich dem letzten Zielkomplex des *AWPD-42* zuzuwenden: dem deutschen Transportnetz. So wie vor der alliierten Landung im besetzten Frankreich sollte nun das Transportnetz im Herzen des Deutschen Reiches zerstört werden. Spätestens jetzt wurde der Luftkrieg „total“, die Angriffe erfolgten fast täglich. Nur das Wetter konnte die Bomber noch daran hindern, in das Deutsche Reich einzufliegen. Neben den Angriffen auf Ölziele vom Sommer 1944 bis zum Winter 1944/45 wurden so in der „Ostmark“ ab September 1944 auch erstmals Rangieranlagen und wichtige Eisenbahnknotenpunkte bombardiert. Nur mehr vereinzelt kam es zu Bombenabwürfen auf ausgewählte Ziele der deutschen Rüstungsindustrie (z. B. Stahlwerke) bzw. der deutschen Luftwaffe (z. B. Luftwaffenbasen). Die Schwergewichte galten der Ölindustrie und zunehmend dem Transportnetz. Dies wurde auch kombiniert. Sollten die Bomber bei einem Angriff auf eine Ölraffinerie auf schlechtes Wetter oder Bewölkung treffen, so wurden fast ausnahmslos Eisenbahneinrichtungen als Ausweichziele festgelegt. Viele der Angriffe der *15th*

[438] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 29. – Richard J. *Overy*, Why the Allies won (London 1997), 125. – Inklusive der taktischen Luftflotten wurden von den Alliierten insgesamt 2,7 Millionen Tonnen Bomben abgeworfen. Davon 1,46 Millionen von der *USAAF* und 1,24 Millionen Tonnen von der *RAF*.

USAAF auf Eisenbahnziele in der „Ostmark“ bzw. in Ungarn aber auch der *8th USAAF* in Deutschland im Herbst und Winter 1944/45 waren daher das Resultat von Alternativangriffen.[439]

Am 23. September 1944 hatten erstmals B-17 *Flying Fortress* der *15th USAAF* Eisenbahnanlagen (*Marshalling Yards*) bei Wels attackiert. Am 11. und 13. Oktober 1944 waren neben Zielen der Ölindustrie auch Bahnhöfe angegriffen worden. Diese Angriffe der *15th USAAF* setzten sich am 16., 17., 18. und 20. Oktober 1944 fort. Am 20. und 26. Oktober 1944 wurden die Eisenbahnanlagen von Innsbruck und am 25., 28. und 30. Oktober 1944 der Luftwaffenfliegerhorst von Klagenfurt zielgenau von Bombern der *15th USAAF* bombardiert. Diese Angriffe erfolgten oft in kleinen Formationen. So hatten am 26. Oktober 1944 nur sieben B-17 Innsbruck angegriffen. Der Angriff der *15th USAAF* auf Klagenfurt vom 30. Oktober war hingegen einer der äußerst seltenen Nachtangriffe der *USAAF* gewesen. Dabei warfen drei B-*1*7 ihre Bomben mittels H2X-Radar ab.[440] Am 29. Oktober 1944 griffen dann erstmals P-38-Begleitjäger gezielt Lokomotiven im Raum Wels an.[441] Derartige *Strafing*-Einsätze wurden ab Februar 1945 zur Regel. Den Jägern der *USAAF* war ihr Feind, die Jäger der deutsche Luftwaffe, abhanden gekommen. Gejagt wurde nun von den P-51 *Mustang* und P-38 *Lightning* am Boden alles, was ein lohnendes Ziel darstellte. Ein Umstand, der von der Bevölkerung am Boden leidvoll zur Kenntnis genommen werden musste. Nicht wenige Zivilisten wurden ein Opfer amerikanischer Tiefflliegerangriffe.[442]

Im November 1944 setzten sich die Angriffe der *8th* und *15th USAAF* auf Ziele des deutschen Transportsystems weiter fort. Viele Angriffe auf die Eisenbahnanlagen wurden nun bereits ausschließlich als Hauptziele geflogen. Diese Angriffe wurden jedoch weiterhin mit Attacken auf Ölziele gepaart. Aufgrund der bereits hohen Verfügbarkeit von einsatzbereiten Bombern wurden auch immer wieder gezielt Objekte angegriffen, welche im *AWPD-42* eigentlich nicht dezidiert genannt worden waren. Im Falle der „Ostmark“ waren dies z. B.

[439] *AFHRA* MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1944-1945, 324-378.
[440] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 30./31. October 1944.
[441] *AFHRA* MF A6377: The History of 15th *USAAF*, Intops Summaries 1944-1945, 378-421.
[442] Ebd., 364-398.

die Werke der Stahlindustrie im Raum Mur-Mürz. So wurde am 6. November 1944 von Bombern der *15th USAAF* erstmals gezielt das Stahlwerk in Kapfenberg angegriffen.[443]

Im Oktober und November 1944 wurden auch Unterstützungsangriffe für die alliierten Bodentruppen in Italien geflogen, um vor dem Wintereinbruch die deutschen Truppen noch möglichst weit Richtung Alpen zurückzudrängen. Dabei fiel gerade der Eisenbahnlinie über dem Brennerpass und den Rangieranlagen in Innsbruck eine besondere Bedeutung zu. Am 3. November 1944 erfolgte so, neben einem Angriff auf Moosbierbaum, auch ein Abwurf von Bomben auf Ziele in Klagenfurt, Graz und Innsbruck. Die eingesetzten Bomber waren an diesem Tag erstmals gänzlich ohne Begleitschutz geflogen. Nur das zunehmend schlechte Winterwetter gebot den Einflügen der Bomber der *15th USAAF* Einhalt.[444]

Am 15. und 16. November waren neuerlich die Eisenbahnanlagen von Innsbruck und am 1. und 17. November 1944 jene von Graz und Salzburg das Ziel. Am 22. November wurden neben München auch Linz, Salzburg und Villach angegriffen. Am 24. und 28. November warfen die Bomber der *15th USAAF* ihre zerstörerische Last auf Innsbruck und Klagenfurt ab.[445] Diese Angriffe setzten sich im Dezember 1944 fort. Schwergewicht waren dabei vor allem die Bahnhöfe und Rangieranlagen von Innsbruck, Salzburg, Klagenfurt, Villach und Graz.[446] Zusammengefasst hatten jedoch im zweiten Halbjahr 1944 die Angriffe der Bomber der *15th USAAF* auf die Verkehrsknotenpunkte und Kommunikationseinrichtungen immer noch einen eher untergeordneten Stellenwert. Diese Strategie änderte sich erst im Dezember 1944.[447]

Am 24. Dezember 1944 flog die *USAAF* gemeinsam mit der *RAF* den größten Angriff des gesamten Krieges. Insgesamt 1.874 Bomber und 813 Jäger der *8th USAAF* und knapp 800 Bomber der *RAF* griffen an diesem Tag

[443] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 6. November 1944.
[444] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 3. November 1944.
[445] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, 15th *USAAF* Bombing Missions November 1944.
[446] *Hammel*, Air War Europa, 417-430.
[447] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 794. – *AFHRA* MF A6377: The History of the 15th *USAAF*, Intops Summaries 1944-1945, 378-421.

unterschiedliche Ziele in Deutschland an. Die Verluste der *8th USAAF* betrugen dabei nur zwölf Bomber und zehn Jäger.[448] Am 27. Dezember 1944 war das erste Mal seit Ende Mai 1944 wieder Wiener Neustadt das Ziel der Bomber der *15th USAAF*. Die amerikanischen Bomber waren zwar in den letzten Monaten immer wieder über Wiener Neustadt in Richtung Wien geflogen, oder waren nach dem Einflug über St.Pölten und ihren Angriffen im Wiener Raum über Wiener Neustadt in Richtung Italien abgeflogen, doch bis jetzt hatte es keine neuen Bombenabwürfe gegeben.[449]

Die B-24-Geschwader der *15th USAAF* griffen am 27. Dezember 1944 Eisenbahnknotenpunkte in Bruck an der Mur, Graz, Klagenfurt, Feldbach und Villach an. Die sechs B-17-Gruppen des *5th BW* sollten Ziele bei Wien (Raffinerie Vösendorf) und Linz (Rangierbahnhof) angreifen. Sieben B-17 der *483rd BG*, welche eigentlich Linz angreifen hätten sollen, warfen ihre Bombern aber auf das Ausweichziel „Wiener Neustadt *Marshalling Yard*“ ab. Die Bomber waren über Linz auf starke Bewölkung gestoßen; der Verbandführer hatte daher entschieden, das Ausweichziel anzugreifen.[450] Dieser Angriff zeigte der Wiener Neustädter Bevölkerung, dass es trotz einer fast siebenmonatigen Pause mit den Luftangriffen der Bomber auf die Stadt noch nicht vorbei war. Die *15th USAAF* hatte die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt schon im Herbst 1944 im Detail aufgeklärt und die Belegung der Rangieranlagen beobachtet. Es war den Angriffsplanern der *15th USAAF* bald klar, dass man mit Wiener Neustadt und seinen Eisenbahnanlagen einen überaus wichtigen Verkehrsknotenpunkt vor Augen hatte.[451]

2.6.1 Die USAAF im Frühjahr 1945

Bis zum Frühjahr 1945 hatten die amerikanische *8th* und *15th USAAF* in Europa bereits einen enormen Umfang angenommen. Alleine die *15th USAAF* verfügte im März 1945 über fünf schwere Bombergeschwader mit insgesamt

[448] *Hammel*, Air War Europa, 426.
[449] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 27. December 1944.
[450] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 815ff.
[451] *AFHRA* MF A6377: 15th *USAAF* Rail Offensive, 590-599.

sechs B-17- und fünfzehn B-24-Bombergruppen. Für den Begleitschutz standen der *15th USAAF* zwei Jagdfliegergeschwader mit insgesamt sieben, davon drei P-38- und vier P-51-Jägergruppen zur Verfügung. Den Einsatz der Begleitjäger befehligte ab 1945 das *15th Fighter Command* mit Hauptquartier in Torremaggiore. Das *306th Fighter Wing* wurde im April 1945 in das *305th FW (Prov.)* und das *306th FW* geteilt. Die *154th Tactical Reconnaissance Squadron* wurde in die *154th Weather Reconnaissance Squadron* umgewandelt und drei mit P-38 bzw. F-5 ausgestattete reine Aufklärungsstaffeln (*15th, 32nd,* und *37th Photo Reconnaissance Squadron*) neu gebildet. Während die einen die wichtige Wetteraufklärung durchführten, lieferten die anderen laufend Luftbilder der erreichten Schäden.[452]

Die Organisation der *15th USAAF* vom 1. Juni 1944, mit sechs B-17 und fünfzehn B-24 Bombergruppen sowie sieben Jägergruppen, wurde von der *15th USAAF* im Prinzip bis ins Frühjahr 1945 beibehalten. Was sich innerhalb der Bombergruppen der *15th USAAF* jedoch bis Anfang 1945 geändert hatte, war die Anzahl der verfügbaren viermotorigen Bomber. Die Anzahl der schweren Bomber je Bombergruppe war von einem Soll von rund 42 Flugzeugen im Jahr 1944 auf insgesamt 48 bis 52 Bomber im Jahr 1945 erhöht worden. Am 31. Dezember 1944 verfügte die *15th USAAF* bereits über 1.468 viermotorige Bomber der Typen B-24 *Liberator* und B-17 *Flying Fortress*. Dazu kamen insgesamt 709 Jagdmaschinen der Typen P-38 *Lightning* und P-51 *Mustang*, sowie 55 Maschinen anderer Typen (z. B. Aufklärer vom Typ F-5). Dies waren im Durchschnitt ca. sechzig schwere Bomber je Bombergruppe und ca. hundert Jäger je Jagdgruppe. Die *15th USAAF* zählte zu diesem Zeitpunkt bereits 14.000 Offiziere und 72.000 Mann. Die *RAF No. 205th Group* mit ihren britischen und südafrikanischen Staffeln verfügte für ihre Nachteinflüge über weitere rund hundert Flugzeuge der Typen *Wellington*, *Lancaster* und B-24 *Liberator*.[453]

Als im Herbst und Winter 1944/45 die Luftwaffe über dem Deutschen Reich praktisch geschlagen war, und die *15th USAAF* im November 1944 damit

[452] *AFHRA* MF A6377: 15th *USAAF* Organization 1. March 1945, 170.
[453] *AFHRA* MF A6377: 15th *USAAF* Organization 1. April 1945, 490. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 811-814.

begann, systematisch die Vielzahl an Eisenbahn- und Verkehrskotenpunkten anzugreifen, wurde auch eine neue Angriffstaktik eingeführt. Während der Schlechtwettertage der Wintermonate, an denen die Bomber gezwungen waren, am Boden zu bleiben, hatten die Wartungsmannschaften mit Hochdruck an der Instandsetzung der Bomber gearbeitet. Dies hatte es möglich gemacht, dass an den tatsächlichen Einsatztagen eine größere Anzahl an Bombern zur Verfügung stand. Das Fehlen der deutschen Jagdabwehr schien es nun zuzulassen, ohne Begleitschutz einfliegen zu können. Es wurde daher eine Teilung der angreifenden Bombergruppen vorgenommen. Jede einzelne Bombergruppe wurde für einen Angriff in eine *Red Force* und eine *Blue Force* aufgeteilt. Die Bomber der *Red Force* umfassten die normale Stärke einer *Attack Unit*, d. h. drei bis vier *Combat Boxen* zu je sechs Bombern, mit insgesamt 18 bis 24 Flugzeugen. Drei oder vier Bomber je Gruppe waren mit H2X-Radar ausgerüstet. Diese stellten die Führungsflugzeuge der jeweiligen *Combat Box* dar, was es somit möglich machte, dass auch die kleinste taktische Einheit – eben die *Combat Box* – ihre Bomben bei jeder Wetterlage „gezielt“ abwerfen konnte.[454]

Die einzelnen *Red Force*-Formationen mehrerer Bombergruppen wurden zu einem Hauptangriffsverband zusammengefasst und mit dem maximal möglichen Begleitschutz ausgestattet. Sie sollten gegen strategische, oder auch 1945 noch immer schwer verteidigte Angriffsziele wie z. B. Wien oder Linz, eingesetzt werden können. Die *Blue Force* umfasste hingegen die verbleibenden Bomber der einzelnen Bombergruppe. Sie wurden nach dem Abflug der *Red Force* zeitlich versetzt, ohne Begleitschutz und meist auch ohne Radar, auf getrennte Angriffsziele angesetzt, welche weniger oder gar nicht verteidigt wurden, bzw. wo man gute Sichtflugbedingungen und somit die Möglichkeit des visuellen Bombenabwurfs erwartete. Durch dieses neu entwickelte System befand sich ab Jänner 1945 bei einem Einflug der *15th USAAF* eine Vielzahl an unterschiedlichen Einzelverbänden in der Luft: Neben dem Hauptverband, welcher mit Begleitschutz auf das Hauptangriffsziel angesetzt worden war, gab

[454] *AFHRA* MF A6377: The History of the 15th *USAAF*, 342-367. – *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation.

es eine Vielzahl von kleineren Bomberverbänden, welche weitere Ziele oder zeitlich versetzt erneut das Hauptangriffsziel angriffen.[455]

Diese Zweiteilung der Bombergruppen und Angriffsverbände wurde von der *8th* und *15th USAAF* erfolgreich angewandt und es gelang den Amerikanern so, eine noch größere Anzahl von Zielen an einem einzigen Tag anzugreifen. Dies entsprach genau dem Prinzip des von den Alliierten geplanten *Around the clock Bombing,* bei dem rund um die Uhr ein Höchstmaß an Zielen bombardiert wurde. Die deutsche Luftabwehr stand dem 1945 machtlos gegenüber. Das H2X- bzw. H2S-Radar wurde im Frühjahr 1945 von der *USAAF* nicht nur als Navigationshilfe, sondern auch als Zielmittel verwendet. Die Treffergenauigkeit der Bomber, welche zu diesem Zeitpunkt bei guter Sicht ca. 30 % (innerhalb eines 700-Meter-Kreises) betrug, erreichte bei schlechter Sicht und H2X-Einsatz eine durchschnittliche Treffergenauigkeit von 0.2 %. Doch dieser Umstand wurde der *USAAF* erst durch die Auswertung ihrer Angriffe der Monate Jänner bis April 1945 bewusst. Bis zum Kriegsende wurden viele Städte ein Opfer in der vermeintlichen Annahme der Amerikaner, mit dem H2X-Radar genau bombardieren zu können. Und in diesen Monaten ging die *USAAF* auch von ihrer Überzeugung ab, ausschließlich bei guter Sicht zu bombardieren. Die letzten Monate vor Kriegsende sollten so auch die „moralische Standhaftigkeit“ der *USAAF* zeigen, denn bei einem „blinden“ Bombenabwurf wurden auch hohe Verluste in der Zivilbevölkerung bewusst in Kauf genommen.[456]

2.6.2 Die Zerschlagung des deutschen Transportnetzes 1944/45

In der „Ostmark“ waren die wichtigsten Eisenbahnverbindungen die zweigleisige Südbahn- und die Westbahnlinie. Die Südbahnlinie führte direkt vom Rüstungs- und Nachschubzentrum Wien über Mödling und Baden zum Eisenbahnknotenpunkt Wiener Neustadt. Zusätzlich zu dieser Hauptroute führte

[455] *AFHRA* MF A6377: The History of the 15th *USAAF*, 342-367.
[456] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, *USAAF* Heavy and Medium Bombers in the ETO. – *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation.

eine Ausweichroute, die so genannte Pottendorferlinie, von Wien über Gramatneusiedel, Wampersdorf und Ebenfurth nach Wiener Neustadt. Von Wiener Neustadt führte die Südbahnlinie zweigleisig weiter Richtung Südwesten über Kapfenberg nach Bruck an der Mur. In Bruck an der Mur teilte sich die Strecke wiederum und führte einerseits in Richtung Graz bzw. Maribor an die jugoslawische, bzw. andererseits in Richtung Klagenfurt und Villach an die italienische Front. Zusätzlich zu der Nord-Süd-Verbindung zweigte in Wiener Neustadt je eine weitere eingleisige Spur nach Südosten ab und führte einerseits über Sopron bzw. andererseits über Friedberg und Szombathely, sowie über Fehring und Szentgotthard zu den deutschen Truppen an der ungarischen Front. Im Westen waren die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Linz, Salzburg und Innsbruck. Von München gelangte man über Salzburg nach Innsbruck. Von dort führte die Eisenbahn über den wichtigen Brennerpass an die italienische Front. Linz hingegen war ein bedeutender Verteilerpunkt zwischen Salzburg und Wien. Diese Hauptverbindungslinien und ihre Knotenpunkte waren die wesentlichen Ziele der *15th USAAF* bei ihren Angriffen gegen das Eisenbahnnetz der „Ostmark“.[457]

Sobald das Wetter umfangreiche Angriffe zuließ, begannen die *8th* und *15th USAAF* mit ihren Angriffen auf das Transportnetz des Deutschen Reiches. Bereits im Jänner 1945 verging dabei kein Tag, an welchem es keinen Angriff der *USAAF* auf ein Ziel in Europa gab. Die Einflüge der *8th USAAF* gestalteten sich leichter als jene der *15th USAAF*, die mit dem schlechten Winterwetter über den Alpen zu kämpfen hatte.[458] So konzentrierte sich die *15th USAAF* vorerst auf Ziele in Norditalien. Am 8. Jänner 1945 wurden erstmals die Eisenbahnanlagen von Linz, Klagenfurt, Salzburg und Graz angegriffen. Am 15. Jänner 1945 waren die Bomber über Wien, am 20. Jänner neuerlich über Salzburg und Linz. Am 31. Jänner 1945 wurden nach den Angriffen auf Ölraffinerien in Wien beim Rückflug auch Eisenbahnziele in Graz bombardiert.[459]

[457] *AFHRA* MF A6377: 15th *USAAF* Rail Offensive, 598-605. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 794ff.
[458] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/3: Weather Factors in Combat Bombardment Operations in the European Theater.
[459] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, 15th *USAAF* Bombing Missions January 1945.

Im Februar 1945 erhöhte sich die Frequenz der Angriffe. Neben Angriffen auf Ölziele wurden Eisenbahnziele am 1. Februar (Graz, Klagenfurt, Fürstenfeld), 5. Februar (Salzburg, Villach), 8. Februar (Graz, Wien), 9. Februar (Graz, Bruck an der Mur), 13. Februar (Wien, Graz) und 14. Februar 1945 (Wien) bombardiert.[460] Am 15. Februar 1945 waren das Hauptangriffsziel der *15th USAAF* die Eisenbahnanlagen der Stadt Wien. So sollten Matzleinsdorf, Penzing, Floridsdorf, der Südbahnhof sowie als weiteres Ziel die Ölraffinerie Korneuburg bombardiert werden. Gleichzeitig sollten die B-24-Bomber des *55th BW* mit drei Bombergruppen die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt angreifen. Insgesamt 660 B-17 und B-24, begleitet von 301 P-38 und P-51, wurden auf Ziele in Wien und Wiener Neustadt angesetzt. Zusätzlich zu diesen Bombenangriffen sollte ein Teil des Begleitschutzes, nach erfolgreicher Eskortierung der schweren Bomber, im Raum Graz Tiefflugangriffe (*Strafing*) entlang der dortigen Eisenbahnlinien fliegen. Die Bomber der angreifenden Gruppen sollten, wie bereits seit Jänner 1945 durchgeführt, nach dem neuen *Red Force - Blue Force* Angriffssystem anfliegen, d. h. die beiden Hälften der jeweiligen Gruppen waren mit je einer Stunde Zeitverzögerung gestartet und jede Bombergruppe flog in zwei getrennten Wellen an.[461]

Die Bomber der *55th BW* trafen am 15. Februar 1945 über Wiener Neustadt auf mäßige und ungenaue Flakabwehr. Am 10. Februar 1945, also fünf Tage vor dem Angriff, waren um Wiener Neustadt nur noch elf schwere Flakgeschütze von amerikanischen Aufklärungsflugzeugen fotografiert worden. Auch der Wiener Angriffsverband wurde beim Rückflug von Wien über Wiener Neustadt von der schweren Flak beschossen, doch wurde keiner der Bomber beschädigt oder ging verloren. Die B-24 des *47th BW*, welche auf Wien-Matzleinsdorf angesetzt waren, sichteten im Luftraum über Wien ein einzelnes deutsches Me262-Jagdflugzeug, das aber nicht angriff. Auch am selben Tag losgeschickte F-5-Aufklärungsmaschinen sichteten drei Me262, wobei zwei davon eine F-5 angegriffen und leicht beschädigen konnten. Die Wien angreifenden Verbände der *15th USAAF* verloren am 15. Februar 1945 insgesamt vier Bomber, wobei einer davon beim Bombenabwurf von den

[460] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, 15th *USAAF* Bombing Missions February1945.
[461] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 15. February 1945.

Bomben einer über ihm fliegenden Maschine getroffen worden war. Eine P-51 der *52nd FG* des Wiener Neustädter Begleitschutzverbandes musste aufgrund eines technischen Gebrechens auf dem Rückflug in der Adria notwassern. Der Pilot kam dabei ums Leben. Für Wiener Neustadt stellte der Angriff vom 15. Februar 1945 den ersten großen Angriff seit dem 29. Mai 1944 dar; der Angriff vom 27. Dezember 1944 war ja nur ein kleiner gewesen. Durch den Bombenabwurf der *15th USAAF* wurden umfangreiche Schäden an den Bahnhofsanlagen der Stadt bewirkt.[462]

Im Zeitraum von 13. bis zum 15. Februar 1945 erfolgten auch die verheerenden Luftangriffe der Alliierten auf Dresden. Wie bei der Operation *GOMORRAH,* also den Luftangriffen der *RAF* auf Hamburg, sollten auch die Angriffe der Alliierten auf Dresden aufgrund ihrer zerstörerischen Wirkung in die Geschichte eingehen. Die Stadt Dresden war ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt des Deutschen Reiches, war aber bis zum Februar 1945 nie Hauptangriffsziel gewesen. Dies änderte sich in der Nacht von 13. auf den 14. Februar 1945, als in zwei Wellen insgesamt fast 800 britische Bomber die Stadt bombardierten. Bei Tage folgten am 14. und 15. Februar 1945 knapp über 500 Bomber der *8th USAAF*. Die Bomben wurden dabei aufgrund starker Bewölkung „blind“, also mittels H2X-Radar abgeworfen. Zwei weitere Angriffe der *8th USAAF* auf die Stadt folgten im März und April 1945. Zurück blieb ein schwer zerstörtes Dresden, in welchem vor allem in den Februarangriffen zehntausende Menschen im Bombenhagel ums Leben gekommen waren.[463]

Am 17. und 18. Februar 1945 griff die *15th USAAF* Ziele im Raum Linz, darunter am 17. Februar 1945 die „Nibelungenwerke“ in St. Valentin bei Linz an. Bei den „Nibelungenwerke“ handelte es sich um ein bedeutendes Panzerwerk, welches in den letzten Monaten zunehmend an Bedeutung gewonnen hatte. Im Werk wurden während des Krieges insgesamt 52 % aller deutschen Standardpanzer der Deutschen Wehrmacht vom Typ „PIV“ erzeugt. Am 19., 20.

[462] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 827-841. – *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. G524 Wiener Neustadt M/Y 16. February 1945.
[463] *Friedrich*, Der Brand, 124-232. – *Reichert*, Fakten, Dokumente und Bilder über den Luftkrieg gegen Dresden 1944/45, 34-54.

und 21. Februar 1945 waren die Bomber wieder über Wien.[464] Alleine am 21. Februar 1945 wurden dazu 522 Bomber und 240 Jäger aufgeboten. An diesem Tag wurde auch Wiener Neustadt von sechs B-24-Bombern der *459th BG* als Alternativziel angegriffen.[465]

Am 22. und 23. Februar 1945 führte die *USAAF* die Operation *CLARION* durch. Ziel war es, dem deutschen Transportsystem innerhalb von 48 Stunden durch laufende Angriffe einen schweren Schlag zu versetzen. Die *8th USAAF* setzte dazu am 22. Februar 1.372 Bomber und am 23. Februar 1.211 Bomber gegen über vierzig ausgewählte Ziele, darunter zwanzig große Rangier- bzw. Verschiebebahnhöfe, in Mitteldeutschland ein. Die *15th USAAF* flog an den beiden Tagen mit über 300 Bombern Angriffe gegen weitere 25 Rangierbahnhöfe in Süddeutschland, in der „Ostmark“ und in Norditalien. Hinzu kamen noch die taktischen Bomber der *9th USAAF,* welche gezielt Brücken angriffen und *Strafing*-Einsätze flogen, sowie die *RAF,* welche bei Nacht Bahnhöfe vor allem im Ruhrgebiet bombardierte. Durch diesen geballten Einsatz der *8th* und *15th USAAF* sowie der *RAF* konnten mehrere deutsche Eisenbahnknotenpunkte zerstört bzw. schwer beschädigt werden.[466]

Bis Ende Februar 1945 erfolgte durch die *15th USAAF* täglich (mit Ausnahme des 26. Februar) ein Angriff auf ein Eisenbahnziel in der „Ostmark“. Rangierbahnhöfe, Verschubanlagen, Brücken und Knotenpunkte wurde einer nach dem anderen angegriffen. Mit Sprengbomben ausgerüstete Begleitjäger flogen überdies gezielt *Strafing* entlang der Eisenbahnlinien. Die P-38 *Lightning* und P-51 *Mustang* griffen vor allem fahrende Lokomotiven, Züge oder Bahnanlagen an. So auch am 25. Februar 1945 im Raum Wiener Neustadt. Bei einem Angriff von 546 Bombern der *15th USAAF* auf Linz, Amstetten und Villach flogen 97 P-38 der *14th* und *82nd FG* sowie 135 P-51 der *31st, 52nd* und *325th FG* Begleitschutz. Weitere 28 P-38 der *14th* und *82nd FG* sowie zwanzig P-51 der *31st* und *52nd FG* griffen Bodenziele entlang der Westbahnstrecke zwischen Linz und Wien und entlang der Südbahnstrecke zwischen Wiener Neustadt und

[464] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Missions February 1945.
[465] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 21. February 1945.
[466] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, 8th, 9th and 15th USAAF Bombing Missions 22. and 23. February 1945.

St. Michael an. Die P-38 *Lightning* der *14th* und *82nd FG* attackierten dabei die Eisenbahnanlagen und den Fliegerhorst von Wiener Neustadt. Die amerikanischen Jäger wurden zwar von leichten und mittleren Flakgeschützen des Fliegerhorstes beschossen, erlitten jedoch keine Verluste, obwohl die Piloten im Raum Wiener Neustadt das Flakfeuer als überaus heftig und genau beschrieben. Viele Piloten waren mit schwer beschädigten Maschinen zu ihren Basen zurückgekehrt.[467]

2.6.3 Die totale Zerstörung – März/April 1945

Im März 1945 wurde durch die *8th* und die *15th USAAF* die höchste Zahl an abgeworfenen Bomben der Monate Jänner bis April 1945 erreicht. Die *8th USAAF* warf insgesamt 65.962 Tonnen und die *15th USAAF* 30.265 Tonnen Bomben ab.[468] Der Großteil dieser Abwürfe galt dem deutschen Transportnetz. Nur in Ausnahmefällen wurden noch Angriffe auf Ziele der Ölindustrie geflogen.[469] Die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt wurden im März 1945 drei Mal gezielt von der *15th USAAF* angegriffen.[470] Der heftigste Angriff erfolgte am 26. März 1945, als von 245 gestarteten Bombern insgesamt 190 ihre Bomben auf die Eisenbahnanlagen der Stadt abwarfen. Neben diesen drei Hauptangriffen erfolgten weitere sechs Angriffe, in welchen die Bomber der *15th USAAF* Wiener Neustadt als Alternativangriffsziel nutzten. Dabei wurde Wiener Neustadt am 14. März 1945 von 282 Bombern angegriffen, welche 637 Tonnen Bomben abwarfen. Obwohl eigentlich ein Alternativ- bzw. Ausweichangriff, war dieser

[467] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 25. February 1945. – Die Masse der schweren Flakbatterien des „Flakregiments 88 Wiener Neustadt“ waren bis zum Herbst 1944 von Wiener Neustadt abgezogen worden. Die letzten drei schweren Batterien wurden unter der Bezeichnung „Großkampfbatterie Wiener Neustadt“ in der Batteriestellung am Luckerweg beim Einfahrbahnhof als sogenannte „Flakfestung“ eingesetzt. Die achtzehn schweren 8,8 cm Geschütze und ihrer RAD-Bedienungen stellten den Flakschutz von Wiener Neustadt bis zum Februar 1945 sicher. Ende Februar 1945 wurden auch sie abgezogen. Danach besaß Wiener Neustadt keinerlei schweren Flakschutz mehr. Nur mehr an den Rändern des Fliegerhorstes wurde mittlere und leichte Flak zur Abwehr möglicher Tiefffliegerangriffe eingesetzt. – *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 771-780.
[468] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 29.
[469] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Missions March1945.
[470] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 4., 16. and 26. March 1945.

Angriff der heftigste, den Wiener Neustadt 1945 erleiden musste.[471] Der letzte Angriff auf die Stadt erfolgte am 30. März 1945, als drei B-24 *Liberator* und eine B-*17 Flying Fortress* die Stadt als Alternativziel angriffen.[472] Von den elf Angriffen schwerer Bomber auf Wiener Neustadt von 27. Dezember 1944 bis zum 30. März 1945 waren tatsächlich nur vier Bombenabwürfe planmäßige Angriffe der *15th USAAF* auf die Eisenbahnanlagen gewesen. Die restlichen Bombenangriffe waren Alternativangriffe und Tiefflliegerattacken der *15th USAAF* bzw. bereits Angriffe der 5. und 17. Luftarmee der 3. Ukrainischen Front der vormarschierenden sowjetischen Streitkräfte gewesen.[473]

Durch die wiederholten Bombenabwürfe der *15th USAAF* im März 1945 wurden auch die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt Angriff für Angriff zerstört. Die längste Unterbrechung der wichtigen Südbahnlinie betrug jedoch nur maximal 48 Stunden. Danach hatten die Instandsetzungstrupps der Deutsche Reichsbahn die Gleisanlagen in Wiener Neustadt wieder instand gesetzt.[474] Neben den Angriffen der schweren Bomber wurde Wiener Neustadt im März und April 1945 noch drei Mal von amerikanischen Begleitjägern angegriffen. Diese flogen am 18. und 31. März sowie am 2. April 1945 je einen *Strafing*-Einsatz auf den Wiener Neustädter Fliegerhorst und die Wiener Neustädter Bahnanlagen. Beim letzten Einsatz der *USAAF*-Begleitjäger am 2. April 1945, dem Tag, an dem Truppen der 3. Ukrainischen Front die Stadt einnahmen, kam es sogar zwischen den Alliierten zu einer Verwechslung und amerikanische P-38 *Lightning* und sowjetische *Iljuschin* (IL)2 *Stormovik* lieferten sich einen kurzen Luftkampf über der Stadt.[475]

Die Sowjets selbst griffen Wiener Neustadt mit den fliegenden Verbänden der 5. und 17. Luftarmee insgesamt fünf Mal an. Sie warfen am 29. und 31. März

[471] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 12., 14., 15., 20., 23. and 30. March 1945.
[472] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 30. March 1945.
[473] AFHRA: 15th USAAF Target and Duty Sheets. Bombing Missions March 1945. – Zentralarchiv des Verteidigungsministeriums der Russischen Föderation (ZAMO, ЦАМО), Podolsk, Russland: фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945.
[474] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 827-841.
[475] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Strafing Mission 2. April 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Eintrag vom 2. April 1945.

in einem Nachtangriff Bomben auf die Stadt, bzw. griffen sie am 1. und 2. April 1945 in Vorbereitung auf die bevorstehende Einnahme in zwei weiteren Tagangriffen und einem Nachtangriff an.[476] Am 2. April 1945, beim letzten Angriff der *15th USAAF* auf Wiener Neustadt und am Tag der Einnahme der Stadt durch die sowjetischen Truppen, wurde auch letztmalig von den Amerikanern Aufklärung geflogen. Die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt wurden von der *15th USAAF* in einem abschließenden Bericht als zum größten Teil zerstört bewertet, die Operationen gegen die Eisenbahneinrichtungen der Stadt als Erfolg bezeichnet.[477]

Im März und April 1945 wurden von der *15th USAAF* vor allem Ziele im Raum Wien, Salzburg, Innsbruck und Linz angegriffen. Am 11. März 1945 wurde erstmals ein Angriff von taktischen Bombern der *12th USAAF* geflogen: Zweimotorige B-25 *Mitchell* griffen eine Brücke bei Drauburg an. Am 12. März 1945 griffen 790 schwere Bomber, neben Zielen der Ölindustrie im Raum Wien, auch die Eisenbahnanlagen von Graz und Zeltweg sowie eine Brücke bei Knittelfeld an. Beim Einflug vom 19. März 1945 wurden insgesamt knapp 2.000 Tonnen Bomben abgeworfen. Es war dies die höchste Tonnage, welche von der *15th USAAF* während des gesamten Krieges an einem einzigen Tag abgeworfen worden war. Der April 1945 war von Angriffen der *15th USAAF* auf Eisenbahnziele dominiert. Die Jäger der *15th USAAF* bestritten dabei erstmals auch wieder Luftkämpfe. Die Ursache dafür lag im Zurückweichen der deutschen Luftwaffenverbände vor den vormarschierenden sowjetischen Truppen.[478] Dies führte dazu, dass die amerikanische Luftwaffe ihre Angriffe auf Ziele im Osten der „Ostmark“ einstellte, um nicht die sowjetischen Truppen zu gefährden. Am 1. Mai 1945 wurde durch die *15th USAAF* die letzte Angriffsmission des Zweiten Weltkrieges geflogen: Insgesamt 27 B-17 *Flying Fortress* griffen die Eisenbahnanlagen von Salzburg an.[479] Wenige Tage später, am 8. Mai 1945 erfolgte die Kapitulation der Deutschen Wehrmacht. Das im Jahr 1943 bei der Konferenz von Casablanca von den Alliierten definierte Kriegsziel der

[476] ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Einträge vom 29. und 31. März sowie vom 1. und 2. April 1945.
[477] *AFHRA*, MF A6389: Interpretation Report No. D.B. 358. 2. April 1945.
[478] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Missions March and April 1945.
[479] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 1. May 1945.

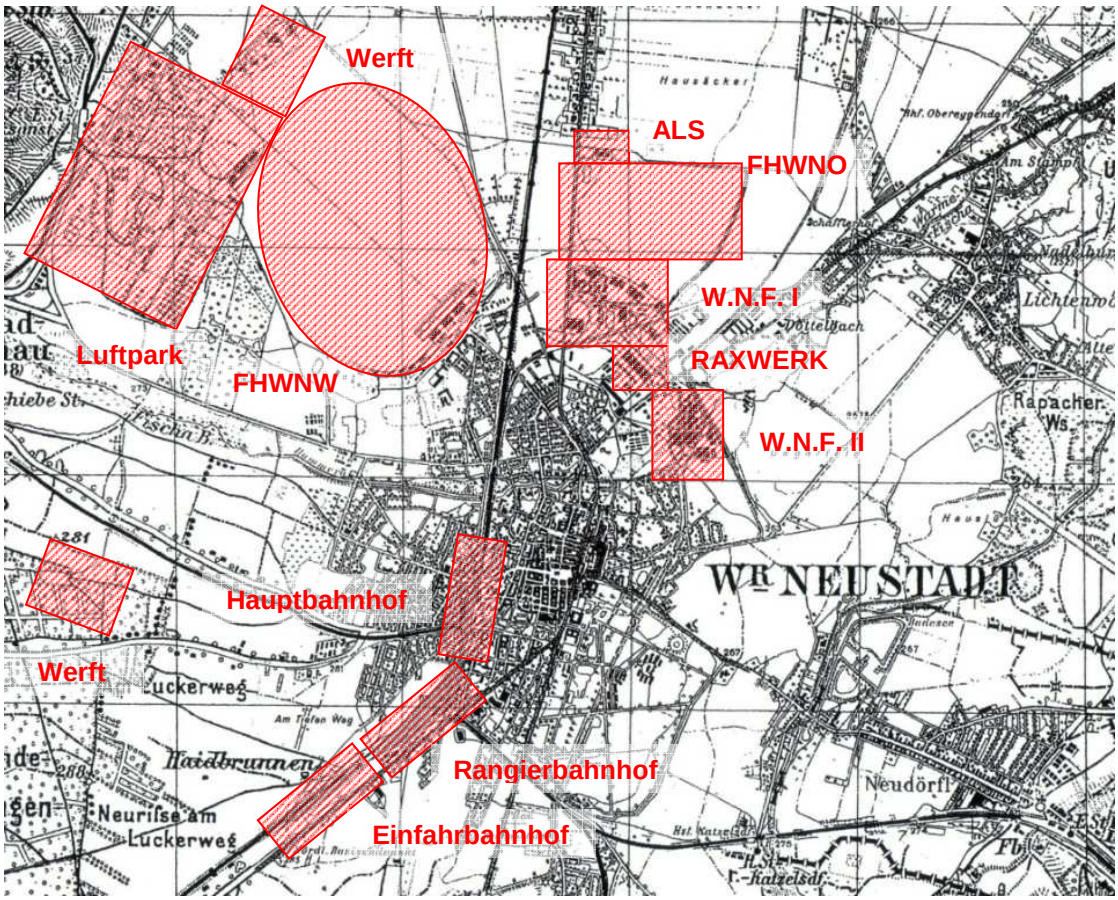
bedingungslosen Kapitulation des Deutschen Reiches war erreicht worden. Der Zweite Weltkrieg und der strategische Luftkrieg waren am 8. Mai 1945 in Europa zu Ende.

3. Effort – Die Zerstörung des Rüstungsstandortes und Verkehrsknotenpunktes Wiener Neustadt von 1943 bis 1945

Im zweiten Abschnitt werden am Beginn die wichtigsten Rüstungsbetriebe der Stadt Wiener Neustadt und deren Bedeutung beschrieben. Hierbei wird das Schwergewicht auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ gelegt. Sie waren die Hauptursache, warum Wiener Neustadt ab 1943 wiederholt Ziel der amerikanischen Bomber war. Die Wiener Neustädter Produktion des Standardjägers vom Typ *Messerschmitt* Bf109 war für die deutsche Luftwaffe von enormer Bedeutung, und die amerikanische *USAAF* plante, um die Luftherrschaft über dem Deutschen Reich gewinnen zu können, die wichtigsten Produktionsstätten dieses Standardjägers zu zerstören. Erst nach der Erringung der Luftherrschaft über dem europäischen Festland war eine alliierte Invasion möglich. Neben den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ wird auch die Fertigung des Wiener Neustädter „Raxwerks“ kurz dargestellt. Das „Raxwerk“ spielte eine nicht unbedeutende Rolle bei der Produktion von Tendern für Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn und wurde ab 1943 auch in die Produktion der „Vergeltungswaffe“ vom Typ V2 eingebunden.

Neben den Flugzeugwerken waren der Fliegerhorst Wiener Neustadt, der „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“ sowie die „Werft 1./XVII“ bzw. „5./XVII“ von enormer Wichtigkeit für die Einsatzführung der Luftwaffe im südlichen Deutschen Reich. Dieser Umstand soll daher ebenfalls beleuchtet und die Bedeutung Wiener Neustadts als Standort der deutschen Luftwaffe von 1938 bis 1943, also bis zum ersten strategischen Luftangriff auf Wiener Neustadt, beschrieben werden. Des Weiteren wird auch die Bedeutung Wiener Neustadts als Verkehrsknotenpunkt kurz dargestellt. Die in Wiener Neustadt außerdem bestehenden kleineren Rüstungsbetriebe werden hingegen im folgenden Text vernachlässigt, da ihre Produktionen von der *USAAF* keine Bedeutung

beigemessen wurde. Folgende Übersicht zeigt die wichtigsten Angriffsobjekte der *15th USAAF* in Wiener Neustadt von 1943 bis 1945:[480]



Übersicht:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I** - Bf109-Vor- und Endmontage
W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II** - Bf109-Serienteilfertigung
ALS	**Amme-Luther-Seck-Werke - Werk Theresienfeld** (ab 1944) - Bf109 Reparaturwerk, He162-Endmontage (ab 1945)
RAXWERK	**„Henschel&Co - Raxwerk Wiener Neustadt“** - V2-Fertigung, Tender-Fertigung
FHWNO	**Fliegerhorst Wiener Neustadt Ost** - Einflugbetrieb W.N.F., ALS
FHWNW	**Fliegerhorst Wiener Neustadt West** - Luftwaffeneinsatzhorst, Flugzeugführerschule C 8
Luftpark	**Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllerdorf** - Logistik und Nachschubzentrum der Luftwaffe
Werft	**Werft 1./XVII** (ab 1944 Waldwerft 5./XVII)
Eisenbahnanlagen	**Haupt-, Rangier-, und Einfahrbahnhof**

[480] *AFHRA* MF A6440: *RAF*-Target Dossier Wiener Neustadt 1943-1945. – *AFHRA* MF A25202: Bombing of Wiener Neustadt 1943-1945. Target charts. – Der Inhalt des folgenden Abschnitts basiert in Grundzügen auf den, in meinem Buch „Bomben auf Wiener Neustadt“ enthaltenen, ausführlichen Darstellungen der einzelnen Luftangriffe auf Wiener Neustadt.

Nach der überblicksmäßigen Darstellung der Bedeutung der Wiener Neustädter Rüstungsbetriebe erfolgt eine Auflistung und Beschreibung der einzelnen, auf Wiener Neustadt geflogenen Luftangriffe. Dabei werden jeweils Ziel und Zweck der einzelnen Angriffe, die zum jeweiligen Angriff und zur Abwehr eingesetzten Kräfte (*USAAF* und deutsche Luftwaffe), die Durchführung der Luftangriffe und das durch die abgeworfenen Bomben erreichte Ergebnis (Beurteilung durch die *USAAF* und die verantwortliche Rüstungsinspektion XVII) im Detail beschrieben. Durch den, im ersten Abschnitt in seiner Gesamtheit dargestellten, strategischen Luftkrieg der Alliierten über Europa von 1942 bis 1945 lassen sich diese einzelnen Angriffe auf Wiener Neustadt exakt in die gesamte strategische Luftkriegskampagne der Alliierten einordnen. Daraus lässt sich ableiten, welche Anstrengungen für die Allliierten von Nöten waren, um das Ziel Wiener Neustadt zu zerstören und wie sich diese Maßnahmen bzw. die geflogenen Einsätze im gesamten Kräfteeinsatz einordneten.

Die Strategie und der Planungshintergrund der einzelnen Angriffe lassen sich unter Berücksichtigung der vorhandenen Quellenlage im Detail darstellen und es wird daher erkennbar, warum Wiener Neustadt von 1943 bis 1945 derart oft bzw. wiederholt und schwer bombardiert wurde. Die für diesen Abschnitt verwendeten Primärquellen finden sich heute im Hauptarchiv der amerikanischen Luftwaffe (*Air Force Historical Research Agency*, *AFHRA*; Einsatzführung der USAAF), im Bundesarchiv/Militärarchiv (BAMA; Einsatz der deutschen Luftwaffe und Beurteilungen der Rüstungsinspektion XVII), im Zentralarchiv des Verteidigungsministeriums der Russischen Föderation (ZAMO; Einsatzführung der sowjetischen Luftwaffe) sowie im Wiener Neustädter Stadtarchiv (WNSA; Beurteilung der Schäden am Boden und in den Rüstungsanlagen).

3.1 Die Angriffsziele der USAAF in Wiener Neustadt

Während des Ersten Weltkrieges entwickelte sich der Großraum von Wiener Neustadt zu einem der bedeutendsten Rüstungszentren der k.u.k Monarchie. Zeitweise waren über hunderttausend Menschen vor allem in der Munitionsfertigung tätig. Die „K.u.k. Munitionsfabrik Wöllersdorf“ nordwestlich von Wiener Neustadt beschäftigte bis zu 50.000 Arbeitskräfte und war damit der größte Einzelrüstungsbetrieb der Monarchie. Mehrere Millionen Stück Infanteriemunition und Hunderttausende Artilleriegranaten wurden in Wiener Neustadt-Wöllersdorf produziert. Neben der „K.u.k. Munitionsfabrik Wöllersdorf“ war Wiener Neustadt Standort der „Austro-Daimler-Werke“. Diese waren mit über 5.000 beschäftigten Menschen der wichtigste Lieferant der k.u.k. Armee für Motorlastwagen und Spezialfahrzeuge. Wiener Neustadt wurde auch zur Wiege der Luftfahrt in Österreich. Am Wiener Neustädter Flugfeld wurden am Beginn des 20. Jahrhunderts die ersten Flugzeuge getestet und eine Flugzeugfabrik angesiedelt. Im Ersten Weltkrieg wurden in dieser für die k.u.k. Armee Jagdflugzeuge vom Typ „Albatros DII“ und „DIII“ hergestellt. Als dritter bedeutender Rüstungsbetrieb bestand im Zentrum von Wiener Neustadt eine groß angelegte Lokomotivfabrik, die für die k.u.k. Kriegswirtschaft dringend benötigte Kriegslokomotiven erzeugte. Sie waren zu dieser Zeit, als große Truppenbewegungen noch ausnahmslos abgestützt auf die Eisenbahn durchgeführt wurden, von enormer Bedeutung. In Wiener Neustadt wurden daher in den Jahren von 1914 bis 1918 mit Hochdruck Lokomotiven produziert.[481]

Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich am 13. März 1938 wurde das ehemals österreichische Staatsgebiet in das bestehende Wehrkreissystem des Deutschen Reiches eingegliedert. Aus den östlichen Bundesländern des ehemaligen Österreich wurde der neue Wehrkreis XVII gebildet, aus den westlichen der Wehrkreis XVIII. Für die ab 1938 beginnende Rüstungsproduktion innerhalb des Wehrkreises XVII war die

[481] Josef *Dorner,* Wiener Neustadt – Wiederaufbau einer Industriestadt. Wiener Geographische Schriften Bd. 4 (Wien 1958), 27. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 14-17.

Rüstungsinspektion XVII zuständig. Ihr stand ein Rüstungsinspekteur vor, welcher direkt dem Reichsminister für Bewaffnung und Munition (bis Februar 1942 Fritz Todt, danach Albert Speer) verantwortlich war. Diesem Rüstungsinspekteur des Wehrkreises XVII unterstanden unterschiedliche Rüstungsabteilungen (im Wesentlichen unterteilt nach den Gattungen Luftwaffe, Heer, Marine), welche wiederum in einzelne Referate gegliedert waren und sich für die Betreuung bzw. Kontrolle der, in die Fertigung eingebundenen, Rüstungsbetriebe im Wehrkreis XVII verantwortlich zeigten. Am 15. März 1938 wurde dazu Generalleutnant Theophiel Gautier zum Inspekteur der Rüstungsinspektion XVII ernannt. Die Rüstungsinspektion XVII war verantwortlich für die Betreuung der Reichsgaue Wien, Niederdonau und Oberdonau.[482]

Die Rüstungsinspektion XVII hatte während der ersten Kriegsjahre von 1939 bis 1941 zahlreiche Neu- und Zubauten zu betreuen. Umbauten und Erweiterungen von Rüstungsbetrieben mussten fertig gestellt, neu errichtete Fabriken in Betrieb genommen und gänzlich neue Rüstungsproduktionsstätten errichtet werden. Die im Bereich des Wehrkreises XVII errichteten, in Ausführung begriffenen und geplanten Bauvorhaben dienten bereits zu Beginn des Krieges auch der Verlagerung neuer Rüstungsindustrien aus dem Deutschen Reich in luftgeschützte Standorte. Bei Ausbruch des Krieges war es zu keiner Bombardierung deutscher Rüstungsanlagen durch alliierte Bomber gekommen, eine Gefährdung wurde aber von der deutschen Luftwaffenführung als durchaus gegeben beurteilt, und 1940 begann die britische *RAF* tatsächlich damit, erste Ziel in Deutschland zu bombardieren. Diese Angriffe steigerten sich in den nächsten Jahren immer intensiver. Zu den, bereits in den ersten Jahren des Krieges durchgeführten, Verlagerungen in luftgeschützte Standorte notierte die Rüstungsinspektion XVII im Jahr 1941:[483]

[482] BAMA: RW 20-17/9: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII von 1. September 1939 bis 30. September 1940, 1-4.

[483] BAMA: RW 20-17/10: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII von 1. Oktober 1940 bis 31. Dezember 1941, 13. – Beim Krauch-Plan (bzw. Schnell-Plan) handelte es sich um einen am 13. August 1938 vom Reichsamt für Wirtschaftsausbau beschlossenen Rüstungsplan. Er hatte zum Ziel, die deutsche Rüstungsproduktion, besonders in den Bereichen der Munitions- und Sprengstoffproduktion, auf die Ausstoßrate, welche gegen Ende des Ersten Weltkrieges erreicht worden war, zu steigern.

„Besonders die luftgeschützte Lage der Gaue Wien, Nieder- und Oberdonau bedingte eine Verlagerung der im Krauch-Plan und für die Luftwaffenfertigung vorgesehenen neuen Bauvorhaben. Dabei waren ohne Zweifel auch andere Erwägungen maßgebend, da sowohl für die Energieversorgung als auch für die Rohstoffgewinnung (Bauxit und dessen Transporte aus dem Südostraum) gewisse Voraussetzungen gegeben schienen."

Neben den Verlagerungen sollten in der „Ostmark" von Beginn an neue und besonders leistungskräftige Rüstungsstandorte errichtet werden. Als wichtigste Rüstungsbauvorhaben im Wehrkreis XVII wurden in der Zeit von 1939 bis 1941 vor allem drei Projekte von der Rüstungsinspektion XVII genannt: die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke", das „Flugmotorenwerk Ostmark" und die „Nibelungenwerke St. Valentin". Alle drei Bauvorhaben sollten in kürzester Zeit und nach modernsten Standards errichtet werden. Die deutsche Rüstungswirtschaft hatte das Potenzial erkannt, welches vor allem der Raum von Wien und Wiener Neustadt bot. Ab 1938 wurde daher auch eine Vielzahl von kleineren deutschen Rüstungsbetrieben um Wien bzw. im Großraum von Wiener Neustadt angesiedelt. Auch übernahmen große Konzerne, wie z. B. *Henschel*, bestehende Einrichtungen. Zudem verfügten Wien und das direkt an der Südbahn gelegene Wiener Neustadt über eine gute Verkehrslage und eine ausgezeichnete Infrastruktur.[484]

3.1.1 Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" (W.N.F.)

Am 28. März 1938 besichtigte der Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, Generalfeldmarschall Hermann Göring, in Begleitung seines Generalluftzeugmeisters, Generaloberst Ernst Udet, das Gelände und die Anlagen der ehemalige „Österreichische Flugzeugfabrik AG" und das stillgelegte „Austro-Daimler-Werk" in Wiener Neustadt. Zusätzlich verschaffte sich Göring einen Überblick über die beiden Flugplätze „Wiener Neustadt West" und „Wiener Neustadt Ost". Noch am Tag des Besuches wurde die Übergabe der ehemaligen österreichischen Flugzeugfabrik von der Gemeinde Wiener

[484] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 16f.

Neustadt an die „Luftfahrtkontor G.m.b.H." besiegelt. Am 30. März 1938 wurde dann die Gründung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" (W.N.F.) bekannt gegeben. Die Fabrikanlagen der „Österreichische Flugzeugfabrik AG" sowie jene des „Austro-Daimler-Werks" sollten ab sofort das „Werk I" und „Werk II" der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" beherbergen. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" waren in Wiener Neustadt als Zweigwerk der „Messerschmitt-AG" (Mtt-AG) gegründet worden. Neben Augsburg (später Leipzig) und Regensburg stellte Wiener Neustadt somit den dritten Standort der „Messerschmitt-AG" im Großdeutschen Reich dar.[485]

Am 16. Mai 1938 übernahm Generaloberst Udet für die deutsche Luftwaffe in einer feierlichen Veranstaltung offiziell die neugegründeten „Wiener Neustädter Flugzeugwerke", welche zum Zentrum der Luftrüstung in der „Ostmark" werden sollten. Das Werk wurde als „Wiener Neustädter Flugzeugwerke Ges.m.b.H." in den Gewerbekataster eingetragen. Das Flugzeugwerk erhielt die Gewerbeberechtigungen für:[486]

„Fabriksmäßige Erzeugung und Reparatur von Flugzeugen, Durchführung von Rund-, Strecken- und Reklameflügen, Vercharterung von Flugzeugen, sowie Beteiligung an oder Erwerb von gleichartigen und ähnlichen Unternehmen."

Mit der technischen Leitung des Werks wurde vorerst (von Mai bis November 1938) der Flugzeugkonstrukteur Ing. Theodor Hopfner betraut. Die Wiener Neustädter Zeitung kommentierte die Übernahme der Flugzeugfabrik durch die neuen Machthaber wie folgt:

„In diesen Tagen erleben wir es, dass der Nationalsozialismus dem Wort sofort die Taten folgen lässt, ja, dass der Nationalsozialismus die Tat selbst ist. Was Hermann Göring jetzt begonnen hat, schafft vielen tausenden Ostmärkern Arbeit, und darüber hinaus wird, wie der Generalfeldmarschall sich ausdrückte,

[485] Wernfried *Haberfellner*, Walter *Schröder*, Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, Entstehung, Aufbau und Niedergang eines Flugzeugwerkes (Graz 1993), 6.
[486] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 20.

eine gewaltige „Plattform" geschaffen, auf welcher nun ein einzigartiges Wirtschaftsleben beginnen kann."[487]

Die in Wiener Neustadt bestehenden Anlagen der ehemaligen österreichischen Flugzeugfabrik sollten eine umfangreiche Erweiterung erfahren. Die beiden Architekten der „Messerschmitt-AG", Wilhelm Wichtendahl und Bernhard Hermkes führten eine entsprechende Planung durch. Von der „Österreichischen Flugzeugfabrik AG" wurden das noch bestehende Hauptbetriebsgebäude sowie einige Hallen übernommen, während Hangars und Werkshallen des zukünftigen „Wiener Neustädter Flugzeugwerks I" (W.N.F. I bzw. „Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I") komplett neu errichtet wurden. Neue, groß dimensionierte Fertigungshallen wurden in Schnellbauweise mit verglasten Außenwänden und Flach- bzw. Tonnendächern errichtet. Innerhalb kurzer Zeit wurde so eine umfangreiche Fabrikanlage aus dem Boden gestampft. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" standen ab 22. November 1938 unter der Gesamtleitung von Direktor Ing. Rudolf Steininger. Auf dem Gelände der ehemaligen „Austro-Daimler-Werke" in Wiener Neustadt wurde zusätzlich mit dem Aufbau eines zweiten Werks der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke Ges.m.b.H." begonnen. Auch hier wurden im Wesentlichen die bestehenden Hallen adaptiert bzw. einige neue Anlagen errichtet. Nach der Fertigstellung im Frühjahr 1939 erfolgte die Benennung der Anlagen in „Wiener Neustädter Flugzeugwerk II" (W.N.F. II bzw. „Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II"). Als weiteren Standort und zusätzlich zur Errichtung des W.N.F. II hatte man auch noch Fischamend auserkoren. Hier wurde bis zum Frühjahr 1940 das sogenannte „Wiener Neustädter Flugzeugwerk III" (W.N.F. III bzw. „Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk III") errichtet.[488]

Ab sofort sollte in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken" der Standardjäger der deutschen Luftwaffe, die *Messerschmitt* Bf109, erzeugt werden. Das „W.N.F. – Werk I" entstand dazu als „Endmontage- und Reparaturwerk" während das „W.N.F. – Werk II" als „Großserienwerk" diente. Während im „W.N.F. – Werk II" die einzelnen Bauteile gefertigt und montiert

[487] SAWN: Wiener Neustädter Zeitung vom 21. Mai 1938.
[488] Norbert *Schausberger:* Rüstung in Österreich 1938-1945. Publikation des Österreichischen Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien (Wien 1970), 47.

wurden, sollte im „W.N.F. – Werk I“ der Zusammenbau der Flugzeuge erfolgen. Genormte Komponenten, wie z..B. Motoren wurden aus anderen Werken angeliefert. Im Falle der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ kamen die „Daimler Benz“ (DB) 605-Motoren für die Bf109 aus dem „Flugmotorenwerk Ostmark“ bei Wiener Neudorf. In Fischamend wurde ab dem Jahr 1940 mit der Leitwerks- und Flächenfertigung begonnen. Die Motoren aus Wiener Neudorf sowie Flächen aus Fischamend wurden nach der Fertigstellung mit der Eisenbahn nach Wiener Neustadt angeliefert. Bereits im Juni 1939, also knapp ein Jahr nach dem „Anschluss“, starteten die W.N.F. mit der Serienfertigung der Bf109. Hierzu wurde erstmals ein neues Verfahren, ähnlich der Fließbandfertigung in der Automobilindustrie, angewandt.[489]

Im „Werk II“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurde der Großteil der Einzelteile der Bf109 gefertigt und bereits in Baugruppen bzw. in Komponenten vormontiert. Mit mehrere Tonnen schweren Pressen wurden die Teile des Rumpfes gepresst, vormontiert und mit der Eisenbahn oder per Lastwagen ins „Werk I“ gebracht. Im „Werk I“ erfolgten dann der Zusammenbau der einzelnen Rumpf- und Tragflächensegmente, der Technik- und Motoreneinbau und dessen Prüfung auf dem Motorenprüfstand, der Einbau des Fahrwerks, der Einbau und das Einschießen der Bordwaffen im Schießkanal, die Eichung des Kompasses auf der Kompensierscheibe, die Lackierung des Flugzeuges und schließlich der Einflug durch die Werkspiloten. In jeder der einzelnen Hallen des „W.N.F. – Werk I“ wurden ein oder mehrere Arbeitsgänge durchgeführt – von der Vormontage über den Motoreneinbau bis zum Testflug am Industrieflugplatz. Für das Einfliegen der Maschinen standen mehrere speziell ausgebildete Werkspiloten zur Verfügung. Bereits ein Jahr nach der Gründung der W.N.F. erfolgte am 30. März 1939 die Fertigstellung des ersten, allein aus Mitteln der „Ostmark“ erzeugten Bf109-Jagdflugzeuges. Stolz wurde das fertigmontierte Flugzeug von der NS-Propaganda als Beispiel der Leistungsfähigkeit der „jungen ostmärkischen Rüstungsindustrie“ der Öffentlichkeit präsentiert.[490]

[489] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 18-42.
[490] *Haberfellner*, *Schröder*, Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 13-22. – BAMA: RW 20-17/10: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII vom April 1941.

Mit der beginnenden Serienfertigung der Bf109 wurde der Bedarf an Produktionsraum in Wiener Neustadt immer größer, zumal im W.N.F. I in den ersten Jahren des Krieges auch Reparaturen der gängigen Einsatzmuster der deutschen Luftwaffe vorgenommen wurden. Ab dem Frühjahr 1940 war auch das „W.N.F. – Werk III“ in Fischamend zur Gänze einsatzbereit. In den nächsten Jahren folgte die Neugründung von W.N.F.-Werken in Obergrafendorf („W.N.F. – Werk IV“, ab 1943 „W.N.F. – Werk VI“), Klagenfurt („W.N.F. – Werk V“) und ab 1943 in Brünn („W.N.F. – Werk IV“) und Belgrad/Zemlin („W.N.F. – Werk VII“). Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren das einzige Jägerwerk im gesamten Deutschen Reich, welches gleich zu Beginn der Bf109-Produktion die geforderte monatliche Sollleistung erbringen konnte. Im Winter 1939/40 zählten die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ bereits mit einem Anteil von ca. 25 % an der Bf109-Gesamtproduktion zu den größten Flugzeugproduktionsstätten des gesamten Deutschen Reiches und der besetzten Gebiete. Eine Übersicht über die Fertigungsrate zeigt die Produktivität der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im ersten Produktionsjahr 1939 und im ersten Quartal des Jahres 1940:[491]

W.N.F.-Produktion 1939-1940 (auszugsweise)		
Bf109-Produktion	**Gesamt 1939**	**Gesamt 1940**
W.N.F. Soll	115	120 (1. Quartal 1940)
W.N.F. Ist	115	120 (1. Quartal 1940)
„Mtt-AG” Gesamt	449	1.719

Im November 1940 hatten die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ ihren Werksausbau vorerst abgeschlossen und meldeten für die beiden in Wiener Neustadt angesiedelten Produktionsstätten einen Beschäftigungsstand von 7.677 Personen. Für die Vielzahl der Beschäftigten der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurden umfangreiche Barackenlager und mehrere Wohnhausanlagen errichtet. Spätestens ab dem Kriegsjahr 1942 wurden zunehmend ausländischen Arbeitskräfte (Zwangs- bzw. Fremdarbeiter) und

[491] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 62.

auch Kriegsgefangene eingesetzt. Diese bewohnten ebenfalls mehrere am Stadtrand errichtete Barackenlager (z. B. das „Franzosenlager“). Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren von Grund auf als „Musterbeispiel nationalsozialistischer Rüstungsarchitektur“ gebaut worden. So verfügten beiden Werke über großräumige Speisesäle für „Gefolgschaftsmitglieder“; im „W.N.F. – Werk I“ war sogar ein eigenes Werksschwimmbad vorhanden.[492]

Am Beginn des Krieges wurde in allen „Mtt-AG“-Werken die Bf109 der Type „Emil“ (Bf109E) erzeugt. An den Kriegsschauplätzen gewonnene Erfahrungen führten jedoch bald zu einer Weiterentwicklung und zur Konstruktion der Type „Friedrich“ (Bf109F). Am 30. September 1940 startete der erste Bf109F Prototyp in Augsburg und bis zum Dezember 1940 hatten alle „Mtt-AG“-Werke mit der Serienproduktion dieses Typs begonnen Durch den Typenwechsel von der „Emil“ auf die „Friedrich“ und die damit verbunden Anweisungen über notwendige Konstruktionsänderungen sank die Bf109-Jägerproduktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ bis Ende 1940 vorübergehend von geforderten vierzig auf knapp dreißig Stück pro Monat. Im 4. Quartal wurden statt 114 geforderten Bf109 nur 84 produziert. Im selben Zeitraum wurden im gesamten Deutschen Reich jedoch „nur“ 319 Bf109F produziert. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ produzierten somit Ende 1940 bereits 26 % aller fertiggestellten Bf109. Diese Leistungsfähigkeit der Werke wurde im Herbst 1940 mit einem Anerkennungsschreiben des Generalluftzeugmeisters Generaloberst Udet belohnt.[493]

Am 22. Februar 1941 wurde von der Rüstungsinspektion XVII an die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ der Auftrag erteilt, die Fertigung von fünfzig auf 75 Bf109F pro Monat zu steigern. Die Bereitstellung dazu notwendiger Ressourcen (v. a. Arbeitskräfte und Material) wurde in Aussicht gestellt. Die dafür durchgeführten umfangreichen Erweiterungen der Werksanlagen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ führten zu einem weiteren Anstieg der Produktionskapazitäten. Bis Ende 1941 wurden die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ tatsächlich zum „größten Jägerwerk des

[492] *Haberfellner*, *Schröder*, Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 45.
[493] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 73.

Deutschen Reiches“.[494] Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ entwickelten sich innerhalb kurzer Zeit zum erfolgreichsten Rüstungsprojekt der „Ostmark“. Den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ wurde daher am 1. Mai 1941 durch den Gauleiter des Gaues Niederdonau, Dr. Hugo Jury, das Gaudiplom „NS-Musterbetrieb“ für hervorragende Leistungen überreicht. Am 30. August 1941 besuchte der Reichsleiter der NSDAP und Leiter der Deutschen Arbeitsfront, Dr. Robert Ley, die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Er drückte der versammelten Belegschaft in einer Rede seine Anerkennung aus. Ab November 1941 wurden in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ monatlich bereits fast hundert Stück Bf109F-Jäger erzeugt. Dies entsprach nahezu der Stärke eines durchschnittlichen deutschen Jagdgeschwaders mit drei Gruppen (gegliedert in je drei Staffeln und einen Stab) und einem Geschwaderstab zu insgesamt ca. 125 Jagdmaschinen.[495]

Im „W.N.F. – Werk I“ wurden neben der Endmontage der Bf109 ab 1939 auch deutsche Kampf- und Transportflugzeuge repariert. Dafür waren zwei eigene Hallen reserviert worden. Die Reparatur wurde jedoch vor allem ab dem Frühjahr 1941 weiter ausgedehnt, als mit dem Beginn des Balkanfeldzuges der deutschen Wehrmacht und der dazu notwendigen umfangreichen Stationierung deutscher Luftwaffenverbände im Raum Wien und Wiener Neustadt der Bedarf an Reparaturen rapide anstieg. Der Beginn des Russlandfeldzuges im Sommer 1941 verstärkte diesen Bedarf zusätzlich. Mit der Eisenbahn wurden schwer beschädigte Maschinen direkt von der Front angeliefert und in Wiener Neustadt instandgesetzt. Bis Ende 1941 erreichte das „Werk I“ eine monatliche Reparaturleistung von durchschnittlich dreizehn Maschinen. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ spezialisierten sich dabei auf die Standardbombertypen *Heinkel* (He) 111, *Junkers* (Ju) 88 und *Dornier* (Do) 17 sowie auf Transportflugzeuge vom *Junker* (Ju) 52. Die Flugzeuge wurden in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ generalüberholt und wieder zu den Einsatzhorsten der fliegenden Verbände zurückgeschickt.[496]

[494] *Schausberger*, Rüstung in Österreich,76. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 26.
[495] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 208.
[496] Ebd., 28.

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ konnten bis Ende 1941 ihre Produktion beachtlich steigern. Folgende Übersicht zeigt den Anstieg der Wiener Neustädter Bf109-Fertigung bis Ende 1941:[497]

W.N.F.-Produktion 1941		
Bf109-Produktion	**Gesamt 1941**	**Anteil in Prozent**
W.N.F.	865	31 %
„Mtt-AG” Gesamt	2.764	100 %

Zusätzlich zur Messerschmitt-Fertigung stieg auch die Reparaturleistung des „W.N.F. – Werk I“ bis Ende 1941 auf durchschnittlich zwanzig bis dreißig Maschinen je Monat an. Dabei wurden vor allem Maschinen repariert, welche am Balkan, im Mittelmeerraum, in Südrussland und in Nordafrika beschädigt worden waren. Im April 1942 besuchte der Generalinspekteur der Deutschen Luftwaffe, Generalfeldmarschall Erhard Milch, die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Milch war nach dem Selbstmord Udets im November 1941 zum Generalluftzeugmeister aufgestiegen. Als solcher war er für die deutsche Luftwaffenrüstung verantwortlich. Milch nahm die Leistungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wohlwollend zur Kenntnis. Am 1. Mai 1942 wurden den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ von der „Deutschen Arbeitsfront“ die Auszeichnung „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“ verliehen, mit dem Recht: „*… an der Werksfahne der Deutschen Arbeits Front das Kriegsverdienstkreuz führen zu dürfen*.“[498]

Die NS-Propagandamaschinerie des Dritten Reiches nützte das in der „Ostmark“ etablierte „größte Jägerwerk des Deutschen Reiches“ für umfangreiche Propagandamaßnahmen. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurden als „nationalsozialistischer Vorzeigerüstungsbetrieb“ tituliert und international beworben. Vor allem den Militärs und Politikern der Marionettenregierungen der von dem Deutschen Reich besetzten Länder wurden die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ als Beispiel „deutscher

[497] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 83f.
[498] *Haberfellner*, *Schröder*, Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 51.

Leistungsfähigkeit“ vorgeführt. Bereits im Frühjahr 1940 war erstmals auch eine Delegation von amerikanischen Journalisten der *United Press* (UP) eingeladen und im Werk herumgeführt worden. Den eifrig mitschreibenden und fotografierenden Reportern wurden alle Bereiche des Werkes gezeigt und die „Überlegenheit der deutschen Rüstungsindustrie“ betont.[499] Im Juni 1943, am Höhepunkt der Produktivität der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, lud Hermann Göring persönlich mehrere ausländische Zeitungsdelegationen in das Werk ein. Einige der mit dem Deutschen Reich verbündeten Länder wurden in den Kriegsjahren auch mit Bf109 beliefert. So erhielten unter anderem Ungarn, Finnland, Bulgarien, Kroatien, die Slowakei, Italien und sogar Japan Bf109 aus der Wiener Neustädter Fertigung.[500]

Anfang 1942 wurde bei allen „Mtt-AG“-Werken ein erneuter Typenwechsel von der Bf109F auf die Bf109G („Gustav“) durchgeführt. Die Bf109G brachte gegenüber der Bf109F eine weitere Leistungssteigerung und sollte sich schließlich zu der am meisten eingesetzten Version der Bf109 entwickeln. Die Typenumstellung führte in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ zu einigen konstruktionsbedingten Änderungen in der Fertigung, doch wurden 1942 durchschnittlich bereits etwa 125 Bf109 monatlich hergestellt. Damit produzierte Wiener Neustadt pro Monat die Ausstattung eines durchschnittlichen deutschen Jagdgeschwaders. Im Frühjahr 1942 war bereits eine Vielzahl an Betrieben in die Zulieferung eingebunden. Das „W.N.F. – Werk III“ in Fischamend lieferte Tragflächen, das „W.N.F. – Werk IV“ in Obergrafendorf bei St. Pölten Leitwerksteile, das „W.N.F. – Werk V“ in Klagenfurt ebenfalls Tragflächenteile und Heckleitwerke, und Schoeller

[499] *Haberfellner*, *Schröder*, Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 55. – Anm. d. Verf.: Diese Führung ist insofern bemerkenswert, da knapp ein Jahr später von den Amerikanern der *AWPD-1* erstellt wurde. Über die „W.N.F." war unter anderem am 22. März 1940 in der *New York Times* ein umfangreicher Artikel („*Nazis build planes in Austrian plant*“) erschienen. Es ist davon auszugehen, dass mit den Journalisten der *United Press* (UP) nach ihrer Rückkehr eine entsprechende Befragung durchgeführt wurde. Das Ergebnis dieser Befragung, und auch die Einschätzungen des britischen Verbündeten dürfte nicht unwesentlich dazu beigetragen haben, dass die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im *AWPD-1* bzw. *AWPD-42* zum Ziel Nr. 1 wurden. Im Jahr 1942 konnten auch schwedische und im Juni 1943 weitere internationale (darunter auch türkische) Journalisten das Werk besuchen.

[500] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 33. – Im Februar 1941 wurden zwei Bf109E zu Versuchszwecken nach Japan geliefert.

Bleckmann in Ternitz Fahrwerksbaugruppen.[501] Mitte 1942 waren bereits insgesamt 16.973 Personen in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ beschäftigt. Bis Ende 1942 stieg die Fertigung weiter an. Folgende Übersicht zeigt den Anstieg der Wiener Neustädter Bf109-Fertigung bis Ende 1942:[502]

W.N.F.-Produktion 1942		
Bf109-Produktion	**Gesamt 1942**	**Anteil in Prozent**
W.N.F.	1.400	52 %
„Mtt-AG” Gesamt	2.673	100 %

Ende 1942 lieferten die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ somit knapp über 50 % der Gesamtproduktion an Messerschmitt Bf109-Jagdflugzeugen der Luftwaffe des gesamten Deutschen Reiches. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren damit kurz vor ihrem Zenit angekommen. Um die Produktion weiter steigern zu können, wurde die Reparatur von Kampfflugzeugen für die Luftwaffe durch das „W.N.F. – Werk I“ bis Mitte 1942 wieder großteils eingestellt und die beiden frei gewordenen Hallen Nr. 35 und 45 wurden unverzüglich in die Endmontage der Bf109 einbezogen. Diese brachte eine zusätzliche Steigerung der Produktion mit sich. Im 4. Quartal 1942 wurden bereits monatlich 145 Bf109G erzeugt.[503]

Ab März 1943 wurde in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ auch ein Teil der Entwicklungsarbeiten der „Mtt-Werke“ durchgeführt. Die Bf109G wurde Anfang 1943 bereits in insgesamt sechzehn unterschiedlichen Baureihen und 82 verschiedenen Bauausführungen gefertigt. Im Frühjahr 1943 kam es zu wiederholten Beschwerden der Einsatzverbände über die von den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ ausgelieferten Bf109G-Jagdflugzeuge. Die ausgelieferten Maschinen erreichten nicht die geforderte Geschwindigkeit, ein Umstand, der sich für einen Jägerpiloten im Luftkampf als tödlich erweisen

[501] *Haberfellner*, *Schröder*, Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 65. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 29.
[502] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 108.
[503] BAMA: RW 20-17/11: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Januar bis 31 Mai 1942, 27. – Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ lieferten zum Teil exklusive Bauserien. Z. B. wurden alle jemals gefertigten Bf109-Aufklärer des Typs „G8“ in den W.N.F. erzeugt.

konnte. Der Konstrukteur der Bf109, Prof. Wilhelm Messerschmitt, richtete daher in Wiener Neustadt einen Prüfungsstab unter der Leitung von Dipl.-Ing. Ludwig Bölkow ein. Die Arbeit des Prüfungsstabes bewährte sich derart, dass in Wiener Neustadt das „Serien- und Verbindungsbüro Bf109“ (SVB 109) etabliert wurde.[504] Dieses wurde in weiterer Folge in „Entwicklungsbüro Bf109“ (ETW 109) umbenannt und zeichnete für die Entwicklung und Konstruktion des letzten im Krieg verwendeten Bf109-Typs, der Bf109K bzw. „Kurfürst“, verantwortlich. Ziel sollte es sein, eine weitere Leistungssteigerung der Bf109 vor allem im Hinblick auf die Maximalgeschwindigkeit möglich zu machen. Zu diesem Zweck wurden im Frühjahr 1943 über 140 Konstrukteure von Augsburg nach Wiener Neustadt entsandt. Auch dies zeigt die Bedeutung, welche das Werk zu diesem Zeitpunkt hatte.

Am 7. Mai 1943 besuchte Reichsmarschall Hermann Göring neuerlich die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und zeigte sich erfreut über die Produktionsleistung des Werkes. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ hatte im 1. Halbjahr 1943 die 1.000-Stück Produktionsmarke der Bf109 überschritten. Am 5. Juni 1943 fand daher auf Veranlassung Görings eine Tagung der Zellenindustrie bei den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ statt, bei der über hundert Vertreter der deutschen Luftfahrtrüstung die Probleme der Massenfertigung, Produktionssteigerung und Entwicklung an Ort und Stelle besprechen konnten.[505] Am 12. Juni 1943 wurden die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ von Göring für ihre vorbildlichen Leistungen durch einen Tagesbefehl ausgezeichnet. Im Juni und Juli 1943 wurden von den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ schließlich erstmals 280 Bf109G-Jagdflugzeuge je Monat produziert.[506] Ein Ausstoß, der bis dahin von keinem der „Mtt-Werke“ des gesamten Deutschen Reiches erreicht worden war. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren am Höhenpunkt ihrer Produktivität angelangt. Sie waren bis zum Sommer 1943 tatsächlich zum „größten Jägerwerk Großdeutschlands“ aufgestiegen, beschäftigten über 17.000 Personen in fünf Werksstandorten und produzierten im Monat fast 300 Bf109, also die Maschinenausstattung von zwei

[504] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 31.
[505] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 121. – Dabei anwesend waren auch mehrere, durch Göring eingeladenen Zeitungsdelegationen. Diese setzten sich aus Vertretern von dem „Deutschen Reich“ freundlich gesinnten Ländern zusammen.
[506] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 121f.

kompletten deutschen Jagdgeschwadern. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ stellten den Schwerpunktstandort der deutschen Bf109-Produktion dar und waren somit von strategischer Bedeutung für die deutsche Luftwaffe und ihre Kriegsführung. Diese Bedeutung hatten ja auch die Alliierten bereits früh erkannt und das Werk im amerikanischen *AWPD-42* an erste Stelle der zu zerstörenden Ziele der Zielkategorie „*German Air Force*“ gereiht.[507]

3.1.2 Das Wiener Neustädter „Raxwerk“

Die bestehenden Fabrikanlagen der ehemaligen Wiener Neustädter Lokomotivfabrik aus dem Ersten Weltkrieg wurden nach dem „Anschluss“ vom Konzern „Henschel & Sohn“ aus Kassel übernommen. *Henschel* übernahm auch die „Wiener Lokomotivfabrik AG“ (LOFAG) mit Standort in Wien-Floridsdorf. In der „Wiener Lokomotivfabrik AG“ wurde die bereits bestehende Lokomotivenproduktion weitergeführt. In Wiener Neustadt hingegen plante *Henschel,* die für diese Lokomotiven benötigten Tender zu produzieren. In Wiener Neustadt wurde daher bereits am 30. Mai 1938 damit begonnen, die notwendigen Adaptionen für den Beginn einer fabrikmäßigen Fertigung von Tendern vorzunehmen. Das zukünftige „Henschel & Sohn-Werk“ in Wiener Neustadt sollte den Namen „Wiener Lokomotivfabrik AG – Werk Wiener Neustadt“ tragen. Mitte September 1938 meldete das Wiener Neustädter Werk die Fertigstellung des ersten Tenders. Die Produktion wurde von 1939 bis 1940 weiter vorangetrieben und ab 1941 zusätzlich mit der Produktion einer geringen Stückzahl von speziell für tiefe Temperaturen geeigneten Lokomotiven begonnen. Diese waren für den russischen Kriegsschauplatz vorgesehen, wo die Deutsche Wehrmacht nach ihrem Vormarsch vor Moskau in Eis und Schnee stecken geblieben war.[508]

Da im *Henschel*-Werk in Wiener Neustadt neben der Fertigung von Tendern und Lokomotiven noch Kapazität vorhanden war, plante man für 1942

[507] Siehe dazu auch im Detail im Abschnitt 1 „Strategy“ die ab Sommer 1942 begonnen alliierten Planungen zur Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“.
[508] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 42f.

auch eine Geschützrohrproduktion einzurichten.[509] Der Winter 1941/42 führte jedoch zu einem hohen Verschleiß an Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn in Russland. Der Direktor der „Deutschen Maschinenbau Aktiengesellschaft“ (DEMAG), Gerhard Degenkolb, der sich bereits mehrmals bei Projekten der deutschen Rüstungswirtschaft als Industriemanager bewährt hatte, wurde daher von Albert Speer im März 1942 beauftragt, den sogenannten „Hauptausschuss für Schienenfahrzeuge“ zu übernehmen. Degenkolb sollte dafür sorgen, dass die Produktion von Lokomotiven vorangetrieben wurde. Tatsächlich schaffte er dies in kurzer Zeit, indem er die Produktion aller Fabriken auf die „Kriegslokomotiven“ der Baureihen 42 und Baureihen 52 vereinheitlichte und den Materialbedarf für jede einzelne Lokomotive merklich (von 160 auf 130 Tonnen Stahl) verringerte. Im März 1943 waren im gesamten Deutschen Reich 163 Lokomotiven erzeugt worden, im September waren es bereits 250 Stück. Die Produktion konnte weiter gesteigert werden, und im August 1943 wurden im Monat bereits 500 Lokomotiven produziert.[510]

Die „Wiener Lokomotivfabrik AG“ war eine der wichtigsten Produktionsstätten dieser „Kriegslokomotiven“. Im Laufe des Jahres 1942 gelang es der „Wiener Lokomotivfabrik AG“ sogar, die durchschnittliche Monatsproduktion der wichtigsten Werke von *Henschel* und *Krupp* in Deutschland zu übertreffen. *Henschel* produzierte 1941 in den Stammwerken pro Monat 125, *Krupp* 80 Lokomotiven pro Monat. Bis Mitte 1942 war die Produktion jedoch auf 70 bzw. 40 zurückgefallen, während die „Wiener Lokomotivfabrik AG“ ihre Produktionsleistung bis Ende 1942 auf 75 Lokomotiven und 1943 auf durchschnittlich 79 pro Monat steigern konnte. Durch die im gesamten Reich gesteigerte Lokomotivenproduktion stieg auch der Bedarf an Tendern an. Im Wiener Neustädter Werk wurde daher keine zusätzliche Geschützrohrproduktion begonnen, sondern die Produktion von Tendern weiter erhöht. Bis Mitte 1942 lief die Tenderfertigung in Wiener Neustadt schließlich im vollen Umfang an. Es gelang in den nächsten beiden Jahren, die Produktion auf einem monatlichen Ausstoß von 150 Tendern im Mai 1944 zu steigern. Somit war der *Henschel*-Standort Wiener Neustadt das

[509] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 101. – Florian *Freud,* Bertrand, *Perz*: Das KZ in der Serbenhalle. Zur Kriegsindustrie in Wiener Neustadt (Wien 1987), 61.
[510] Alfred *Gottwaldt*, Deutsche Kriegslokomotiven 1939-1945 (Stuttgart 1983), 92.

„größte Tenderwerk des Großdeutschen Reiches“ und lieferte pro Monat für ein Drittel aller produzierten Lokomotiven die Tender. Im amerikanischen *AWPD-42* war das Werk daher unter der Zielkategorie „*Transportation System*“ auf Platz Nr. 4 gereiht worden.[511]

Am 5. Mai 1942 wurde das Werk Wiener Neustadt in „Raxwerk Ges.m.b.H. Wiener Neustadt“ umgewandelt. Es stand nun unter der Leitung von Direktor Winkler. Um weitere Aufträge der Rüstungsindustrie erfüllen zu können, sah der *Henschel*-Konzern eine Erweiterung des „Raxwerks“ vor. *Henschel* erteilte daher der „Wiener Brückenbau- und Eisenkonstruktions-AG“ den Auftrag, eine von der deutschen Rüstungsführung nach dem erfolgreichen Balkanfeldzug im jugoslawischen Kraljewo beschlagnahmte und dem *Henschel*-Konzern zugewiesene Montagehalle in Wiener Neustadt aufzubauen. Diese Halle war in Kraljewo, 120 km südlich von Belgrad, vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges als Waggonreparaturwerkstätte errichtet worden. Die Halle wurde im Frühsommer 1942 in Kraljewo demontiert und in mehreren Zuggarnituren mit insgesamt ca. 400 Güterwaggons nach Wiener Neustadt gebracht. Dort wurde die Halle auf dem Gelände des „Raxwerks“ wiedererrichtet. Die mehr als 300 Meter lange, 80 Meter breite und 30 Meter hohe Halle bekam aufgrund ihrer Herkunft im Volksmund den Namen „Große Serbenhalle“.[512] Nach einem Jahr Bauzeit wurde im März 1943, im Beisein von Generalleutnant Gautier und dem stellvertretenden Gauleiter des Gaues Niederdonau, Karl Gerland, das Richtfest gefeiert.[513]

Zu Beginn des Jahres 1943 gewann das deutsche Raketenbauprogramm zunehmend an Bedeutung. Ing. Wernher von Braun, dem technischen Direktor der „Heeresversuchsanstalt Peenemünde“, war es gelungen, mit dem

[511] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 105. – *AFHRA*, Air Force Library, *AWPD-42* – An erster Stelle stand die Lokomotiven-Fertigung in Kassel, danach folgte Essen und an dritter Stelle die „Wiener Lokomotivfabrik AG“.

[512] Im serbischen Kraljewo kam es im Sommer 1941 zu einem umfangreichen serbischen Aufstand. Es kam dabei zu heftigen Kämpfen mit der im Raum eingesetzten deutschen 717. Infanteriedivision. Als Vergeltungsmaßnahme wurde daraufhin an mehreren Tagen von 15. bis 21. Oktober 1941 die Erschießung von Zivilisten durchgeführt. Zum schlimmsten Massaker kam es, als 1.736 Männer und 19 Frauen der Bevölkerung von Kraljewo auf dem Gelände der Waggonfabrik erschossen wurden. Die Opfer wurden dazu in der später nach Wiener Neustadt gelieferten Halle eingesperrt und in Gruppen an der Außenwand der Halle erschossen.

[513] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 44.

„Aggregat 4“ („A4“) eine funktionstüchtige Boden-Boden-Rakete zu entwickeln. Da ihre Flughöhe über 100 Kilometer betrug, war es unmöglich, die Rakete erfolgreich abzufangen. Unter den Namen „V2“ und gemeinsam mit der niedrigfliegenden „V1“ sollte sie als „Vergeltungswaffe“ gegen die Alliierten eingesetzt werden. Am 3. Oktober 1942 war erstmals ein Raketenstart erfolgreich verlaufen, und im Sommer 1943 sollte die Serienfertigung der Raketen im großen Stil begonnen werden. Dazu benötigte man die entsprechenden Großserienwerke. Degenkolb, der die Lokomotivenfertigung erfolgreich angekurbelt hatte, wurde nun von Speer im Jänner 1943 zum Leiter des „Sonderausschusses A4“ ernannt. Er sollte nun die V2-Produktion erfolgreich anlaufen lassen. Mitte April 1943 wurden die „Raxwerke“ in Wiener Neustadt von einer Delegation des „Arbeitsstabes A4“, welcher sich aus Vertretern des deutschen Heereswaffenamts und des „Sonderausschusses A4“ zusammensetzte, besucht. In Anbetracht der gerade in Errichtung begriffenen großen Fertigungshalle und der Beurteilung, dass sich die „Ostmark“ außerhalb der Reichweite alliierter Bomber befand, wurde entschieden, in Wiener Neustadt eines von drei geplanten „V2-Raketenwerken“ zu errichten.[514]

Im Mai 1943 wurde unter der Leitung des „Ingenieurbüros Dipl.-Ing. Karl Fiebinger“ mit ersten Vorarbeiten für die geplante V2-Produktion in Wiener Neustadt begonnen. Die vor ihrer Fertigstellung stehende „Große Serbenhalle“ sollte es ermöglichen, die V2-Raketen in aufrechter Position montieren zu können. Dies machte eine Fließbandfertigung möglich. Zusätzlich zum Montagewerk in Wiener Neustadt wurde südöstlich von Wiener Neustadt, im Zillingdorfer Wald zwischen Neudörfl und Pöttsching, mit der Errichtung des sogenannten „Vorwerks“ begonnen. Hier sollte der für den Betrieb der Rakete notwendige flüssige Sauerstoff erzeugt und die Triebwerke getestet werden. Zusätzlich wurden im Föhrenwald südlich von Wiener Neustadt und bei Großmittel zwei V2-Raketenlager (Deckname „Maria“ und „Lina“) eingerichtet. Neben den Anlagen in und um Wiener Neustadt wurden mehrere Betriebe in

[514] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 105. – Peter *Faber*, Hitlers V2-Rakete, Die Geheimwaffe, die den Krieg beenden sollte (Inning am Ammersee 2009), 67. – Neben dem Standort Wiener Neustadt war auch die Einrichtung einer Produktion im „Versuchsserienwerk Peenemünde“ sowie in den „Zeppelin-Werken“ in Friedrichshafen geplant. Eine vierte Produktionsstätte war in weiterer Folge im „DEMAG-Fahrzeugwerk“ in Berlin-Falkensee vorgesehen, bzw. sollte auch ein Werk in Neuhausen errichtet werden.

der Umgebung der „Raxwerke“ als Zulieferbetriebe für die geplante V2-Produktion einbezogen. So sollten unter anderem die „Berndorfer Metallwarenfabrik“ (1.000 A4 Köpfe) und die beiden Firmen „MUT-GesmbH“, sowie „Jessernigg & Urban“ (Schubgerüste) in Stockerau, sowie weitere Betriebe in Kienberg und Wien in die Fertigung von Bauteilen eingebunden werden. Zusätzliche Bestandteile wurden direkt aus den Betrieben im „Altreich“ geliefert, wie z. B. Aggregate für den Antrieb der Treibstoffpumpen von den „Heinkel-Jenbachwerken“.[515]

Die Errichtung des V2-Raketenwerks in Wiener Neustadt war jedoch mit Schwierigkeiten verbunden. Die Produktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und die Tenderfertigung in den „Raxwerken“ benötigten bereits eine umfangreiche Stromversorgung. Die zusätzlich erforderliche Versorgung der neuen V2-Produktionsstätte in den „Raxwerken“ war daher mit erheblichen Herausforderungen verbunden. Die Tenderfertigung benötigte bisher 1.000 Kilovoltampere, die V2-Fertigungen sollten jedoch bereits in der Aufbauphase weitere 2.000 Kilovoltampere beanspruchen. Von der Firma *Elin* in Nürnberg sollten daher zwei leistungsstarke Transformatoren (je 1.000 Kilovoltampere) angeliefert werden. Kurz nach der Fertigstellung wurden sie jedoch bei einem Luftangriff auf Nürnberg zerstört. So war die Rüstungsinspektion XVII gezwungen, vorerst Transformatoren aus dem Großraum Niederdonau zusammenzuziehen.[516]

Dem V2-Programm wurde auf Anordnung Hitlers die höchste Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Speer ordnete daher die Zusammenziehung umfangreicher Arbeitskräfte an. Im Falle des „Vorwerks“ in Wiener Neustadt wurden alleine 2.700 Arbeiter zusammengezogen. Zusätzlich richtete man auf dem Gelände der „Raxwerke“ im Juni 1944 auch ein Nebenlager des Konzentrationslagers Mauthausen ein. Am 20. Juni 1943 wurden ca. 500 KZ-Häftlinge und am 8. August 1943 insgesamt 722 KZ-Häftlinge aus Mauthausen nach Wiener Neustadt transportiert. Diese über 1.200 Häftlinge wurden in der „Serbenhalle“ zur Montage der geplanten Fertigungseinrichtungen eingesetzt.

[515] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 46.
[516] BAMA: RW 20-17/11: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Januar bis 31. Dezember 1943, 27.

In weiterer Folge sollten sie bei der Raketenfertigung zum Einsatz kommen. Die in Wiener Neustadt eingesetzten Häftlinge waren denselben unmenschlichen Bedingungen ausgesetzt wie in Mauthausen. Immer wieder kam es zu Übergriffen des zur Bewachung eingeteilten SS-Personals.[517]

Im Juli 1943 sollte in Wiener Neustadt die V2-Raketenfertigung bereits anlaufen und bis zum Jänner 1944 sollten die „Raxwerke“ im Monat 300 Stück V2-Raketen fertigen. [518] Unzureichende Stromversorgung, Mangel an Arbeitskräften und Schwierigkeiten bei der Errichtung der Fertigungsanlagen führten zu weiteren Verzögerungen. Der Beginn der Fertigung wurde daher schließlich auf den 15. Oktober 1943 verschoben. Mittlerweile betrug der Bedarf der Fertigung 15.000 Kilovoltampere. Die „Gauwerke Niederdonau“ erarbeiteten eine provisorische Lösung, mit welcher der Fertigungsbeginn im Oktober möglich schien.[519] Doch trotz dieser im Spätsommer 1943 vorläufig gelösten Fragen der Energieversorgung lief die Fertigung nur schleppend an. Die Zulieferung von Raketenköpfen („Gerätespitzen“) für die V2-Raketenproduktion an die „Raxwerke“ gibt einen Hinweis darauf, wie langsam die Fertigung anlief. Von 605 V2-Raketenköpfen, welche zwischen Juli und November 1943 im gesamten Deutschen Reich produziert worden waren, wurden nur 28 nach Wiener Neustadt angeliefert. Bis November 1943 wurden in den „Raxwerken“ insgesamt 24 fertige V2-Raketen montiert und ausgeliefert. Der erste Einsatz einer V2 erfolgte hingegen am 8. September 1944. An diesem Tag schlug eine auf London abgefeuerte V2-Rakete im Londoner Vorort Chiswick ein.[520]

3.1.3 Der Fliegerhorst Wiener Neustadt

Für den Fliegerhorst Wiener Neustadt ordnete Generalfeldmarschall Göring schon im März 1938 umfangreiche Ausbauten an. Wiener Neustadt sollte der deutschen Luftwaffe künftig als „Drehscheibe Süd-Ost“ dienen. Das

[517] *Freud, Perz*, Das KZ in der Serbenhalle, 134.
[518] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 48. – Faber, Hitlers V2-Rakete, 97.
[519] BA MA: RW 20-17/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 7. August 1943, 15.
[520] Heinz Dieter *Hölsken*, Die V-Waffen: Entstehung – Propaganda – Kriegseinsatz. (Stuttgart 1984), 157-165.

dünn besiedelte und flache Steinfeld nordwestlich von Wiener Neustadt eigneten sich ideal zur Anlage eines großen Flugplatzes. Begünstigt wurde der geplante Ausbau des Fliegerhorstes zudem durch die, in Wiener Neustadt bereits aus der Zeit des Ersten Weltkrieges bestehende Fliegerkaserne. Außerdem waren erst unmittelbar vor dem „Anschluss“ noch durch die österreichischen Luftstreitkräfte moderne Hangars errichtet worden. Diese sollten für die deutsche Luftwaffe umfangreich ausgebaut werden. Görings Ziel war es, ein deutsches Luftfahrtzentrum in Wiener Neustadt zu schaffen. Fast paradox mutet es an, dass dieses an der Wiege der österreichischen Luftfahrt entstehen sollte.[521] Das Baubüro der Luftwaffe unter der Leitung des Wieners Josef Wöhnhart sollte die Planung und Projektierung der neu zu erbauenden zukünftigen Kasernen und Hangars des Großflughafens in Wiener Neustadt übernehmen. Dieser Luftwaffenstützpunkt sollte über eine Fliegerschule für mehrmotorige Flugzeuge, einen Luftpark zur logistischen Unterstützung der Einsatzverbände der deutschen Luftwaffe sowie über umfangreiche Unterbringungsmöglichkeiten für hier zu stationierende Kampffliegerverbände verfügen.[522]

Die für die „Ostmark“ und den Wehrkreis XVII zuständige Kommandobehörde der deutschen Luftwaffe war die neu aufgestellte Luftflotte 4 bzw. das Luftflottenkommando 4 mit Sitz in Wien. Es stand unter dem Kommando von Generalleutnant Alexander Löhr. Löhr war als Kommandant der österreichischen Luftstreitkräfte in die Deutsche Wehrmacht übernommen worden. Der Luftflotte 4 unterstellt war der Luftgau XVII Wien. Dieser umfasste das Gebiet des vormaligen Österreichs mit Ausnahme von Vorarlberg und Tirol, welche dem Luftgau VII München unterstellt waren. Das Luftgaukommando XVII wurde am 1. Juli 1938 aufgestellt. Es stand unter dem Kommando von Generalleutnant Friedrich Hirschauer. Das Unterstellungsverhältnis wechselte während des Krieges. So war das Luftgaukommando XVII ab 1943 dem Luftwaffenbefehlshaber Mitte und ab 1944 der Luftflotte Reich unterstellt. Das Luftgaukommando XVII unterteilte sich in mehrere Flughafenbereiche. Ein Flughafenbereich umfasste dabei sämtliche in diesem Bereich befindlichen

[521] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 56.
[522] Helmut *Weihsmann,* Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs (Wien 1998), 1018.

Fliegerhorste. Als Zentrale eines Flughafenbereichs fungierte, unter der Bezeichnung „Leithorst“, der jeweils am besten ausgebaute Fliegerhorst.[523]

Vom Luftgaukommando XVII wurden in weiterer Folge vier unterschiedliche Flughafenbereiche gebildet. Der bedeutendste davon war neben dem Großraum Wien jener im Raum Wiener Neustadt. Bereits am 1. Juni 1938, also nur wenige Monate nach dem Anschluss an das Deutsche Reich, entstand in Wiener Neustadt das Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt mit dem Leithorst Fliegerhorst Wiener Neustadt West (FHWNW). Als Flugplätze im Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt wurden dem Leithorst Wiener Neustadt West ab dem Juni 1938 die Flugplätze bzw. Fliegerhorste Bad Vöslau, Markersdorf, Graz, Zeltweg, Klagenfurt und Aigen untergeordnet. Nach dem Kriegsausbruch im September 1939 kam es zu weiteren Änderungen in der Organisationsstruktur, und ab dem Frühjahr 1940 wurden dem Leithorst in Wiener Neustadt zusätzlich die Flugplätze bzw. Fliegerhorste von Münchendorf, Trausdorf bei Eisenstadt, Parndorf und Götzendorf unterstellt.[524]

Als regionale Kommandostruktur des Fliegerhorstes Wiener Neustadt West wurde in Wiener Neustadt selbst die Fliegerhorstkommandantur 1./XVII Wiener Neustadt gebildet. Die Flugplatz- oder Fliegerhorstkommandantur war die Befehlsstelle eines Fliegerhorstes. Sie sollte die verschiedenen Kampf-, Jagd- und Transportgeschwader der deutschen Luftwaffe unterstützen, welche den Einsatzhorst als Operationsbasis für die jeweiligen Kriegsschauplätze benutzten. Auch der Industrieflugplatz der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, der Fliegerhorst Wiener Neustadt Ost (FHWNO) wurde nach Kriegsbeginn zu einem Einsatzhorst der deutschen Luftwaffe umfunktioniert. In erster Linie wurde der Fliegerhorst Wiener Neustadt Ost jedoch als Industriehorst von den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ genützt.[525] In den Jahren 1943 und 1944, am Höhepunkt des Luftkrieges über der „Ostmark“, wies der Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt folgende Organisation auf:[526]

[523] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 57.
[524] *Weihsmann,* Bauen unterm Hakenkreuz,1010.
[525] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 58f.
[526] Ebd., 76.

Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt (1943 bis 1944)	
Fliegerhorstkommandantur	**Flugplatzkommando**
A1./XVII Wiener Neustadt A2./XVII Bad Vöslau A3./XVII Parndorf A4./XVII Wien-Aspern A5./XVII Wien-Seyring A6./XVII Tulln A7./XVII Markersdorf A8./XVII Hörsching A9./XVII Wels A10./XVII Zeltweg A11./XVII Graz	A1./XVII Wiener Neustadt-Ost A2./XVII Münchendorf A3./XVII Schwechat B7./XVII Aigen A42./XVII Fels am Wagram B41./XVII Deutsch Wagram

Die bestehenden Anlagen des Wiener Neustädter Flugplatzes wurden bis 1940 umfangreich erweitert. Am südöstlichen Teil des Fliegerhorstes wurden, unmittelbar vor der bereits bestehenden und zuvor vom Österreichischen Bundesheer genutzten Fliegerkaserne, vier große Flugzeughangars mit Tonnendächern und eine große betonierte Roll- und Abstellfläche errichtet. Die Fliegerkaserne selbst wurde zum Kommandogebäude umfunktioniert. Drei der vier neu erbauten großen Tonnenhangars sollten dem Einstellen der Flugzeuge dienen, während der nördlichste Hangar zur Reparatur und Wartung der Flugzeuge gedacht war. Anschließend an den südlichsten der vier großen Hangars lagen das Flugleitungsgebäude und sieben weitere, bereits vom Österreichischen Bundesheer 1937 errichtete, halbkreisförmig angeordnete kleinere Hangars. In diesem Bereich wurden die bestehenden Einrichtungen belassen und zusätzlich hinter den Hangars durch die deutsche Luftwaffe weitere Werkstättengebäude und Barackenlager errichtet. Am Nordwestrand des Fliegerhorstes, südöstlich der Siedlung Feuerwerksanstalt, wurden vier weitere große Flugzeughangars für die zukünftig in Wiener Neustadt stationierten Einsatzverbände der deutschen Luftwaffe errichtet. Im Norden dieser Hangars wurden nochmals vier große Hangars und mehrere Werkstätten- und Verwaltungsgebäude gebaut. Diese Einrichtungen und Anlagen sollten der Aufnahme der Luftwaffenwerft

1./XVII dienen. Im unmittelbaren Nahbereich davon wurde auf dem Gelände der ehemaligen Munitionsfabrik Wöllersdorf der Luftpark 1./XVII eingerichtet.[527]

3.1.4 Die Flugzeugführerschule C 8

Die Fliegerkaserne und die Hangars am südostwärtigen Teil des Fliegerhorstes sollten ab 1939 die Flugzeugführerschule C 8 (FFS C 8) der deutschen Luftwaffe beherbergen. Die Flugzeugführerschule C 8 wurde dazu im September 1939 von Fürth nach Wiener Neustadt verlegt. Zusätzlich wurden auch noch Teile des Fliegerausbildungsregiments 62 aus Bad Vöslau in Wiener Neustadt stationiert. Das Fliegerausbildungsregiment 62 betrieb eine eigene Flugzeugführerschule A/B62 (FFS A/B 62) in Bad Vöslau und nützte den Fliegerhorst in Wiener Neustadt zur Ausbildung. Durch die Stationierung dieser Ausbildungsverbände wurde der Fliegerhorst Wiener Neustadt ein bedeutender Schulungsstandort der deutschen Luftwaffe. Die Erlangung des Flugzeugführerscheins erforderte in der deutschen Luftwaffe die Absolvierung einer Reihe von Ausbildungsgängen. Folgende Laufbahnbilder waren für angehende Piloten der Luftwaffe vorgesehen:

Laufbahn A	**Laufbahn B**	**Laufbahn C**
Jagdflieger Luftwaffenflugzeug-Führerschein (A-2-Schein, einmotorige Flugzeuge)	Zerstörer/Kampf Luftwaffenflugzeug-Führerschein (B-2-Schein, mehrmotorige Flugzeuge)	Bomber/Transport Erweiterter Luftwaffenflugzeug-Führerschein (ELF)

Nach einer zwölfwöchigen theoretischen Grundausbildung und mehreren Eignungsüberprüfungen in einem Fliegerausbildungsregiment der Luftwaffe wurden die Flugzeugführeranwärter an verschiedene Flugzeugführerschulen (FFS) in den Luftgauen des Reiches verschickt. Nach der Beurteilung der Eignung in der Grundausbildung wurden die Schüler der entsprechenden fliegerischen Ausbildung zugeführt. Bei der Auswahl für Laufbahn A und B kam

[527] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 60.

der Flugschüler nach der ersten Flugausbildung von sechs bzw. acht Monaten an die entsprechende Waffenschule, bei Laufbahn C nach sieben Monaten an eine FFS C. Die A/B Ausbildung wurde zur Gänze auf einmotorigen Flugzeugen, die C Ausbildung auf mehrmotorigen Maschinen durchgeführt.[528]

Die Ausbildung an der FFS C 8 in Wiener Neustadt erfolgte in drei bis vier Ausbildungs- bzw. Fluggruppen, mit je drei bis fünf Fluglehrern pro Ausbildungsgruppe und etwa zwölf Schülern pro Fluggruppe. Die Leitung oblag dem so genannten Gruppenfluglehrer. Die Ausbildung dauerte ca. sieben Monate und erfolgte auf den mehrmotorigen Standardtypen der deutschen Luftwaffe wie *Junkers* (Ju) 86, *Heinkel* (He) 111, *Dornier* (Do) 17 und *Junker*s (Ju) 52. Im weiteren Kriegsverlauf wurde die Schulung in Wiener Neustadt ausschließlich am Kampfflugzeug *Junkers* (Ju) 88 betrieben.[529] Insgesamt betrug der Sollstand einer durchschnittlichen C-Schule ca. vierzig Fluglehrer, 160 Flugschüler und siebzig bis achtzig Flugzeuge. Tatsächlich waren jedoch meist nur zwanzig bis dreißig Fluglehrer, einige Hilfslehrer (meist die besten zuvor fertig ausgebildeten Flugschüler), oft über zweihundert Flugschüler und nur vierzig bis fünfzig Schulmaschinen vorhanden.[530]

Die Ausfallsquote der Flugschüler bei der Ausbildung war überaus hoch. Etwa ein Drittel fiel durch Tod und Verletzung aus, ein weiteres Drittel wurde wegen Nichteignung abgelöst und nur etwa ein Drittel schloss die Ausbildung mit Erwerb des Flugzeugführerscheins ab. Hinzu kam in den letzten Kriegsjahren die zunehmende Verknappung an Flugzeugtreibstoff, welche eine Reduzierung der Flugstunden für die Flugschüler bedeutete. So sank die Zahl an Flugstunden von 260 Stunden (1942) auf 110 Stunden (1943) und schließlich auf nur mehr fünfzig Stunden im Jahr 1944.[531] Im Deutschen Reich waren am Höhepunkt des Kriegseinsatzes insgesamt fünfzig A/B-Schulen und 22 C-Schulen im Einsatz. Die Flugzeugführerschule C 8 wurde am 1. Oktober

[528] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 60.
[529] Sven Carlsen, Michel Meyer, Die Flugzeugführer-Ausbildung der Deutschen Luftwaffe 1935-1945 – Von der Grundausbildung bis zur Blindflugschule. Band 1 (Zweibrücken 1998), 111. – Karl *Ries*, Deutsche Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen 1919-1945 (Stuttgart 1988), 186.
[530] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 60.
[531] Olaf *Groehler*, Stärke, Verteilung und Verlust der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg (Ost-Berlin 1978), 348.

1943 in die Flugzeugführerschule B 8, die FFS A/B 62 in das Jagdgeschwader 108 (JG108) umgewandelt. Während das JG108 als Ausbildungsverband bis Ende des Krieges bestehen sollte und sogar mit ausgewählten Piloten und Maschinen gegen die einfliegenden amerikanischen Bomberverbände eingesetzt wurde, bestand die Flugzeugführerschule B 8 nur bis zum Herbst 1944. Danach wurde sie wie alle anderen Schulen für mehrmotorige Flugzeuge aufgelöst. Ursache dafür waren auch hier die intensiven alliierten Angriffe auf Ziele der deutschen Ölindustrie, welche einen zunehmenden Treibstoffmangel zur Folge hatten.[532]

3.1.5 Der Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf

Auf dem Gebiet der ehemaligen „Wöllersdorfer Munitionsfabrik“ wurde für die deutsche Luftwaffe der Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf und daran anschließend im Norden die Luftwaffenwerft 1./XVII Wiener Neustadt errichtet. Dem zukünftigen Luftpark 1./XVII hatte man dabei von Seite der deutschen Luftwaffe folgende Aufgabenbereiche zugedacht:[533]

a) *Bereithaltung (Annahme, Lagerung und Versand) von arteigenen Rüstungsgütern für Luftstreitkräfte;*

b) *Wartung, Prüfung, Instandhaltung und -setzung samt Um- und Nachrüstung von Flugzeugen sowie Bergung zu Boden oder zu Wasser gegangener Maschinen bis in unmittelbare Frontnähe;*

c) *Herstellung und Aufrechterhaltung des Qualitäts-standards für Artikel und Geräte der Luftwaffe.*

[532] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 69-77.
[533] Ebd., 78. – Der „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt“ wird verschiedentlich auch als „Luftpark 1./XVII Wöllersdorf“ bezeichnet. Die korrekte Bezeichnung gemäß Schriftverkehr der deutschen Luftwaffe ist „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt“ bzw. auch „Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf“. Die amerikanischen Aufklärungsberichte hingegen bezeichnen den Luftpark als „Air Store Park Woellersdorf“.

Die Anlagen der ehemaligen „Wöllersdorfer Munitionsfabrik“ wurden zu diesem Zweck von der deutschen Luftwaffe instandgesetzt. Anschlüsse an die Strom- und Wasserversorgung sowie ein funktionierendes Kanalnetz waren bereits vorhanden und das gesamte Gelände war mit einem dichten Schienennetz überzogen, das über den Bahnhof Feuerwerksanstalt an das öffentliche Netz anschloss. Der Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf unterteilte sich in mehrere Bereiche. An erster Stelle standen dabei ein Zellenbezirk (Bezirk A1 bis A4) sowie ein Motorenbezirk (Bezirk B5 bis B9), welche in insgesamt ca. dreißig Fachabteilungen unterteilt waren. Diese beiden Bezirke waren im nördlichen bzw. mittleren Teil des Geländes der ehemaligen „Wöllersdorfer Munitionsfabrik“ untergebracht. Zusätzlich zum Zellen- und Motorenbezirk gab es noch einen eigenen Lager- und Werkstättenbereich für Bordinstrumente und Elektrik, sowie eine umfangreiche Waffenmeisterei. Im Zellenbezirk erfolgte die Lagerung aller nur erdenklichen Flugzeugbestandteile, von der Niete bis zu Tragfläche und Propeller, während im Motorenbezirk Motoren und ihre Ersatzteile lagerten. In diesem Bereich des Luftparks wurde auch ein eigener Motorenprüfstand errichtet. Weiters waren auf dem Gelände des Luftparks vorhanden: die Munitionsausgabestelle 15./XVII der Luftwaffe, eine Fliegergeräteausgabestelle, ein Kfz-Beständelager und ein Bekleidungslager.[534]

Der Umfang der im Luftpark für die deutsche Luftwaffe gelagerten Versorgungs- und Nachschubgüter war enorm und einzigartig im gesamten Deutschen Reich. Der Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt war somit während der gesamten Dauer des Zweiten Weltkrieges der entscheidende Versorgungs-, und Verteilerpunkt der deutschen Luftwaffe für den Balkan, den Mittelmeerraum und Südrussland. Einheiten der deutschen Luftwaffe in Nordafrika, sowie Aufklärungs-, Jäger- und Kampffliegereinheiten, eingesetzt vom Mittelmeerraum bis nach Russland, wurden ebenso betreut wie der Kriegsschauplatz im hohen Norden und im Kaukasus. Mobile, lufttransportfähige Bergekommandos und Instandsetzungstrupps der Werft 1./XVII (später 5./XVII) des Luftparks konnten jederzeit per Flugzeug verlegt werden. Ihre Aufgabe war hauptsächlich die

[534] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 79.

Sichtung und Feldinstandsetzung von Schadflugzeugen der im Einsatz stehenden Luftwaffenverbände.[535]

3.1.6 Einsatzhorst der deutschen Luftwaffe von 1939 bis 1943

Der Fliegerhorst Wiener Neustadt wurde ab März 1938 intensiv von unterschiedlichen Verbänden der deutschen Luftwaffe genützt. Bereits im Sommer 1938 war eine Vielzahl an fliegenden Luftwaffeneinheiten am Fliegerhorst Wiener Neustadt stationiert. Es waren vorhanden: Stab sowie I. und II. Gruppe des Kampfgeschwaders 158 (I. u. II./KG158), 1. bis 4. Flughafen-Betriebs-Kompanie des KG158, I. und II. Horstzug des KG158, eine Luftwaffen-San-Staffel sowie die 1. Staffel der Aufklärungsgruppe 28 (1./AufklGr28). Während der Besetzung des sudetendeutschen Gebietes im Oktober 1938 lag kurzfristig auch die I. Gruppe des JG334 (I./JG334), ausgerüstet mit Bf109B/D-Jagdflugzeugen, in Wiener Neustadt. An bedeutenden Bodeneinheiten waren am Horst stationiert: Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt, Fliegerhorstkommandantur A1./XVII Wiener Neustadt mit Leithorst-Kompanie, Technische Leitung Luftwaffenwerft 1./XVII Wiener Neustadt, Technische Verwaltung Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt, Wetterwarte, Bildstelle, Waffenmeisterei, Horstfeuerwehr, Musikkorps, und Flugkommando Wiener Neustadt.[536]

Abgesehen von der zu Kriegsbeginn oft wechselnden Belegung des Wiener Neustädter Fliegerhorstes durch die verschiedensten fliegenden Luftwaffenverbände, sollten es im weiteren Verlauf des Zweiten Weltkrieges vor allem die Flugzeugführerschule FFS C 8 bzw. B 8 (von 1939 bis 1944), die Gruppen des Kampfgeschwaders 51 „Edelweiß“ (1941, während des Balkanfeldzuges), des Kampfgeschwaders 76 „Florian Geyer“ (1939, 1942 und 1943), des Lehrgeschwaders 1 „Greifswald“ (von 1940 bis 1944), des Kampfgeschwaders 4 „General Wever“ (1944 bis 1945, während der

[535] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 84f.
[536] Othmar *Tuider*, Die Luftwaffe in Österreich 1938-1945. Militärhistorische Schriftenreihe des Heeresgeschichtlichen Museums Heft 54, 2. Auflage, (Wien 1998), 34.

Belagerung von Budapest), verschiedene Staffeln des Jagdgeschwaders 108 aus Bad Vöslau (1944 bis 1945) sowie diverse Nachtjagdstaffeln (1944 bis 1945, zur Abwehr der Nachteinflüge) sein, welche auf dem Fliegerhorst in Wiener Neustadt über einen längeren Zeitraum stationiert waren.[537]

Als der Luftwaffenverband, der neben der Flugzeugführerschule FFS C 8 am längsten in Wiener Neustadt stationiert war, ist das Lehrgeschwader 1 „Greifswald“ zu nennen. Der Bedarf der deutschen Luftwaffe an einem Verband, in welchem neue Flugzeuge getestet und erprobt werden konnten, hatte am 25. Februar 1936 zur Gründung der so genannten „Lehrgruppe Greifswald“ geführt. Diese „Lehrgruppe Greifswald“ wurde aufgrund des zunehmend steigenden Flugzeugerprobungsbedarfs bald vergrößert und bildete ab 1. Oktober 1936 das Lehrgeschwader 1 (LG1) „Greifswald“ mit vorerst vier Gruppen (I. bis IV. Gruppe). Jede einzelne dieser Gruppen war für die Erprobung bestimmter Bomber- bzw. Kampfflugzeugtypen (z. B. Ju87 „Stuka“) zuständig. Im November 1940 wurde in Wiener Neustadt eine Ergänzungsstaffel des Lehrgeschwaders 1 „Greifswald“ aufgestellt. Zweck dieser Staffel war es, die für die bestehenden vier Gruppen vorgesehenen Piloten einer Vorausbildung zu unterziehen. Nach dieser Ausbildung sollten sie dann in den einzelnen Gruppen verwendet werden.[538]

Nach Kriegsbeginn im September 1939 wurden auch die beiden zu diesem Zeitpunkt bestehenden Lehrgeschwader (LG1 und LG2) in Kampfgeschwader umgewandelt, sprich mit einem einheitlichen Flugzeugtyp ausgerüstet und im Kampf eingesetzt. Im Fall des LG1 wurden die II. und III. Gruppe noch 1939 zur Gänze mit He111H ausgerüstet, die I.(Zerstörer)/LG1 erhielt Bf110-Zerstörer und die Piloten der IV.(Stuka)/LG1 behielten ihre Ju87 Sturzkampfbomber, welche sie schon während ihrer Erprobungszeit geflogen waren. In dieser Konfiguration nahm das LG1 am Überfall der Deutschen Wehrmacht auf Polen teil, wobei am 1. September 1939 der erste Luftkampf des Zweiten Weltkrieges von den Bf110-Zerstörern der I.(Z)/LG1 ausgetragen wurde. Bei einer Begleitschutzmission der Bf110 der I. Gruppe für die He111-

[537] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 79.
[538] Peter *Taghon,* Die Geschichte des Lehrgeschwaders 1. Band 1 – 2 (Zweibrücken 2004), 20.

Bomber der II. und III. Gruppe des LG1 gelang vier deutschen Bf110-Piloten im Luftraum über Warschau der Abschuss von insgesamt sechs polnischen PZL-24. Dies waren die ersten dokumentierten Flugzeugabschüsse des Zweiten Weltkrieges.[539]

Das LG1 nahm bis 1940 an Einsätzen in Belgien, Frankreich und in Norwegen teil. Bis zum Ende des Frankreichfeldzuges waren alle Gruppen des LG1 auf das Standardkampflugzeugmuster Ju88 umgerüstet worden. Derart ausgestattet nahm das LG1 an der Luftschlacht um England im Spätsommer 1940 sowie an weiteren Einsätzen gegen England im Herbst 1940 teil. Die steigenden Verluste der Luftwaffenverbände an den verschiedensten Fronten sowie die laufende Einführung neuer Flugzeugtypen machten es notwendig, zusätzliche Ausbildungsverbände für die deutsche Luftwaffe zu schaffen. Daher wurden auf Befehl des Oberkommandos der Luftwaffe von den an den Fronten im Einsatz stehenden Kampfgeschwadern so genannte „Ergänzungsstaffeln“ oder „Ergänzungskampfgruppen“ aufgestellt. Im November 1940 wurde daher beim LG1 zu den bestehenden vier Kampfgruppen (I. bis IV./LG1) die Ergänzungsstaffel/LG1 (ErgSt/LG1), aufgestellt. Die Aufstellung dieser Ergänzungsstaffel des Lehrgeschwaders 1 erfolgte auf dem Fliegerhorst Wiener Neustadt. In weiterer Folge wurde diese Staffel zu einer Gruppe mit insgesamt vier Staffeln erweitert.[540]

Während der ersten Phase des Balkanfeldzuges 1941 wurde Wiener Neustadt vor allem von den Verbänden der Luftflotte 4, unter dem Befehlshaber Südost Generalleutnant Löhr, als Einsatzhorst genutzt. Anfang Jänner wurde der Luftflotte 4 das VIII. Fliegerkorps unterstellt. Die fliegenden Verbände des VIII. Fliegerkorps sollten sich vor dem Einmarsch der Deutschen Wehrmacht in Bulgarien im Raum Wien bis Wiener Neustadt sammeln. Zu diesem Zweck verlegten die Transportstaffel des VIII. Fliegerkorps und eine Staffel der Flugbereitschaft der Luftflotte 4 nach Wiener Neustadt. Auch Teile des Jagdgeschwaders 27 (JG27) verlegten mit Stab und III. Gruppe kurzfristig nach

[539] *Taghon,* Geschichte des Lehrgeschwaders 1, 23.
[540] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 95.

Wiener Neustadt. [541] In der Vorbereitung des deutschen Angriffs auf Jugoslawien im Frühjahr 1941 wurden im Raum Wien und Wiener Neustadt unter dem operativen Kommando der Luftflotte 4 nicht weniger als sieben Kampfgruppen für den Angriff auf Jugoslawien versammelt. Das KG51 „Edelweiß“, ausgestattet mit Bombern vom Typ Ju88, wurde dazu mit Stab, I. und III. Gruppe in Wiener Neustadt stationiert.[542]

Hitler hatte am 25. März 1941 die Belgrader Regierung dazu gezwungen, dem Dreimächtepakt beizutreten. Dagegen putschten, vermutlich ermuntert von Agenten des britischen Geheimdienstes, Belgrader Generäle und auf den Straßen von Belgrad kam es zu Protestkundgebungen der Einwohner gegen Deutschland und den Pakt. Wütend über diese Zurückweisung befahl Hitler den Angriff auf Jugoslawien (Unternehmen *MARITA*). Er sollte mit dem Unternehmen *STRAFGERICHT,* d. h. der umfassenden Bombardierung Belgrads durch die deutsche Luftwaffe, seinen Anfang finden. Unter dem Kommando der Luftflotte 4 begannen am 6. April 1941 insgesamt 611 deutsche Flugzeuge, die Stadt Belgrad zwei Tage lang sturmreif zu bombardieren. In den frühen Morgenstunden des 6. April 1941 flogen dazu auch der Stab sowie die I. und III. Gruppe des KG51 mit ihren Ju88 von Wiener Neustadt aus, gemeinsam mit anderen Verbänden, die ersten Luftangriffe auf Belgrad. Nach den Bombeneinsätzen über der Stadt kehrten die Maschinen wieder auf ihre Einsatzhorste zurück, wo sie neu aufmunitioniert und betankt wurden, um erneut zu ihren Angriffen zu starten. Der ausgedehnte Abwurf von Brand- und Splitterbomben der deutschen Luftwaffe auf Belgrad kostete schließlich mehreren tausend Einwohnern das Leben.[543]

Der Fliegerhorst Wiener Neustadt wurde im Sommer und Herbst 1941 von verschiedenen Verbänden der deutschen Luftwaffe laufend zur Schulung und Auffrischung genutzt. Im Sommer und Herbst 1942 hingegen, als die nächtlichen Einflüge der *RAF* gegen Ziele in Westen des Deutschen Reiches zunahmen und auch über der russischen Front die nächtlichen Luftangriffe anstiegen, wurden in Wiener Neustadt versuchsweise die ersten

[541] *Müller*, Bombenkrieg 1939-1945, 85ff. – *Tuider,* Luftwaffe in Österreich, 44.
[542] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 115.
[543] *Tuider,* Luftwaffe in Österreich, 46.

Nachtjagdverbände aufgestellt. Dazu rüstete man unter anderem Bf110 Zerstörerverbände für Einsätze in der Nacht um (z. B. im Falle der I. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 5). Während der Kämpfe im Mittelmeerraum von Sommer 1941 bis Ende 1943 versorgten mit Ju52, Me323 „Gigant“ aber auch mit „Gotha“-Schleppflugzeugen ausgestattete Transportgeschwader von Wiener Neustadt aus Truppen in Nordafrika, Süditalien und auf dem Süd-Balkan. Teile des Transportgeschwaders 5 (TG5), der vormaligen Kampfgruppe zur besonderen Verwendung 323 (KGz.b.V.323), ausgerüstet mit Me323 „Gigant“, nutzten Wiener Neustadt als Zwischenbasis oder zur Reparatur und Instandsetzung vor ihren Flügen nach Neapel zu ihren dortigen Absprungbasen nach Nordafrika. Die Aufgabe des Transportgeschwaders 5 mit ihren Me323 „Gigant“ bestand von 1942 bis zum Frühjahr 1943 darin, Nachschub für das „Deutsche Afrika Korps“ (DAK) nach Tunis und Bizerta zu fliegen. Durch die Me323 „Gigant“ wurden hauptsächlich Waffen wie z. B. 8,8 cm Flak-Geschütze, leichte 10,5 cm Feldhaubitzen, 7 Tonnen Zugmaschinen, mittlere LKW und leichte Panzerspähwagen, also sperrige Güter, welche in der Ju52 nicht unterzubringen waren, transportiert.[544]

Von Mitte 1943 bis Ende 1944 waren es dann wieder verschiedene Gruppen des LG1 „Greifswald“, die den Wiener Neustädter Fliegerhorst als Einsatzhorst nutzten. Das Lehrgeschwader 1 war von Anfang 1941 bis Mitte 1943 im Mittelmeer äußerst erfolgreich gewesen; seine Piloten waren beim alliierten Gegner unter dem Namen *„Helbig-Flyers“*, benannt nach ihrem späteren Geschwaderkommodore Oberst Joachim Helbig, bekannt geworden. Durch die in Wiener Neustadt liegende IV. (Ergänzungs-)Gruppe wurde laufend Ersatz für die im Mittelmeerraum im Einsatz stehenden Gruppen ausgebildet. Um den großen Umfang an Ausbildungsaufgaben bewältigen zu können, wurde von der IV./LG1 Ende Juni 1943 noch eine 13. Staffel in Prag-Rusin aufgestellt. Diese sollte die Schulung in Wiener Neustadt zusätzlich unterstützen. Für die Ausbildung ihrer Piloten und Besatzungen hatte die IV./LG1 somit einen durchaus hohen Stand an Flugzeugen und Personal zur Verfügung; am 1. Juli 1943 waren beispielsweise bei den vier Staffeln der IV./LG1 in Wiener Neustadt und Prag-Rusin insgesamt 57 Ju88 (37 Ju88A4, 17 Ju88A5, drei Ju88A7) und

[544] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 111.

drei He111 vorhanden. Dies waren somit im Durchschnitt knapp vierzehn Ju88 pro Staffel. Der Stand an Ju88-Kampfflugzeugen der IV./LG1 schwankte in den nächsten Monaten zwischen 45 Ju88 am 1. August 1943 und 40 Ju88 am 1. September 1943.[545]

Aufgrund der schweren Verluste bei den Kämpfen um Sizilien wurde das Lehrgeschwader 1 schließlich aus dem Einsatz genommen und mit allen vier Gruppen nach Wiener Neustadt verlegt. Hier sollte es Ende August 1943 wieder aufgefrischt werden.[546] Im August 1943, also unmittelbar vor dem ersten Luftangriff auf Wiener Neustadt, und in Anbetracht der alliierten Landung in Sizilien im Juli 1943 war der Fliegerhorst Wiener Neustadt zu einem bedeutenden Standort der deutschen Luftwaffe für ihre Verbände im Süden des Deutschen Reiches geworden. Er wurde zur Ausbildung, Auffrischung und Umschulung von Besatzungen unterschiedlicher Flugzeugtypen verwendet und vor hier aus wurden umfangreiche Versorgungstätigkeiten zu den im Einsatz stehenden Verbänden durchgeführt. Der Fliegerhorst Wiener Neustadt West mit seiner angeschlossenen Werft 1./XVII und dem Luftpark 1./XVII war der bedeutendste Standort der deutschen Luftwaffe im südlichen Deutschen Reich. Von hier aus wurde die Einsatzführung der deutschen Luftwaffenverbände in Süditalien (beim Kampf gegen die gelandeten Alliierten), auf dem Balkan (im Einsatz gegen die zunehmend stärker werdenden Partisanenverbände) und in Russland (gegen den sowjetischen Vormarsch in Richtung Westen) wesentlich unterstützt.[547]

3.1.7 Die Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen

Eisenbahntransporte der Deutschen Wehrmacht wurden in verschiedene Transportarten untergliedert. Die wichtigsten waren Truppen-, Nachschub-, Verwundeten-, Kriegsgefangenen- und Sondertransporte. Von diesen waren die Truppen- und Nachschubtransporte am bedeutendsten. Truppen- und Nachschubtransporte wurden in so genannten Einheitszügen, d. h. in normiert

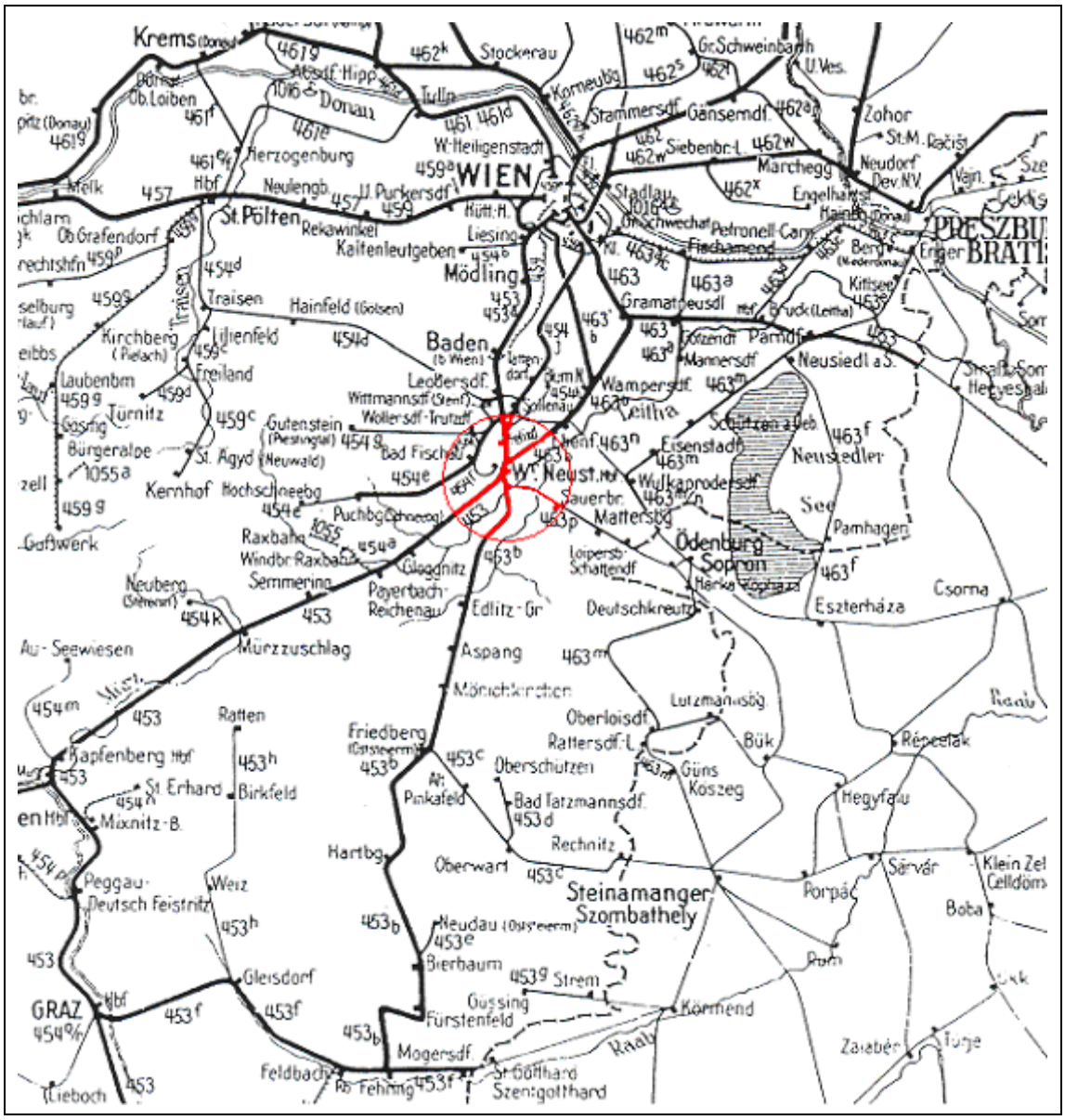
[545] *Taghon,* Geschichte des Lehrgeschwaders 1, 539.
[546] Ebd., 122.
[547] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 111ff.

zusammengestellten Zuggarnituren, durchgeführt. So gab es Züge für Infanterie (I-Züge) oder für motorisierte Einheiten (K-Züge). Im Jahr 1943 bestand ein I-Zug aus einer Lok und 53 Waggons und hatte eine Länge (ohne Lok) von 521 Metern, während ein K-Zug aus einer Lok und 49 Waggons bestand und eine Länge von 525 Metern hatte. In den Alpen, in Italien und auf dem Balkan verwendete man aufgrund der Bahnhofs- und Steigungsverhältnisse „verkürzte Einheitszüge“ mit 31 bis 48 Waggons und Längen zwischen 372 und 470 Metern. Für die gesamte Beförderung einer durchschnittlichen deutschen Infanteriedivision benötigte man im Jahr 1943 etwa 65 Züge, für den Transport eine Panzerdivision bis zu einhundert Züge. Divisionen der Waffen-SS, die an Personalstärke und Kampfkraft oft stärker als herkömmliche Wehrmachtsdivisionen waren, benötigten sogar bis zu 120 Züge. Es bedurfte also beachtlicher Transportbewegungen und eines großen Transportraumes, um umfangreiche Truppenverbände verlegen zu können.[548]

In Anbetracht dieser umfangreichen Transporte fiel den Rangier- bzw. Verschiebebahnhöfen und Verkehrsknotenpunkten eine herausragende Bedeutung zu. Rangier- und Verschiebeanlagen wurden benötigt, um Züge individuell, und abgestimmt auf den Bedarf der Deutschen Wehrmacht, zusammenzustellen, und Verkehrsknotenpunkte bildeten jene „Nadelöhre“, über die sie an die Front geführt wurden. In Wiener Neustadt waren beide Faktoren vereint. Die Stadt verfügte im Zweiten Weltkrieg, neben Innsbruck, Linz, Wels, Salzburg, Villach, Klagenfurt und Wien, über einen der modernsten Rangierbahnhöfe der „Ostmark“ und durch ihre räumliche Lage sowie die vorhandenen Eisenbahnverbindungen stellte sie ein „Tor“ in den Osten dar. Die leistungsfähigsten Eisenbahnverbindungen führten von Wien über Wiener Neustadt nach Süden und Osten. Der Rangierbahnhof bzw. Verschiebebahnhof hingegen eignete sich aufgrund seiner Ausdehnung für die Zusammenstelllung mehrerer Züge gleichzeitig. Weiters konnten hier auf Waggons verladene Güter für einen unbestimmten Zeitraum zwischengelagert werden. Eine Übersicht über den Netzplan der Deutschen Reichsbahn in der „Ostmark“ bzw. die Verbindungen nach Westungarn und in die Slowakei, d. h. zwischen Wien und

[548] Eugen *Kreidler*: Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg – Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges (Hamburg 2001), 302ff.

Preßburg (Bratislava) sowie zwischen Graz und Steinamanger (Szombathely), zeigt die herausragende Bedeutung des Eisenbahnknotenpunktes Wiener Neustadt von 1939 bis 1945:[549]



Neben der Bedeutung des Eisenbahntransportsystems für den Truppen- und Nachschubtransport war die Eisenbahn natürlich auch von hoher Bedeutung für die deutsche Rüstungswirtschaft. So wurden bis zum Sommer 1944 umfangreiche Materialbewegungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ bzw. der „Raxwerke“ von Wiener Neustadt aus über die Eisenbahn geführt. Spätestens ab dem Herbst 1944 stieg mit dem Näherrücken der Ostfront die Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes Wiener Neustadt

[549] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 795.

zunehmend an. Doch erst nach der Niederringung der deutschen Luftwaffe im Sommer 1944 und nach den ersten Erfolgen der Angriffe der *USAAF* gegen Ziele der Ölindustrie im Herbst sollte das Transportsystem der Deutschen Reichsbahn im Winter 1944/45 auf den Ziellisten erscheinen.[550]

Schon Mitte 1943 und vor allem während der Luftangriffe der *15th USAAF* im Sommer 1944 waren von den Alliierten auch der Bahnhof und die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt laufend fotografiert und deren Auslastung ausgewertet worden. Diese Fotos wurden gemeinsam mit vorliegenden Geheimdienstberichten über die Verlegungen von größeren Verbänden des Heeres und der Waffen-SS beurteilt. Bei entsprechender Auswertung konnte man exakt den Weg nachvollziehen, welchen z. B. im Sommer 1944 eine deutsche Panzerdivision von Russland an die Invasionsfront in Frankreich nahm. Hinzu kam noch die permanente Verteilung von umfangreichen Nachschub- und Versorgungsgütern im gesamten Deutschen Reich. Kohle, Stahl, Treibstoffe, alles wurde mit der Eisenbahn transportiert. Plante das Dritte Reich eine groß angelegte Offensive (z. B. Ardennen-Offensive 1944 oder Plattenseeoffensive 1945), so musste es entlang der entsprechenden Eisenbahntransportrouten unweigerlich Indizien dafür geben. Mittels Auswertung der Belegung der Rangierbahnhöfe versuchten die Alliierten Rückschlusse auf derartige groß angelegte Truppenbewegungen zu ziehen. Dadurch konnte man die strategisch wichtigen Eisenbahnknotenpunkte, und zu diesen zählte aufgrund seiner Lage auch Wiener Neustadt, eindeutig herausfiltern bzw. sie gezielt angreifen, zerstören oder zumindest temporär unterbrechen.[551]

[550] *AFHRA* MF A6377: *15th USAAF* Rail Offensive, 598-605.
[551] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 800-802.

3.2 Der Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“: Phase 1 – Die Luftangriffe von August 1943 bis Jänner 1944

Im Folgenden werden die einzelnen Angriffe der *USAAF* auf Wiener Neustadt von 1943 bis 1945 überblicksmäßig dargestellt. Im Detail werden der Zweck des jeweiligen Angriffs, die Angriffsziele in Wiener Neustadt, die zum Angriff und zur Abwehr eingesetzten Kräfte beider Seiten, das durch die abgeworfenen Bomben erreichte unmittelbare Ergebnis sowie dessen Beurteilung durch die *USAAF* und die deutsche Luftwaffe bzw. die Rüstungsinspektion XVII beschrieben. Die strategischen Auswirkungen der einzelnen Luftangriffe, d. h. der Einfluss der Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ auf die Bf109-Produktion im Deutschen Reich, die Auswirkungen der Zerstörung der Luftwaffeneinrichtungen am Fliegerhorst und im Luftpark Wiener Neustadt, sowie die Folgen der Zerstörung des Eisenbahnknotenpunkts werden im Abschnitt *„Benefit“* dargelegt.

Abkürzungsverzeichnis

USAAF:

Gesch.	*USAAF-Bombergeschwader*
Welle	*Angriffswelle*
Ziel	*Angriffsziel*
A/CF I / II	*W.N.F. – Werk I / II*
A/D	*Fliegerhorst/Flugplatz („Airdrome“)*
M/Y	*Bahnanlagen („Marshalling Yard“)*
Meth.	*Abwurfmethode*
Vis.	*Sichtabwurf („Visual“)*
PFF	*Radareinsatz („Pathfinder Force“)*
BG	*Bombergruppe („Bomb Group“)*
BW	*Bombergeschwader (“Bomb Wing”)*
PCW	*„Provisional Combat Wing”*
FG	*Jägergruppe („Fighter Group“)*
Zeit	*Abwurfzeit über dem Ziel*
k.Abw.	*Kein Bombenabwurf*
Typ	*Verwendeter Flugzeugtyp*
ab	*gestartete Bomber*
an	*Bomber über dem Ziel*
Zuladung	*Bombenzuladung je Bomber*
Typ	*Verwendeter Bombentyp*
RDX / GP	*Spreng/Mehrzweckbombe*
INC	*Brandbombe („Incendiary“)*
lbs	*Pfund*
Abgew.	*Stück/Tonnage abgeworfen*
Verl.	*erlittene Verluste*

Deutsche Luftwaffe:

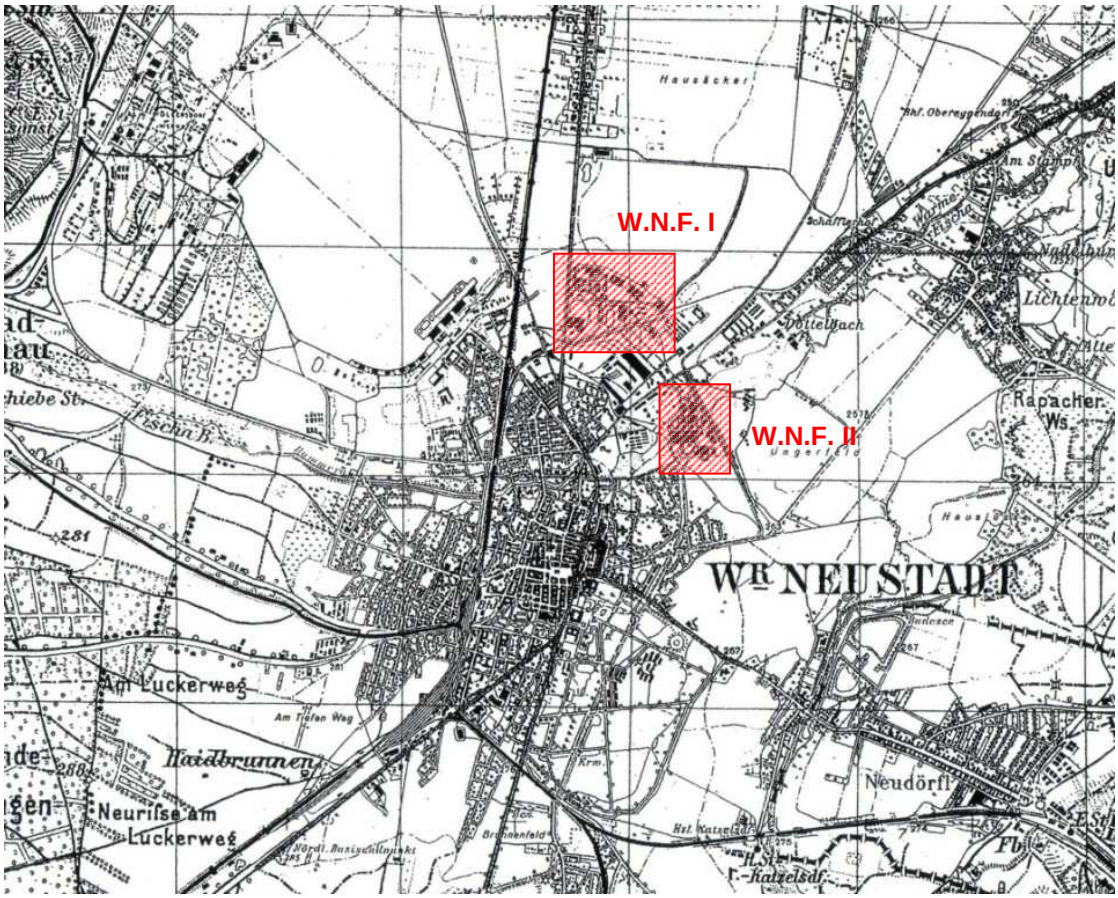
Gesch.	*Luftwaffen-Geschwader*
Ziel	*Schutzobjekt*
Auftrag	*Auftrag an den Verband*
Abwehr	*Abwehr der Bomber/Jäger*
Gruppe	*Eingesetzte Jägergruppe*
Zeit	*Zeitpunkt der ersten Feindberührung*
Typ	*Verwendeter Flugzeugtyp*
ab	*gestartete Jäger*
an	*Jäger mit Feindberührung*
k.Fdb.	*keine Feindberührung*
Verl.	*erlittene Verluste*
IS	*Industrieschutz*
ISSt	*Industrieschutzstaffel*
JG	*Jagdgeschwader*
I.	*I. Gruppe*
I./JG27	*I. Gruppe/JG27*
ZG	*Zerstörergeschwader*
KG	*Kampfgeschwader*
SG	*Schlachtgeschwader*
EprKdo	*Erprobungskommando*
EinsatzSt.	*Einsatzstaffel (Schulverband)*
ZerSt.	*Zerstörerstaffel*
FHWNO	*Fliegerhorst WN Ost*
FHWNW	*Fliegerhorst WN West*
Ung.LVA	*Ung. Luftverteidigungsakademie*

3.2.1 13. August 1943 – 1. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[552]

Die Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I“ und „Werk II“ sollte durch den weitreichenden Einsatz von fünf Gruppen schwerer Bomber vom Typ B-24 *Liberator,* beladen mit Spreng- und Brandbomben, bewirkt werden. Durch die Zerstörung der beiden Stammwerke sollte die zu diesem Zeitpunkte bestehende Fertigungsrate von 280 Bf109-Jägern pro Monat erstmals signifikant verringert werden. Das Schwergewicht des Angriffes wurde auf das „Werk II“, das wichtige Vorserienwerk, gelegt.

Vorgesehene Angriffsziele:[553]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**
W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II**

[552] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[553] *AFHRA* MF A6440: Air Operation Report 13. August 1943.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[554]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
201. PCW	1.	A/CF II	vis.	389.	13.52	B-24	23	19	4x1000lbs	GP	74	37.0	---
		A/CF II	vis.	93.	13.58	B-24	20	14	8x500lbs 2x100lbs	GP INC	97 24	24.2 1.2	1
	3.	A/CF I	vis.	44.	14.10	B-24	26	23	8x500lbs	GP	159	39.8	1
47.BW	2.	A/CF II	vis.	376.	14.00	B-24	27	9	4x1000lbs	GP	36	18.0	1
		A/CF II	vis.	98.	k.Abw.	B-24	5	---	8x500lbs	GP	---	---	---
9th *USAAF*, kein Begleitschutz							**101**	**65**			**390**	**120.2**	**3**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[555]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
IS W.N.F.	W.N.	Abwehr	ISSt W.N.F.	14.30	Bf109	4	4	1
Luftgaukommando XVII						**4**	**4**	**1**
JG77	Norditalien	Abwehr	I.	?	Bf109	15	15	---
Jagdführer Italien						**15**	**15**	**---**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes: [556]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 15.000 Personen)

W.N.F. I:
Total zerstört: Halle 38 zu 100 %, zwei Baracken;
Schwer beschädigt: Halle 35 zu 40 %, Halle 45 zu 60 %, Hallengruppen 1 bis 11 (Rumpfbau und Rumpfzellenbau), Hauptverwaltungsgebäude;
Leicht beschädigt: fünf Hallen zu 20 bis 30 %;

Produktionsausfall 30 %.

W.N.F. II:
Total zerstört: zwei Hallen, zwei Baracken;
Schwer beschädigt: Kesselhaus zu 80 %, Messerschmitt Entwicklung (Objekt 57) zu 70 %;
Leicht beschädigt: zwei Hallen zu 30 %;

Produktionsausfall 15 %.

[554] *AFHRA* MF B5669: Operational Summary 44th, 93rd, 98th, 376th und 389th BG 9th USAAF 13. August 1943. – Die gemachten Zeitangaben entsprechen MEZ.
[555] BAMA RL 19/575: Führungsgruppe Ia op 3, Erfahrungsbericht über die Wirkung feindlicher Luftangriffe vom 18. August 1943.
[556] BAMA RW 20-17/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 13. August 1943. – *AFHRA* MF A6440: RAF-Interpretation Report Wiener Neustadt 16. August 1943.

Raxwerk (Belegschaft ca. 2.000 Personen)
Schwer beschädigt: zwei Hallen, Lokomotivenhalle mittelschwer; **Leicht beschädigt:** zehn Werkstätten (Mechanische Werkstätte, Werkzeugmacherei); ***Produktionsausfall 30 % (Betriebsaufnahme in 14 Tagen);*** ***kein Produktionsausfall bei Sonderfertigung (V2-Programm).***

Fliegerhorst (Belegung: FFS C 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO)
Kein Schaden.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[557]

Von der *9th USAAF* wurde dieser erste Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ als Erfolg angesehen. Die Auswertung der nach dem Angriff geschossenen Aufklärungsfotos ergab, dass man im Endmontagewerk („W.N.F. – Werk I“) zumindest zwei große Endmontagehangars schwer beschädigt hatte. Zusätzlich war ein weiterer kleinerer Hangar zur Gänze zerstört worden. Am Vorfeld der beschädigten Hangars erkannte man eine Vielzahl an zerstörten und beschädigten Bf109-Jägern. Die eigenen Verluste waren mit insgesamt drei verlorenen B-24-Bombern gering.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[558]

Für die deutsche Luftwaffe und die Rüstungsinspektion XVII war der Angriff eine Überraschung gewesen. Die eigene Abwehr hatte beim Angriff völlig versagt. Unverzüglich wurden Flakbatterien nach Wiener Neustadt verlegt und Abfangjägerverbände in der „Ostmark“ stationiert. Man vermutete, dass der Angriff nicht nur den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“, sondern auch der im Beginn begriffenen V2-Fertigung im „Raxwerk“ gegolten hatte. Der Produktionsausfall der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ konnte vorerst durch auf Lager liegende Teile kompensiert werden.

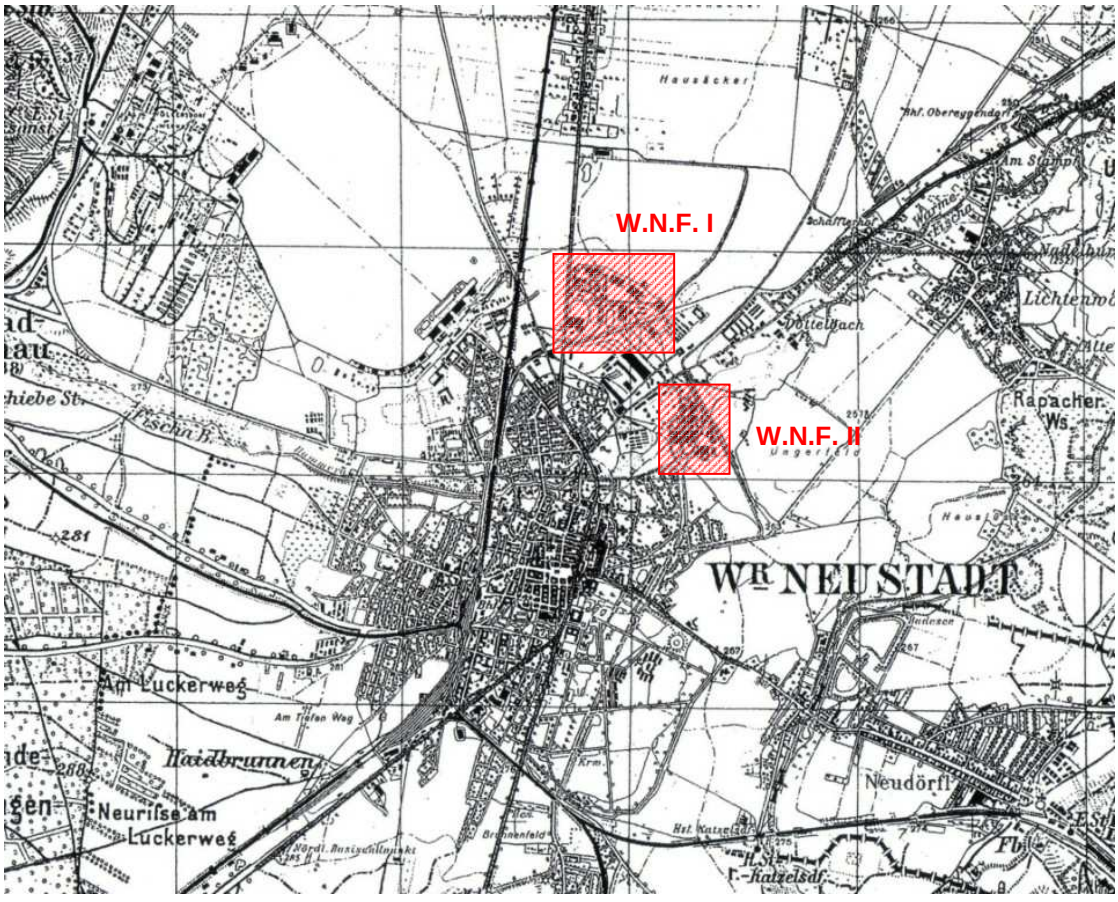
[557] *AFHRA* MF A6440: RAF-Interpretation Report Wiener Neustadt 16. August 1943.
[558] BAMA RW 20-17/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 13. August 1943.

3.2.2 1. Oktober 1943 – 2. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[559]

In einem kombinierten Angriff der *9th* und *12th USAAF* sollten neuerlich die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sowie erstmalige die „Messerschmitt-Werke“ in Augsburg getroffen werden. Der Einsatz von fünf Gruppen schwerer Bomber vom Typ B-24 *Liberator* (*9th USAAF*) sowie von vier Gruppen schwerer Bomber vom Typ B-17 *Flying Fortress* (*12th USAAF*) sollte den beiden *Messerschmitt*-Fertigungswerken einen entscheidenden Schlag versetzen. Dadurch sollte die gesamte Bf109-Fertigungsrate merklich gesenkt werden.

Vorgesehene Angriffsziele:[560]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**
W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II**

[559] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[560] *AFHRA* MF B5349: Tactical Mission Report 1. Oktober 1943 Wiener Neustadt.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[561]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
2.CBW	1.	A/CF I	vis.	389.	13.54	B-24	23	20	4x1000lbs	GP	84	42.0	1
		A/CF I	vis.	93.	13.55	B-24	24	21	8x500lbs	GP	156	34.0	1
		A/CF I	vis.	44.	13.56	B-24	26	25	4x1000lbs	GP	101	50.5	11
5. BW	2.	A/CF II	vis.	376.	14.16	B-24	26	24	8x500lbs	GP	221	55.5	2
		A/CF II	vis.	98.	k.Abw.	B-24	25	---	4x1000lbs	GP	---	---	---
***12th USAAF*, kein Begleitschutz**							**124**	**90**			**562**	**182**	**15**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[562]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
IS W.N.F.	W.N.	Abwehr	ISSt W.N.F.	?	Bf109	~4	~4	---
JG27	W.N.	Abwehr	I.	13.58	Bf109	30	30	3
JG108	W.N.	Abwehr	Einsatzst.	?	Bf109	~6	~6	1
KG51	W.N.	Abwehr	I.	14.15	Me410	15	15	---
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**40/15**	**40/15**	**4**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[563]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 15.000 Personen)

W.N.F. I:
Schwer beschädigt: Leichtbauhalle 58 und 59, weitere drei Hallen, darunter mechanische Werkstätte und Tischlerei, Rohrbruch in der Hauptdampf- und Presslufthauptleitung;

Produktionsausfall 40 %.

W.N.F. II:
Kein Schaden;

kein Produktionsausfall.

[561] *AFHRA* MF B5349: Tactical Mission Report 1. Oktober 1943 Wiener Neustadt.
[562] ÖStA/AdR: Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945: Einflugabendmeldung 1. Oktober 1943 Luftgaukommando XVII (LgKdo XVII).
[563] BAMA RW 21-46/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Oktober 1943. – *AFHRA* MF A6440: RAF-Interpretation Report No. K.1782 Wiener Neustadt 15. Oktober 1943.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)
Schwer beschädigt: Verwaltungsgebäude***;*** ***kein Produktionsausfall;*** ***kein Produktionsausfall bei Sonderfertigung (V2-Programm).***

Fliegerhorst (Belegung: FFS C 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO)
Kein Schaden.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[564]

Von der *9th USAAF* wurde dieser zweite Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ als mäßiger Erfolg angesehen. Es war neuerlich nicht gelungen, einen der wichtigen Endmontagehangars im „Werk I“ zu treffen oder gar zu zerstören. An Schäden wurden nur zwei zerstörte Leichtbauhangars erkannt. Das „Werk II“ war zur Gänze verfehlt worden. Die eigenen Verluste waren mit insgesamt fünfzehn verlorenen B-24-Bombern hoch. Es musste zur Kenntnis genommen werden, dass seit dem ersten Angriff im August 1943 um Wiener Neustadt eine Vielzahl an schweren Flakbatterien stationiert worden waren, bzw. dass die deutsche Luftwaffe mittlerweile mehrere Jäger- und Zerstörerverbände zur Abwehr verfügbar hatte.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[565]

Der neuerliche Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ war zwar nicht verhindert worden, jedoch hatte man den Angreifern der *USAAF* empfindliche Verluste zugefügt. Aufgrund der nur geringen Zerstörungen ging man davon aus, dass die *USAAF* bald erneut einfliegen würde. Daher wurde eine weitere Verstärkung durch Flak und fliegende Verbände angeordnet.

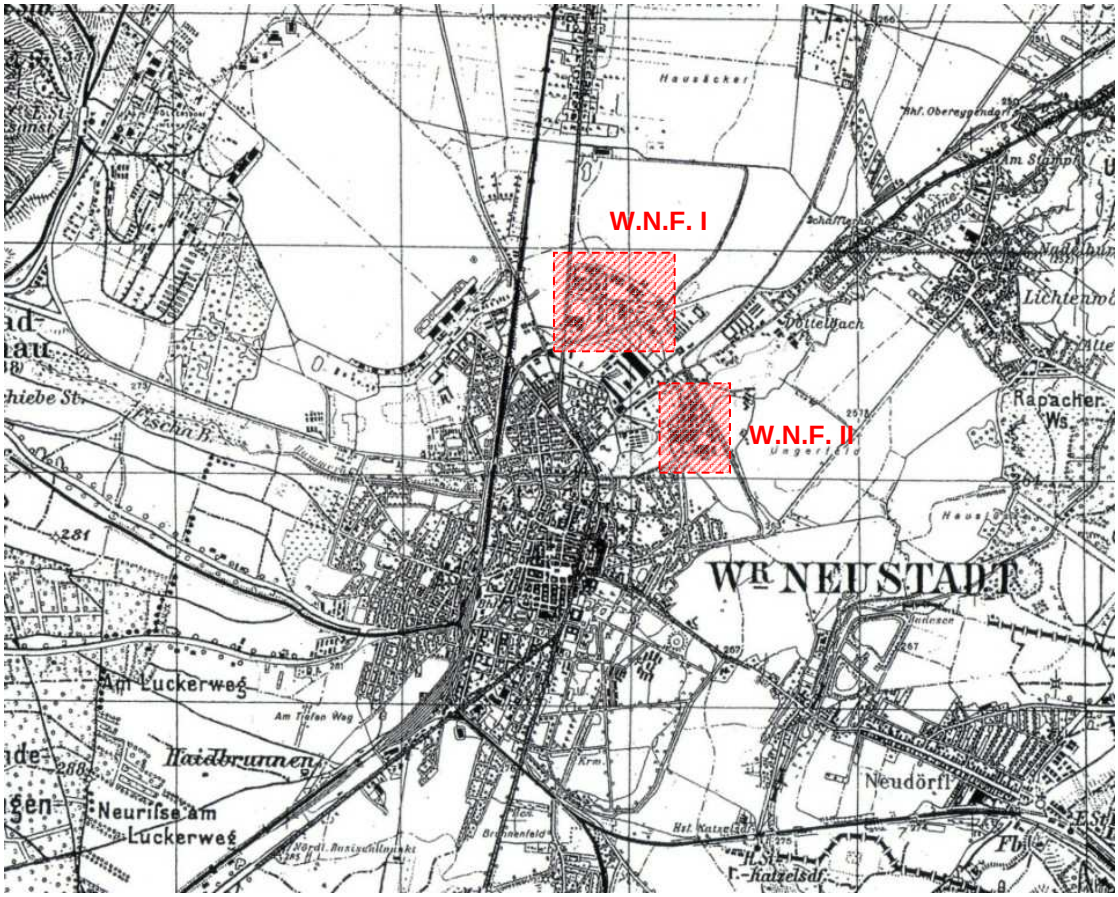
[564] *AFHRA* MF A6440: RAF-Interpretation Report No. K.1782 Wiener Neustadt 15. Oktober 1943.
[565] BAMA RW 21-46/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Oktober 1943.

3.2.3 24. Oktober 1943 – Missglückter Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[566]

Die neu aufgestellte *12th USAAF* sollte die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ angreifen. Geplant war der Einsatz von zwei Gruppen schwerer Bomber vom Typ B-24 *Liberator* sowie von vier Gruppen schwerer Bomber vom Typ B-17 *Flying Fortress* in drei Wellen. Mit Schwergewicht sollte dabei das „Werk II“ angegriffen werden. Erstmals wurden die *USAAF*-Bomber von zwei P-38 *Lightning* Jägergruppen bis in den Luftraum über Slowenien begleitet.

Vorgesehene Angriffsziele:[567]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**
W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II**

[566] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[567] *AFHRA* MF A6440: Monthly Summary of Operations Mediterranean Air Command, October 1943 PRO AIR 22/343.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[568]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
47.BW	1.	A/CF I	vis.	376.	k.Abw.	B-24	27	(23)	4x1000lbs	GP	---	---	2
		A/CF I	vis.	98.	12.16	B-24	25	(23)	8x500lbs	GP	(184)	(46.0)	1
5.BW	2.	A/CF II	vis.	2.	k.Abw.	B-17	123	---	8x500lbs	GP	---	---	---
		A/CF II	vis.	99.	k.Abw.	B-17		---	8x500lbs	GP	---	---	---
	3.	A/CF II	vis.	97.	k.Abw.	B-17		(20)	8x500lbs	GP	---	---	---
		A/CF II	vis.	301.	k.Abw.	B-17		(18)	8x500lbs	GP	(144)	(31.0)	---
							175	**(84)**			**---**	**---**	**3**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
47.BW	W.N.	Esk. Hinflug	82.	?	P-38	48	48	---
5.BW	W.N.	Esk. Rückflug	1.	?	P-38	40	40	---
Begleitschutz bis zum Plattensee						**88**	**88**	**---**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[569]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
JG27	W.N.	Abwehr	I.	k.Fdb.	Bf109	13	13	--
JG53	W.N.	Abwehr	II.	k.Fdb.	Bf109	30	30	1
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**43**	**43**	**1**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[570]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 15.000 Personen)

W.N.F. I:
Kein Schaden;

kein Produktionsausfall.

W.N.F. II:
Kein Schaden;

kein Produktionsausfall.

[568] *AFHRA* MF A6440: Monthly Summary of Operations Mediterranean Air Command, October 1943 PRO AIR 22/343.
[569] ÖStA/AdR: Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945: Einflugabendmeldung 24. Oktober 1943 Luftgaukommando XVII (LgKdo XVII).
[570] ÖStA/AdR: Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945: Luftschutzschadensmeldung vom Höheren SS und Polizeiführer beim Reichsstatthalter in Wien, in Ober- und Niederdonau, im Wehrkreis XVII sowie Inspekteur der Ordnungspolizei an den Gauleiter Dr. Hugo Jury vom 24. Oktober 1943.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)
Kein Schaden; ***kein Produktionsausfall;*** ***kein Produktionsausfall bei Sonderfertigung (V2-Programm).***

Fliegerhorst (Belegung: FFS C 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO)
Kein Schaden.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[571]

Von der *12th USAAF* wurde dieser dritte Angriff als völliger Misserfolg beurteilt. Starke Bewölkung hatte verhindert, dass die Bomber ihr Ziel finden hatten können. Nur die Hälfte der eingesetzten Bomber war ins Zielgebiet vorgedrungen. Zwar waren dort von zwei Gruppen Bombenabwürfe durchgeführt worden, diese hatte jedoch nicht ihre Ziele in Wiener Neustadt getroffen. Stattdessen waren Fehlwürfe auf Neunkirchen und Ebenfurth erfolgt. Die Verluste waren mit insgesamt drei verlorenen Bombern gering.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[572]

Das Luftgaukommando XVII sah sich durch diesen neuerlichen Einflug in seinen Annahmen bestätigt. Bis Ende Oktober 1943 hatte man schließlich siebzehn schwere Flakbatterien mit insgesamt 84 Rohren rund um Wiener Neustadt im Einsatz. Zusätzlich waren fast über 140 Jäger und knapp fünfzig Zerstörer des Jagdführers „Ostmark“ zur Abwehr verfügbar. Aufgrund der wiederholten Angriffe wurde aber von der Rüstungsinspektion XVII mit der Verlagerung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ begonnen.

[571] *AFHRA* MF A6440: Monthly Summary of Operations Mediterranean Air Command, October 1943 PRO AIR 22/343.

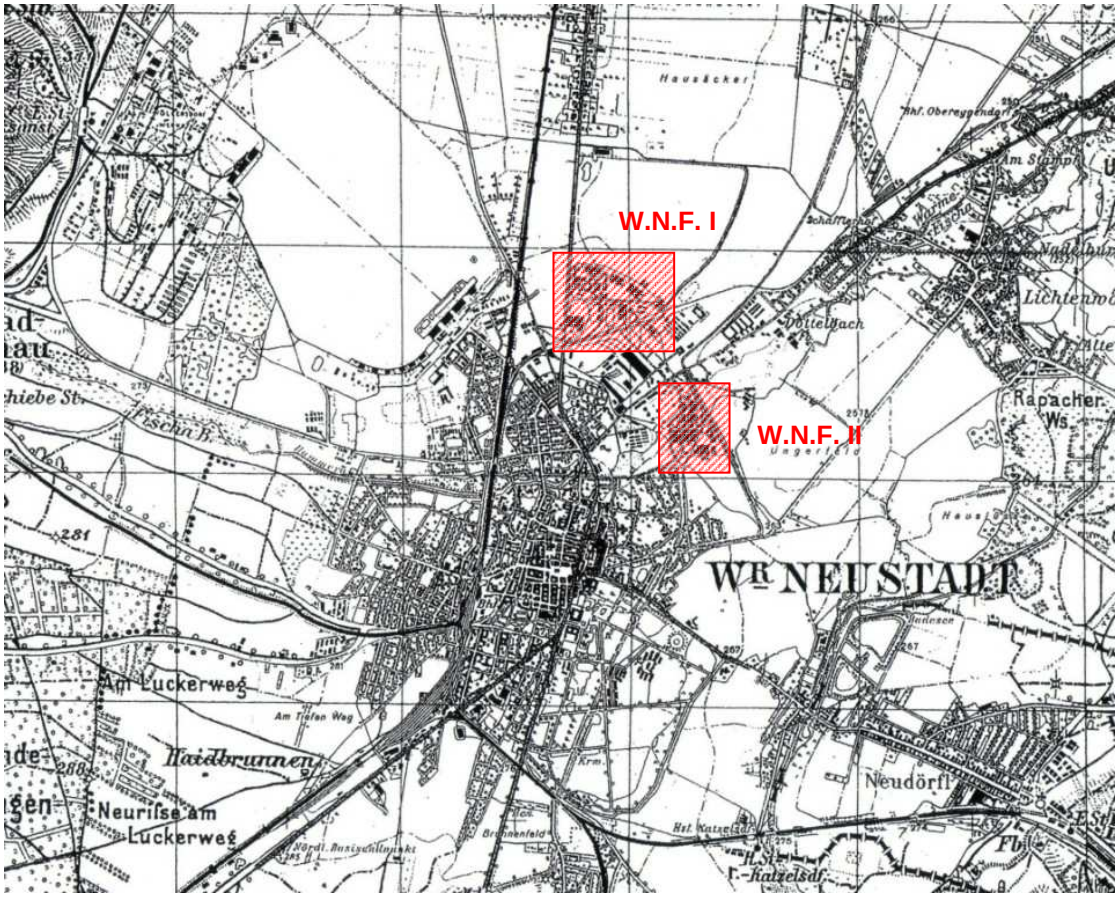
[572] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 315 u. 376. – BAMA RW 21-46/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 24. Oktober 1943.

3.2.4 2. November 1943 – 3. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[573]

Dies war der erste Angriff der neu aufgestellten *15th USAAF* auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Geplant war der Einsatz von zwei Gruppen Bomber vom Typ B-24 *Liberator* sowie von vier Gruppen Bomber vom Typ B-17 *Flying Fortress* in drei Wellen. Das Schwergewicht des Angriffes sollte mit zwei Wellen auf das Endmontagewerk („Werk I“) erfolgen. Zwei Begleitjägergruppen sollten die Bomber bis in den Luftraum von Graz begleiten.

Vorgesehene Angriffsziele:[574]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**
W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II**

[573] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[574] *AFHRA* MF A6538: Monograph Number Twenty, Target Wiener Neustadt, Attack of 2. November 1943.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[575]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
47. BW	1.	A/CF I	vis.	376.	12.26	B-24	25	19	6x1000lbs	GP	114	57.0	2
		A/CF I	vis.	98.	12.29	B-24	28	19	6x1000lbs	GP	101	50.5	3
5. BW	2.	A/CF II	vis.	2.	12.30	B-17	86	15	6x1000lbs	GP	90	45.0	2
		A/CF II	vis.	99.	12.31	B-17		16	6x1000lbs	GP	96	48.0	---
	3.	A/CF I	vis.	97.	13.13	B-17		23	6x1000lbs	GP	138	69.0	---
		A/CF I	vis.	301.	13.15	B-17		20	6x1000lbs	GP	120	60.0	4
15th USAAF							**139**	**112**			**659**	**329.5**	**11**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
47.BW	W.N.	Esk. Hinflug	82.	?	P-38	38	36	---
5.BW	W.N.	Esk. Rückflug	14.	?	P-38	38	36	---
Begleitschutz bis Graz						**76**	**72**	**---**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[576]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
ISSt W.N.F.	W.N.	Abwehr	ISSt W.N.F.	?	Bf109	4	4	---
JG3	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	25	---	1
JG27	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	30	30	4
JG51	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf109	25	25	5
JG53	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf1099	30	30	2
JG108	W.N.	Abwehr	Einsatzst.	?	Bf109/ Fw190	6	6	---
KG51	W.N.	Abwehr	I.	?	Me410	15	15	---
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**120/15**	**95/15**	**12**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[577]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 15.000 Personen)

W.N.F. I:
Total zerstört: Halle 43 (Vormontagehalle) 100 %, Halle 59 und weitere drei Hallen 100 %,
Schwer beschädigt: mehrere Objekte;

Produktionsausfall 80 %.

W.N.F. II:
Total zerstört: mehrere Objekte 100 %;

[575] *AFHRA* MF A6377: Intops Summary No. 103, Attacks of 2. November 1943.
[576] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 405.
[577] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 2. November 1943.

.

Produktionsausfall 80 %.

Fertige Flugzeuge:
Total zerstört: 5 fertige und 115 vormontierte Bf109 sowie 80 DB605-Motoren;
Schwer beschädigt: zwölf Bf109;
Leicht: vier Bf109.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)
Schwer beschädigt: Verwaltungsgebäude, mechanische Werkstätte und Lehrlingswerkstätte, Große Serbenhalle (Fertigung V2). ***Produktionsausfall 60 %* für zwei bis drei Wochen, Wiederaufnahme des Volllaufs hängt von Wiederherstellung der Serbenhalle ab.**

Fliegerhorst (Belegung: FFS C 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO)
Schwer beschädigt: Haus Richthofen, Luftnachrichtenkaserne, „Kroaten-Lager“.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[578]

Von der *15th USAAF* wurde ihr erster strategischer Luftangriff als voller Erfolg angesehen. Im Gegensatz zu den vorhergehenden drei Angriffen, von denen nur zwei tatsächlich die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ getroffen hatten, gelang es bei diesem vierten Angriff, einen ersten entscheidenden Erfolg zu erzielen und die wichtige Vormontagehalle (Halle 43) zu zerstören. Die Halle selbst und die über hundert darin untergebrachten vormontierten Bf109 wurden inklusive ihrer Motoren zur Gänze zerstört. Zusätzlich gelang es, die wichtige, bereits beim vorhergehenden Angriff beschädigte Halle (Halle 59) endgültig zu zerstören. Die Verluste an Bombern waren jedoch empfindlich. Der intensive Einsatz deutscher Jäger sowie der schweren Flakbatterien verursachte Verluste von knapp 10 %. Diese wurden von der *USAAF* vor allem auf den fehlenden eigenen Jagdschutz zurückgeführt. Nach diesem Erfolg und in Anbetracht der

[578] *AFHRA* MF A6440: Interpretation Report No. D.115 Wiener Neustadt 6. November 1943.

Verluste wurden weitere Einflüge der *15th USAAF* in Richtung Wiener Neustadt vorerst ausgesetzt.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[579]

Der vierte Angriff der *USAAF* auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ Ende 1943 versetzte diesen einen schweren Schlag. Die wichtigste Halle des „W.N.F. – Werk I“ war durch die Bomben zerstört worden. Zusätzlich waren auch die Anlagen des „W.N.F. – Werk II“ erstmals schwer getroffen worden. Dies führte zu einem Einbruch der Bf109-Fertigung in Wiener Neustadt, welcher nur durch die „Mtt-AG“-Werke in Augsburg und Regensburg kompensiert werden konnte. Trotz des geballten Einsatzes von schwerer Flak, deutschen Jägern und Zerstörern war es der deutschen Luftwaffe nicht gelungen, die Bomber der *15th USAAF* am Bombenabwurf hindern zu können. Die meisten Erfolge der Jäger waren erst beim Abflug der Bomber, also nach dem Bombenabwurf, erzielt worden.

Die nach den ersten Angriffen im kleinen Rahmen begonnene Verlagerung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurde von der Rüstungsinspektion XVII mit Vehemenz vorangetrieben. Man wollte dabei in erster Linie die Produktion der unterschiedlichen Baugruppen so rasch wie möglich in einzelne Betriebe verlagern. Die Zusammenführung und Endmontage sollte weiterhin in Wiener Neustadt, aber auch am Fliegerhorst Bad Vöslau erfolgen. Auch eine Verlagerung der bis dahin noch nicht getroffenen Werke wie Fischamend („W.N.F. – Werk III“), Obergrafendorf („W.N.F. – Werk IV“) und Klagenfurt („W.N.F. – Werk V“) wurde in Betracht gezogen. Die im Herbst 1943 im „Raxwerk“ angelaufene „Sonderfertigung“ (V2-Fertigung) wurde zur Gänze aus Wiener Neustadt verlagert. Von der deutschen Rüstungsführung wurde vermutet, dass die bisherigen *USAAF*-Angriffe nicht zuletzt der V2-Fertigung gegolten hatten.

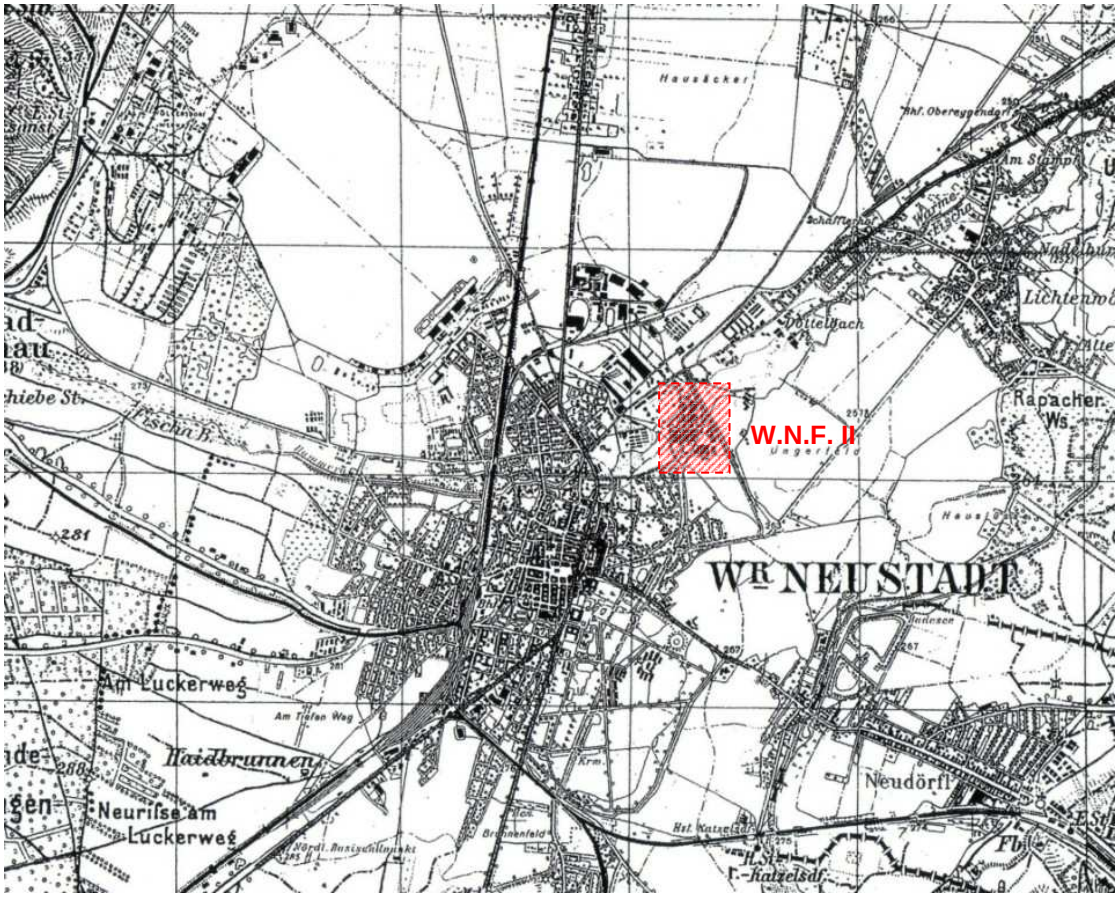
[579] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 2. bis 10. November 1943.

3.2.5 7. Jänner 1944 – Missglückter Luftangriff

Zweck des Luftangriffes: [580]

Nach der Schlechtwetterperiode des Jahreswechsels 1943/44 wurde von der *15th USAAF* ein neuerlicher strategischer Angriff auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ geflogen. Dieser sollte mit drei Gruppen B-17 *Flying Fortress* durchgeführt werden. Der Bombenangriff diente ausschließlich der Zerstörung des „Werk II“. Aufgrund der hohen Verluste im Oktober und November 1943 sollte eine P-38-Jägergruppe direkt voraus in das Zielgebiet fliegen.

Vorgesehene Angriffsziele: [581]



Anmerkungen:

W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II**

[580] *AFHRA* MF A6377: Intops Summary No. 169, Attacks of 7. January 1944.
[581] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Escort Mission 7. January 1944.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[582]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5.BW	1.	A/CF II	vis.	2.	k.Abw.	B-17	34	(24)	8x500lbs	GP	---	---	---
	2.	A/CF II	vis.	99.		B-17	34	(24)	8x500lbs	GP	---	---	---
	3.	A/CF II	vis.	301.		B-17	24	(21)	8x500lbs	GP	---	---	---
							92	**(69)**			---	---	---

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
5.BW	W.N.	Esk. Hinflug	1.	14.01	P-38	24	20	8
	W.N.	Esk. Zielraum	14.	k.Fdb.	P-38	39	(28)4	---
	W.N.	Esk. Rückflug	325.	k.Fdb.	P-47	50	(48)	---
Begleitschutz bis in den Zielraum						**113**	**24**	**8**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[583]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
JG27	W.N.	Abwehr	I.	11.10	Bf109	34	34	---
JG53	W.N.	Abwehr	II.	11.12	Bf109	30	30	1
ZG1	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf110	38	38	1
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**64/38**	**64/38**	**1/1**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[584]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 15.000 Personen)

W.N.F. I:
Kein Schaden;

kein Produktionsausfall.

W.N.F. II:
Kein Schaden;

kein Produktionsausfall.

[582] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Escort Mission 7. January 1944. – Die verfügbaren Jägergruppen der *15th USAAF* waren im Winter 1943/44 noch den Bombergeschwadern zugeteilt. Sie wurden erst in im Frühjahr 1944 unter dem *XV. Fighter Command* in zwei eigenen Jagdfliegergeschwadern (*305th* und *306th Fighter Wing*) zusammengefasst.
[583] ÖStA/AdR: Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945: Einflugabendmeldung 7. Jänner 1944 Luftgaukommando XVII (LgKdo XVII).
[584] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 7. Jänner 1944.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)
Kein Schaden. ***kein Produktionsausfall bei Tenderfertigung;*** ***Sonderfertigung (V2 Programm) zur Gänze verlagert.***

Fliegerhorst (Belegung: FFS B 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO)
Kein Schaden.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[585]

Von der *15th USAAF* wurde dieser fünfte Anflug auf Wiener Neustadt als völliger Misserfolg beurteilt. Starke Bewölkung hatte verhindert, dass die Bomber ihr Ziel anfliegen konnten. Stattdessen waren Ausweichziele (Fiume und Marburg) angegriffen worden. Erstmals hatte man mit Zusatztanks ausgerüstete P-38 *Lightning* bis in das Zielgebiet entsandt. Dort waren sie aber den schweren Angriffen der deutschen Jäger ausgesetzt gewesen und hatten dabei 30 % Verluste erlitten. Trotzdem bedeutete dieser Einflug eine Wende, denn es war erstmals möglich gewesen, mit den eigenen Jägern bis in das Zielgebiet vorstoßen zu können.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe:[586]

Die deutschen Jäger und Zerstörer hatten die amerikanischen Piloten mit vierfacher Übermacht angegriffen. Dadurch erzielten die Jäger der Luftwaffe ein hohes Abschussergebnis. Von der schweren Flak wurde über dem bewölkten Wiener Neustadt Sperrfeuer geschossen, da man den Einflug der Bomber erwartete. Man führte das Ausbleiben des Bombereinfluges richtigerweise auf das schlechte Wetter zurück. Vom Luftgaukommando XVII wurden für das Frühjahr 1944 weitere Einflüge aus dem Raum Foggia erwartet.

[585] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Escort Mission 7. January 1944. – Der Einsatz der P-38-Jäger der *1st FG* erfolgte erstmals von Salsola bei Foggia aus. Von Foggia nach Wiener Neustadt betrug die Entfernung knapp über 700 Kilometer.
[586] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 447.

3.3 Die Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“: Phase 2 – Die Luftangriffe von April 1944 bis Mai 1944

Von den ersten fünf Luftangriffen der *USAAF* auf Wiener Neustadt Im Spätsommer und Herbst 1943 hatten drei mittelschwere bis schwere Schäden in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ verursacht. Zusätzlich, und obwohl eigentlich (entgegen der deutschen Vermutungen) nicht Ziel, war auch das „Raxwerk“ mit seiner V2-Fertigung getroffen worden. Die Angriffe hatten eine erste Verlagerung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zur Folge, die V2-Fertigung wurde zur Gänze abgezogen. Das unbeständige Wetter über Norditalien und Südösterreich während der Monate von November 1943 bis Jänner 1944 führte zu einem vorläufigen Ausbleiben weiterer Einflüge in den Luftraum von Wiener Neustadt. Zwei Angriffe führten die Bomber der *15th USAAF* im November bis nach Klagenfurt („W.N.F. – Werk V“) und zwei im Dezember nach Innsbruck (Eisenbahnanlagen). Die Einflüge im Herbst 1943 waren für die *USAAF* sehr verlustreich gewesen, daher wurde der Winter auch dazu genützt, die eigenen Begleitjägerkräfte weiter aufzubauen und technisch für weitreichendere Einflüge vorzubereiten. Die für Frühjahr 1944 geplanten Einsätze sollten ausnahmslos mit Begleitschutz durchgeführt werden.

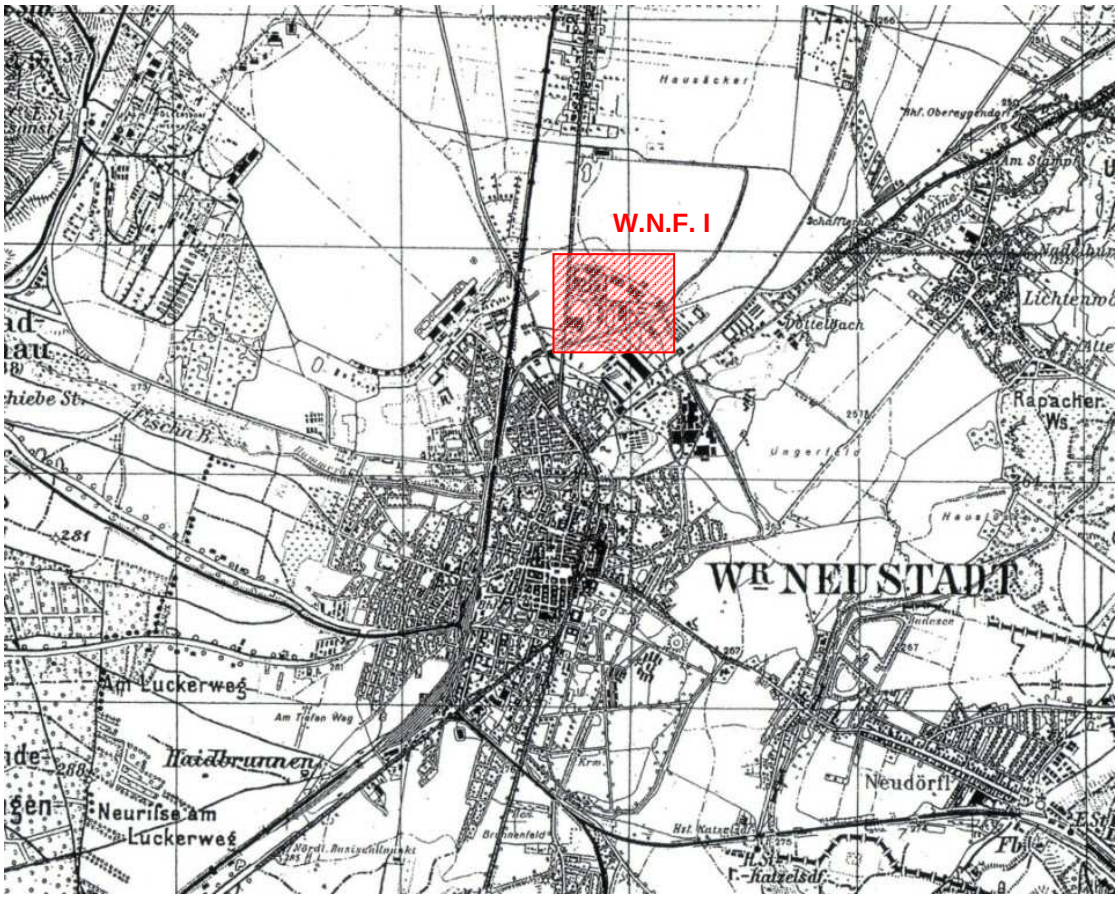
Von der Rüstungsinspektion XVII wurden die Wintermonate 1943/44 genützt, um die beiden Stammwerke in Wiener Neustadt wieder instandzusetzen. Dazu wurden die schwer beschädigten Hangars notdürftig repariert; die zerstörten Hangars wurden hingegen nicht wieder aufgebaut. Ziel war es, die Endmontage von Bf109 weiter aufrechterhalten zu können. Die Komponentenfertigung sollte jedoch zur Gänze verlagert werden. Nach dem gescheiterten Einflug vom 7. Jänner galten die nächsten Angriffe der *15th USAAF* neuerlich Klagenfurt, und im Februar Steyr (Kugellagerwerke) und Graz (Fliegerhorst). Nach einem missglückten Angriff auf Fischamend, Schwechat und Bad Vöslau im März 1944 waren die Bomber der *15th USAAF* schließlich im April 1944 wieder über Wiener Neustadt. Man plante, die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in mehreren Angriffen zu zerstören.

3.3.1 12. April 1944 – 4. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[587]

Der erste großangelegte Angriff der *15th USAAF* gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im Frühjahr 1944 sollte mit drei Angriffsverbänden durchgeführt werden. Geplant war der Einsatz von insgesamt acht B-24-Gruppen sowie von fünf B-17-Gruppen in mehreren Wellen auf Einrichtungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt („W.N.F. – Werk I“), Fischamend („W.N.F. – Werk III“) und Bad Vöslau („W.N.F. – Endmontage“). Die Bomber wurden dazu von insgesamt vier Begleitjägergruppen eskortiert.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[588]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**

[587] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[588] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 265, Attacks of 12. April 1944.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[589]

Wiener Neustadt („W.N.F. I – Werk I“):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
47.BW	1.	A/CF I	vis.	376.	12.02	B-24	39	35	10x500lbs	GP	336	84.0	---
		A/CF I	vis.	98.	12.03	B-24	34	33	10x500lbs	GP	323	80.75	---
	2.	A/CF I	vis.	450.	12.05	B-24	41	35	40x100lbs	GP	1396	69.8	1
		A/CF I	vis.	449.	12.07	B-24	36	33	40x100lbs	GP	1041	52.05	3
15th USAAF							**150**	**136**			**3096**	**286.6**	**4**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	B.V./W.N.	Esk. Hin/Rück	82.	12.05	P-38	65	39	---
	W.N.	Esk. Hin/Rück	325.	12.25	P-47	53	51	1
Begleitschutz bis Wiener Neustadt u. Bad Vöslau						**118**	**90**	**1**

Fischamend („W.N.F. – Werk III“):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5.BW	1.	A/CF III	vis.	99.	12.17	B-17	35	34	12x500lbs	GP	420	105.0	1
	2.	A/CF III	vis.	2.	12.21	B-17	38	36	12x500lbs	GP	456	114.0	---
		A/CF III	vis.	97.	12.21	B-17	31	30	12x500lbs	GP	372	93.0	---
		A/CF III	vis.	463.	12.21	B-17	31	30	50x100lbs	GP	1170	58.0	---
	3.	A/CF III	vis.	301.	12.25	B-17	37	36	12x500lbs	GP	444	111.0	---
15th USAAF							**172**	**166**			**2862**	**481.0**	**1**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	Fisch.	Esk. Hin/Rück	14.	12.07	P-38	?	53	---
Begleitschutz bis Fischamend						**?**	**53**	**---**

Bad Vöslau (“W.N.F. – Endmontage”):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304. BW	1.	B.V.	vis.	454.	12.16	B-24	38	37	50x100lbs	GP	1270	63.5	2
		B.V.	vis.	455.	12.16	B-24	30	30	50x100lbs	GP	1156	57.8	---
	2.	B.V.	vis.	456.	12.18	B-24	37	36	50x100lbs	GP	1361	68.5	3
		B.V.	vis.	459.	12.18	B-24	35	34	50x100lbs	GP	1362	68.1	1
15th USAAF							**140**	**137**			**5149**	**257,9**	**6**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
306.FW	B.V.	Esk. Hin/Rück	1.	12.07	P-38	?	54	---
Begleitschutz bis Bad Vöslau						**?**	**54**	**---**

[589] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 265, Attacks of 12. April 1944. - *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 12. April 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt, Fischamend and Bad Vöslau 12. April 1944.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[590]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
JG3	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	9	9	1
JG5	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	5	5	---
JG27	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	20	20	1
	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	15	15	1
	W.N.	Abwehr	IV.	?	Bf109	15	15	2
JG301	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	16	16	---
	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf109	15	15	4
	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	15	15	---
ZG1	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf110	30	30	5
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**110/30**	**110/30**	**9/5**
UngLVA	W.N.	Abwehr	ZerSt.	?	Me210	12	12	1
Ung. Luftwaffe						**12**	**12**	**1**
JG53	Norditalien	Abwehr	I.	?	Bf109	20	20	---
JG77	Norditalien	Abwehr	I.	?	Bf109	20	20	---
Jagdführer Italien						**40**	**40**	**---**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[591]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 4.100 Personen)

W.N.F. I:
Total zerstört: Halle 15 (Lagerschuppen), Halle 40 (Lagerschuppen), Halle 40c (Lagerschuppen), Baracke bei Halle 22 (Wohnbaracke);
Schwer beschädigt: Holzlagerplatz zu 1/6;
Leicht beschädigt: Halle 9 (Tischlerei) durch Brand, Halle 22 (Bürogebäude) Nordflügel des 2. Stockwerkes und Dach durch Brand; Halle 35 (Endmontage Bf109), Halle 39 (Einflughalle Bf109), Halle 41 (Pförtnerhaus), Halle 49 (Bauabteilung);

Produktionsausfall 20 %.

W.N.F. II:
Kein Schaden;

Kein Produktionsausfall.

Fertige Flugzeuge:
Total zerstört: zwei Flugzeuge und sieben Rümpfe;
Schwer beschädigt: sieben Flugzeuge durch Splitter;
Leicht beschädigt: 24 Flugzeuge 22 Rümpfe und 22 Tragflächen;

W.N.F. III Fischamend:

Produktionsausfall 100 % auf unbestimmte Zeit.

[590] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 488f.
[591] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 12. April 1944. – WNSA: Lit. Nr. 1965/1966: Luftschutzschadensmeldung 12. April 1944. – WNSA: Fernschreiben Rüstungsinspektion XVII an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 20. April 1944.

Endmontage Bad Vöslau:
Total zerstört: 1 Halle, Kraftfahrzeughalle;
Mehrere abgestellte Maschinen zerstört und beschädigt;

Kein Produktionsausfall.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)
Leicht beschädigt: Große Serbenhalle ein Treffer im nördlichen Teil, Dach durchschlagen, ein Blindgänger in der Mitte der Halle; Lackiererei: ein Treffer vor der Einfahrt; Tischlerei: ein Treffer; weitere Treffer im Werksgelände davon sechs in der Nähe des Luftschutzstollens; ***Produktionsausfall 3 %.***

Fliegerhorst (Belegung: FFS B 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO)
Schwer beschädigt: Haus Udet und Halle 3, Treffer im Rollfeld. **Schulmaschinen:** **Total zerstört:** sechs; **Schwer beschädigt:** neun; **Leicht beschädigt:** zwölf.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[592]

Der erste großangelegte Angriff der *15th USAAF* auf die drei bedeutendsten Fertigungsstandorte der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurde als Teilerfolg angesehen. Zwar war es gelungen, das „W.N.F. - Werk III“ schwer zu treffen, jedoch waren kaum Schäden in Bad Vöslau oder Wiener Neustadt selbst erzielt worden. Es wurde festgelegt, möglichst bald einen neuerlichen Angriff auf Bad Vöslau und Wiener Neustadt zu fliegen. Der Einsatz der eigenen Begleitjäger hatte eine erfolgreiche Abwehr der deutschen Jäger ermöglicht. Die geringen Verluste der *15th USAAF* von insgesamt elf Bombern,

[592] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. G. 92 Wiener Neustadt 12. April 1944.

einem Jäger und einem Aufklärer wurden auf den erfolgreichen Einsatz der eigenen Begleitjäger zurückgeführt.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[593]

Die auf dem Betriebsgelände der „W.N.F. – Werk I“ total zerstörten oder schwer beschädigten Objekte waren für die Bf109-Fertigung kaum von großer Bedeutung. Die noch vorhandenen wichtigen Vor- und Endmontagehallen (Hallen Nr. 35, 36 und die teilgenützte Halle 45) waren von schweren Schäden verschont geblieben. Nur die Halle 35 sowie zusätzlich die Einflughalle 39 hatten einige leichte Schäden erlitten. Das „W.N.F. – Werk III“ in Fischamend wurde jedoch durch die Bomber schwer getroffen und eine Vielzahl an Objekten zerstört. In Bad Vöslau blieben zwar die Endmontageeinrichtungen unbeschädigt, jedoch wurde eine hohe Anzahl an abgestellten Bf109 durch leichte Splitterbomben vernichtet. Der Einflug der amerikanischen Begleitjäger bis in den Raum Wiener Neustadt stellte eine Überraschung für die deutschen Jägerpiloten dar. Ab sofort musst davon ausgegangen werden, dass die Bomber nur mehr mit Begleitschutz einfliegen würden.

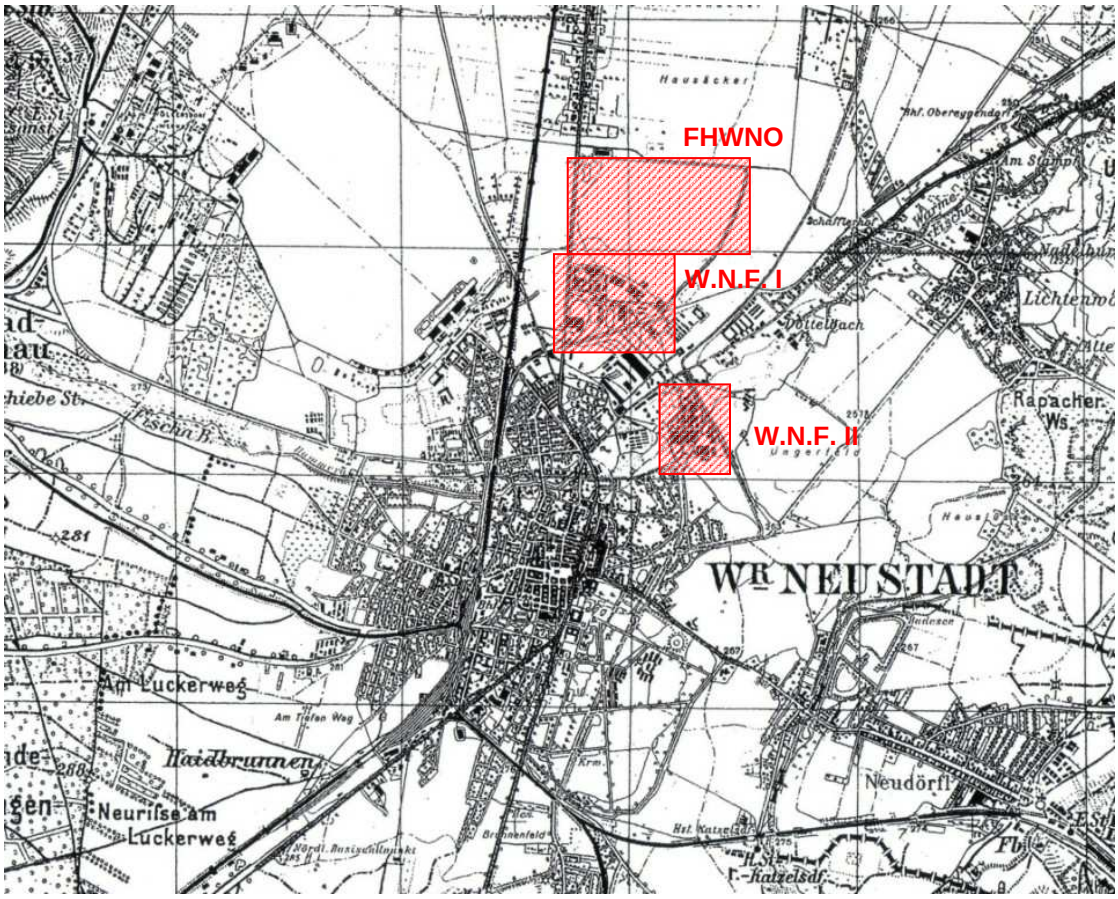
[593] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 12. April 1944. – Fernschreiben Rüstungsinspektion XVII an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 20. April 1944.

3.3.2 23. April 1944 – 5. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[594]

Der Angriff der *15th USAAF* sollte mit drei Angriffsverbänden gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sowie die *Heinkel*-Werke durchgeführt werden. Geplant war der Einsatz von insgesamt elf B-24-Gruppen sowie von sechs B-17-Gruppen in mehreren Wellen auf Einrichtungen der Luftwaffenproduktion in Wiener Neustadt („Werk I“, „Werk II“ und Industrieflugplatz), Bad Vöslau und Schwechat. Die Bomber wurden von insgesamt fünf Begleitjägergruppen, darunter auch erstmals eine P-51 *Mustang* Gruppe, eskortiert.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[595]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**
W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II**
FHWNO	**Fliegerhorst Wiener Neustadt Ost (Industrieflugplatz)**

[594] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[595] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 265, Attacks of 12. April 1944.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[596]

Wiener Neustadt („W.N.F. – Werk I“ u. „W.N.F. – Werk II“):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5.BW	1.	A/CF I	vis.	99.	14.27	B-17	36	35	12x500lbs	RDX	420	105.0	---
		A/CF I	vis.	463.	14.32	B-17	36	36	12x500lbs	RDX	432	108.0	---
		A/CF I	vis.	2.	k.Abw.	B-17	39	---	12x500lbs	RDX	---	---	--
	2.	A/CF I	vis.	301.	14.34	B-17	38	35	12x500lbs	RDX	420	105.0	---
		A/CFII	vis.	483.	14.35	B-17	34	31	12x500lbs	RDX	372	93.0	1
		A/CFII	vis.	97.	14.38	B-17	37	35	12x500lbs	RDX	420	105.0	1
55.BW	3.	A/D N	vis.	460.	14.39	B-24	38	31	20x6x20lbs	FRQ	3.642	36.4	2
15th USAAF							**258**	**203**			**5.706**	**552.4**	**4**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Esk. Hin/Rück	325.	13.35	P-47	58	52	---
	B.V./W.N.	Esk. Hin/Rück	82.	14.05	P-38	68	61	2
	W.N.	Esk. Hin/Rück	31.	14.30	P-51	52	41	3
Begleitschutz bis Wiener Neustadt u. Bad Vöslau						**178**	**154**	**5**

Bad Vöslau (“W.N.F. – Endmontage”):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304.BW	1.	B.V.	vis.	459.	14.14	B-24	33	33	10x500lbs	GP	332	80.5	1
		B.V.	vis.	454.	14.16	B-24	23	23	10x500lbs	GP	230	57.5	---
	2.	B.V.	vis.	455.	14.19	B-24	25	25	10x500lbs	GP	242	60.5	---
		B.V.	vis.	456.	14.22	B-24	25	25	10x500lbs	RDX	245	61.3	3
49.BW	3.	B.V.	vis.	461.	14.38	B-24	28	28	250x20lbs	FRQ	5040	50,4	1
		B.V.	vis.	451.	14.42	B-24	37	37	10x500lbs	FRQ	7368	73.6	---
15th USAAF							**171**	**171**			**13457**	**383,8**	**5**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	B.V.	Esk. Hin/Rück	14.		P-38	70	69	---
Begleitschutz bis Schwechat						**70**	**69**	

Schwechat (*Heinkel*-Werke):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
47.BW	1.	Schw.	vis.	450.	14.45	B-24	38	38	10x500lbs	RDX	380	95.0	1
	2.	Schw.	vis.	98.	14.47	B-24	34	34	10x500lbs	RDX	337	84.3	---
		Schw.	vis.	376	14.47	B-24	36	36	10x500lbs	GP	360	90.0	1
	3.	Schw.	vis.	449.	14.51	B-24	35	35	10x500lbs	Comb	348	87.0	4
15th USAAF							**143**	**143**			**1425**	**356.3**	**6**

[596] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 23. April 1944. – *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 23. April 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt, Bad Vöslau and Schwechat 23. April 1944.

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	B.V.	Esk. Hin/Rück	1.		P-38	72	68	---
Begleitschutz bis Schwechat						**72**	**68**	

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[597]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
JG3	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	25	25	1
JG26	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	30	25	1
JG27	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	20	20	2
	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	20	20	1
	W.N.	Abwehr	IV.	?	Bf109	20	20	4
JG301	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf109	14	14	---
	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	15	15	1
SG152	W.N.	Abwehr	I.	?	Me410	10	10	---
ZG76	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf110	10	10	---
ErpKdo25	W.N.	Abwehr	---	?	Bf110/ Me410	10	10	2
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**144/30**	**139/30**	**10/2**
JG77	W.N.	Abwehr	Stab	?	Bf109	4	4	---
	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	16	16	1
Jagdführer Italien						**20**	**20**	**1**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[598]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 4.100 Personen)

W.N.F. I:
Schwer beschädigt: Halle 35 (Endmontage Bf109) mehrere Treffer und vorhandene Flugzeugzellen zerstört, Halle 6 (Teilebau), Halle 10 (Magazin und Lager), Halle 11 (Vormontage Bf109), Objekt 28 (Verwaltungsgebäude) drei Nahtreffer, Halle 40a;
Leicht beschädigt: Halle 22 (Küche und Kantine);

Produktionsausfall unbestimmt, Verlagerung im Gang.

W.N.F. II:
Kein Schaden;

Kein Produktionsausfall, Verlagerung im Gang.

Fertige Flugzeuge:
27 fertigmontierte Bf109 zum Teil total, zum Teil schwer beschädigt.

[597] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 526.
[598] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 23. April 1944. – WNSA: Luftschutzschadensmeldung 23. April 1944.

Amme-Luther-Seck-Werke (vormalige Wartungs- & Einflughalle W.N.F. I):

leichte Beschädigungen an der Halle durch vier Nahtreffer, neunzehn Flugzeuge beschädigt; 350 leichte Bomben ins freie Feld zwischen Theresienfeld und Lichtenwörth;

Kein Produktionsausfall.

Endmontage Bad Vöslau:
Vormontage zu 100 % zerstört
Endmontage zu 90 % zerstört
Fertigungsband zu 90 % zerstört

Produktionsausfall 100 %, Einstellung der Endmontage.

Heinkel-Werke Schwechat:
Werksanlagen zu 30 % zerstört;

Produktionsausfall 30 % auf unbestimmte Zeit.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)

Schwer beschädigt: Büroanbau (Bürokopf), Wasserkastenbau eine Wohnbaracke, Tischlerei und Teilschlosserei, eine Wohnbaracke, Kleine Serbenhalle (mehrere Bomben in der Halle detoniert, Kräne und Maschinen schwer beschädigt);
Leicht beschädigt: mehrere Objekte Glasschäden, ein Gleisschaden, Strom- und Wasserversorgung ausgefallen; 30 mittlere und leichte Bomben im Fabrikgelände; keine Zerstörung der Fertigungsprodukte;

Produktionsausfall 40 % auf zwei bis drei Wochen; Werk nach Wiederzufuhr von Wasser und Strom zu 80 % fertigungsfähig.

Fliegerhorst (Belegung: FFS B 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO, Teile JG108)

Total zerstört: eine Flugzeughalle mit Bürogebäude total ausgebrannt, mehrere Kraftfahrzeughallen sowie Öl-, Tank- und Holzlager größtenteils ausgebrannt;
Schwer beschädigt: ein Kasernengebäude und ein Offizierswohngebäude; 271 mittlere Bombentreffer auf Fliegerhorst und Rollfeld;
Arbeiterwohnheim: belegt durch die 3. Kompanie des Transportsicherungsregiments 7 erhebliche Teilschäden.

Flugzeuge:
Total zerstört: vier; fünf zivile PKW verbrannt; geringe Sachschäden auch im Luftpark.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[599]

Der großangelegte Angriff der *15th USAAF* wurde durch die erzielten Treffer zum Erfolg. Über Bad Vöslau flog die *15th USAAF* einen der erfolgreichsten Angriffe des gesamten Krieges. Mit einem Schlag war es gelungen, den wichtigsten Endmontagestandort der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zu zerstören. In Wiener Neustadt selbst waren zumindest neuerlich Treffer erzielt worden. Die *Heinkel*-Werke in Schwechat hatte man ebenfalls erstmals treffen können. Als erfolgversprechend wurde der erstmalige Einsatz der P-51 *Mustang*-Begleitjägergruppe beurteilt. In heftigen Luftkämpfen mit deutschen Jägern und Zerstörern beantragten die amerikanischen Piloten der *31st FG* den Abschuss von sechs einmotorigen und vier zweimotorigen Maschinen. Während die P-38-Staffeln die Bomberformationen geschützt hatten, war den P-51 *Mustang* der direkte Angriff auf erkannte deutsche Formationen befohlen worden.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[600]

Für die Jäger und Zerstörer der deutschen Luftwaffe wurde es zunehmend schwieriger, in geschlossener Formation gegen die einzelnen Bomberverbände wirksam werden zu können. Die amerikanischen Begleitjäger versuchten, die anfliegenden deutschen Gefechtsformationen vor dem Auftreffen auf die Bomber zu zersprengen. Die zweimotorigen Zerstörer vom Typ Bf110 und Me410 waren in den Luftkämpfen den einmotorigen P-51 *Mustang* deutlich unterlegen. Aufgrund der neuerlichen Offensive der *15th USAAF* gegen die Stammwerke in Wiener Neustadt wurde von der Rüstungsinspektion XVII die Entscheidung, die Verlagerung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ bereits im Herbst 1943 zu beginnen, nachträglich als richtig beurteilt. Aufgrund mangelnden Transportraums kam es aber immer wieder zu Verzögerungen. Problematisch stellte sich vor allem die notwendige Verbringung der tonnenschweren Pressen des „Werk II“ dar. Erst im demontierten Zustand war man in der Lage, diese transportieren zu können.

[599] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.66 Wiener Neustadt 23. April 1944. – *AFHRA* MF A6379: Attack Assessment Report Bad Vöslau, Wiener Neustadt. Attacks of 12th und 23rd April 1944.

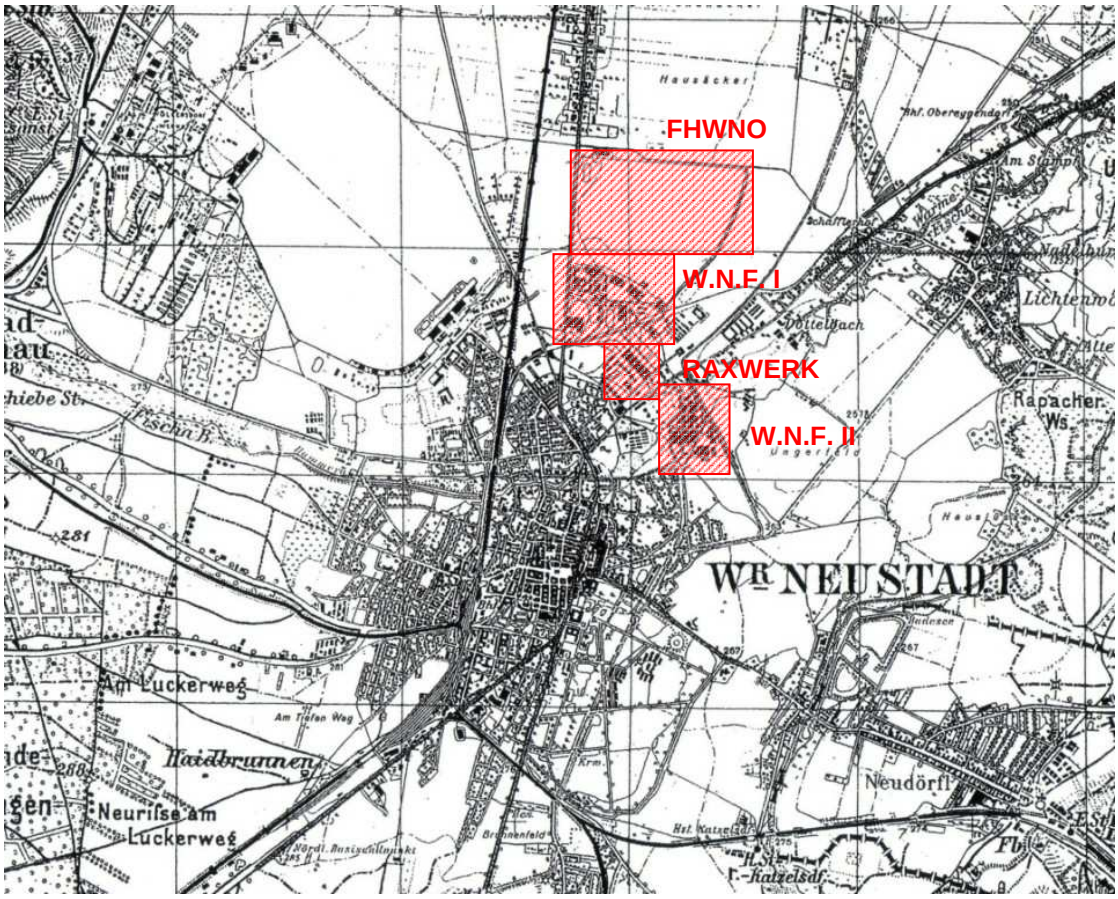
[600] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 23. April 1944.

3.3.3 10. Mai 1944 – 6. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[601]

Die *15th USAAF* plante in einem finalen Angriff, die beiden W.N.F.-Stammwerke in Wiener Neustadt endgültig zu zerstören. Weiters sollten auch der W.N.F.-Industrieflugplatz und das Raxwerk bombardiert werden. Dazu sollten am 10. Mai 1944 alle verfügbaren Kräfte der *15th USAAF* eingesetzt werden: insgesamt sechs schwere B-17-Bombergruppen und vierzehn schwere B-24-Bombergruppen. Diese wurden von fünf Jägergruppen begleitet. Alles in allem befanden sich so fast 800 Bomber und 300 Jäger im Anflug.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[602]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**
W.N.F. II	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk II**
FHWNO	**Fliegerhorst Wiener Neustadt Ost (Industrieflugplatz)**
RAXWERK	**Raxwerk**

[601] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[602] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 293, Attacks of 10. May 1944.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[603]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5.BW	1.	A/CF I	vis.	97.	10.59	B-17	33	29	12x500lbs	RDX	348	87.0	1
		A/CFII	vis.	483.	11.00	B-17	37	32	12x500lbs	RDX	379	94.8	1
		A/CFII	vis.	463.	11.01	B-17	35	34	12x500lbs	RDX	408	102.0	7
	2.	A/CF I	vis.	2.	11.05	B-17	33	31	12x500lbs	GP	372	93.0	---
		A/CF I	vis.	301.	11.10	B-17	33	32	12x500lbs	RDX	384	96.0	---
		A/CFII	vis.	99.	11.16	B-17	36	17	12x500lbs	RDX	204	51.0	1
304. BW	3.	A/CFII	vis.	455.	11.18	B-24	40	39	12x500lbs	RDX	376	94.0	---
		A/CFII	vis.	456.	11.21	B-24	40	31	12x500lbs	GP	296	74.0	6
		A/CF I	vis.	454.	kAbw.	B-24	38	---	12x500lbs	GP	---	---	---
		A/CF I	vis.	459.	kAbw.	B-24	38	---	12x500lbs	GP	---	---	---
49.BW	4.	A/D N	vis.	451.	11.34	B-24	40	35	40x6x20lbs	FRQ	7.560	75.6	3
		A/D N	vis.	461.	11.39	B-24	37	31	40x6x20lbs	FRQ	5.580	55.8	2
		A/D N	vis.	484.	11.48	B-24	40	36	40x6x20lbs	FRQ	6.120	61.2	2
55.BW	5.	A/CFII	vis.	460.	12.10	B-24	42	26	12x500lbs	GP	208	52.0	5
		A/CFII	vis.	464.	12.16	B-24	38	33	12x500lbs	GP	262	65.5	2
		RAXF	vis.	465.	kAbw.	B-24	37	---	12x500lbs	GP	---	---	---
47.BW	---	A/CFII	vis.	376.	kAbw.	B-24	42	---	12x500lbs	GP	---	---	---
		A/CFII	vis.	449.	kAbw.	B-24	40	---	12x500lbs	GP	---	---	---
		A/CF I	vis.	98.	kAbw.	B-24	37	---	12x500lbs	GP	---	---	---
		A/CF I	vis.	450.	kAbw.	B-24	39	---	12x500lbs	GP	---	---	---
15th USAAF							**755**	**406**			**22.497**	**1001.9**	**30**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Esk. 5.BW	325.	11.08	P-47	50	48	---
	W.N.	Esk. 5.BW	82.	11.00	P-38	56	52	1
	W.N.	Esk. 304.BW	14.	11.30	P-38	62	52	2
	W.N.	Esk. 49.BW	1.	11.35	P-38	68	61	1
	W.N.	Esk. 49.BW	31.	11.50	P-51	48	48	---
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**284**	**261**	**4**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[604]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
JG3	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	24	24	2
JG5	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	15	15	1
JG27	W.N.	Abwehr	Stab.	?	Bf109	4	4	---
	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	25	25	3
	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf109	16	16	---
	W.N.	Abwehr	IV.	?	Bf109	20	20	3
JG53	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf109	20	20	3
JG54	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	15	15	---
JG302	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	20	20	---

[603] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 10. May 1944. – *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 10. May 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt 10. May 1944.

[604] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 590.

SG152	W.N.	Abwehr	I.	?	Me410	10	10	---
ZG1	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf110	25	25	---
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**159/25**	**159/25**	**12**
JG77	W.N.	Abwehr	Stab	?	Bf109	4	4	---
	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	20	20	5
Jagdführer Italien						**24**	**24**	**5**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[605]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 2.000 Personen)

Monatliche Fertigung W.N.F. I und II (inkl. verlagerter Fertigung): 450 Bf109;
ca. 200 mittlere Bomben auf W.N.F. I und ca. 150 mittlere Bomben auf W.N.F. II; weitere ca. 50 leichte Splitterbombenblindgänger im W.N.F. I.

W.N.F. I (Endmontage):
Total zerstört: Halle 72 (leerstehend) 100 %, Halle 53 (Regiehalle) 100 %, Halle 64 (leerstehend) 100 %; Halle 37 100 %, Halle 74 100 %, Halle 35 (Pumpen und Kompressorraum, Spritzerei) 90 %; Halle 84 90 %, Halle 10 80 %, Halle 36 (Endmontage Bf109) 80 %, 1 Stück 60t Presse, 1 Öltankwagen, 1 Glykoltankwagen;
Schwer beschädigt: Halle 28 60 %, Halle 22 45 %, Halle 69 (leerstehend) 40 %;
Leicht beschädigt: Halle 11 (leerstehend) 25 %, Halle 12 (Endmontage Bf109) 25 %, Halle 45 (Endmontage Bf109, nur mehr teilweise genützt) 20 %, Halle 2 (Versandlager) 20 %, Halle 27 10 %; Halle 44 10 %, Halle 49 10 %,1 Öltankwagen.

Produktionsausfall unbestimmt, Stilllegung der Endmontage.

W.N.F. II (Presserei):
Total zerstört: Halle 11a und 11b (leerstehend) 100 %, Halle 28a und 28b (Presserei) 90 %, Halle 26 (Lager der Luftwaffe, Strohschuhe) 90 %, Halle 13 (leerstehend) 80 %;
Schwer beschädigt: Halle 18 (leerstehend) 50 %, Halle 28 (leerstehend) 50 %;
Leicht beschädigt: Halle 30 (leerstehend) 30 %, Halle 31 (leerstehend) 30 %, Halle 32 (leerstehend) 30 %, Maschinenpresserei noch verschüttet, Beschädigung noch nicht feststellbar.

Kein Produktionsausfall, nur Behinderung der Fertigung durch verschüttete Pressen und zerstörte Gleisanschlüsse, Fertigung wird stillgelegt.

Fertige Flugzeuge:
vier Bf109 total, acht schwer und zehn leicht beschädigt.

Amme-Luther-Seck-Werke (Reparaturwerk der Flugzeugwerke in Atzgersdorf):

50 Flugzeuge monatlich in Reparatur.

Leicht beschädigt: leichter Schaden an Halle, Arbeitsausfall nur fünf Tage bzw. bereits wieder zu 100 % in Betrieb.

Kein Produktionsausfall.

[605] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 10. Mai 1944. – WNSA: Luftschutzschadensmeldung 10. Mai 1944.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)
Tenderfertigung (Kleine Serbenhalle, Fertigung 150 Tender monatlich) ; Marineartillerieleichter-Fertigung (Große Serbenhalle, Fertigung 48 MAL monatlich); ca. 150 bis 200 mittlere Bomben im Werksgelände. **Total zerstört:** Mechanische Werkstätte durch Einbruch des Betondaches und Brand zu 100 %, Werksküche 100 %, im Barackenlager Süd 11 von 26 vorhandenen Baracken; **Mittelschwer beschädigt:** Prüfstand für Tender und Kesselhaus; Wiederaufbau abhängig von der Freilegung der verschütteten Maschinen und deren Verwendungszustand, sowie der Instandsetzung der Fertigungsanlagen und Kräne; ***Tenderfertigung, Produktionsausfall 100 %* auf zwei Monate.** ***MAL-Fertigung, Produktionsausfall 30 %* auf sechs bis acht Tage.**

Fliegerhorst (Belegung: FFS B 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO), Teile JG108,I./ NJG6)
Fliegerhorst und Luftpark: vier Treffer am Rollfeld sowie drei Treffer im Luftpark; N**achrichtenkaserne:** zwei Objekte mittelschwer beschädigt, drei Objekte leicht beschädigt, neun Bombentreffer auf dem Kasernengelände.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[606]

Trotz des schlechten Wetters, welches fast die Hälfte (46 %) der schweren Bomber wieder zur Umkehr gezwungen hatte, wurde der Angriff von der *15th USAAF* als Erfolg beurteilt. Die Anlagen der beiden Werke waren von mehreren Bombenteppichen exakt getroffen worden. Die Schäden wurden als so umfangreich beurteilt, dass man davon ausging, dass die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt zerstört waren. Somit hatte man exakt sechs Angriffe benötigt, um dieses Ziel zu erreichen. Am W.N.F.-Industrieflugplatz (FHWNO) wurden mehrere beschädigte einmotorige Flugzeuge erkannt. Erst unmittelbar vor dem Angriff hatte man hier knapp 90 abgestellte fertigmontierte Bf109 gezählt. Zumindest ein Teil davon war beim Angriff durch den Abwurf leichter Splitterbomben zerstört worden. Das „Raxwerk“ war zwar nicht angegriffen, jedoch durch mehrere fehlgeworfene

[606] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.72 Wiener Neustadt 10. May 1944. – *AFHRA* MF A6379: Attack Assessment Report Wiener Neustadt. Attack of 10. May 1944. – *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D. B.76. 12. May 1944.

Bomben getroffen worden. Ein weiterer Angriff wurde als nicht notwendig angesehen. Insgesamt erlitt die *15th USAAF* an diesem Tag Verluste von dreißig Bombern und vier Jägern. Dies waren die bis dahin höchsten Verluste der *15th USAAF* über der „Ostmark“ gewesen. Der Gesamtumfang der *15th USAAF* im Mai 1944 war jedoch bereits so hoch, dass dieser Verlust leicht kompensiert werden konnten. Aufgrund der in Anflughöhe vorherrschenden starken West-Ost-Strömung waren die Bomber bei ihrem Anflug aus Richtung Neusiedlersee knapp über zehn Minuten der schweren Flak ausgesetzt. Es wurde daher entschieden, die Anflugroute ab sofort zu ändern und in Zukunft im Raum südlich St. Pölten zu wenden und Richtung Osten anzufliegen.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[607]

Die 7. Jagddivision bzw. der „Jagdführer Ostmark“ und auch der „Jagdführer Italien“ hatte die hohe Zahl von fast 210 Jägern (knapp über 180 einmotorige und 25 zweimotorige) zum Einsatz gebracht. Von den schweren Flakbatterien um Wiener Neustadt waren 93 Rohre schwere Flak unterschiedlichen Kalibers im Einsatz gewesen. Hinzu kamen noch schwere Batterien auf den An- und Abflugrouten der Bomber. Trotzdem repräsentierten die Verluste der *USAAF* nur knapp über 7 % aller eingesetzten Bomber. Die deutsche Luftwaffe verlor hingegen fast 10 % (17 Bf109) ihrer eingesetzten einmotorigen Jäger. Von der Rüstungsinspektion XVII wurden die weiteren Zerstörungen der Anlagen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zur Kenntnis genommen. Weite Teile des Werks waren bereits erfolgreich verlagert worden. Es war aber seit April 1944 nicht gelungen, die schweren Pressen rechtzeitig aus dem „Werk II“ zu evakuieren. Sie waren unter den Trümmern verschüttet worden. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ entschieden, in Wiener Neustadt – gemeinsam mit den „Amme-Luther-Seck-Werken“ (Stammwerk Wien-Atzgersdorf) – lediglich einen Endmontage- bzw. Reparaturbetrieb für Bf109 im geringen Umfang aufrecht zu erhalten.

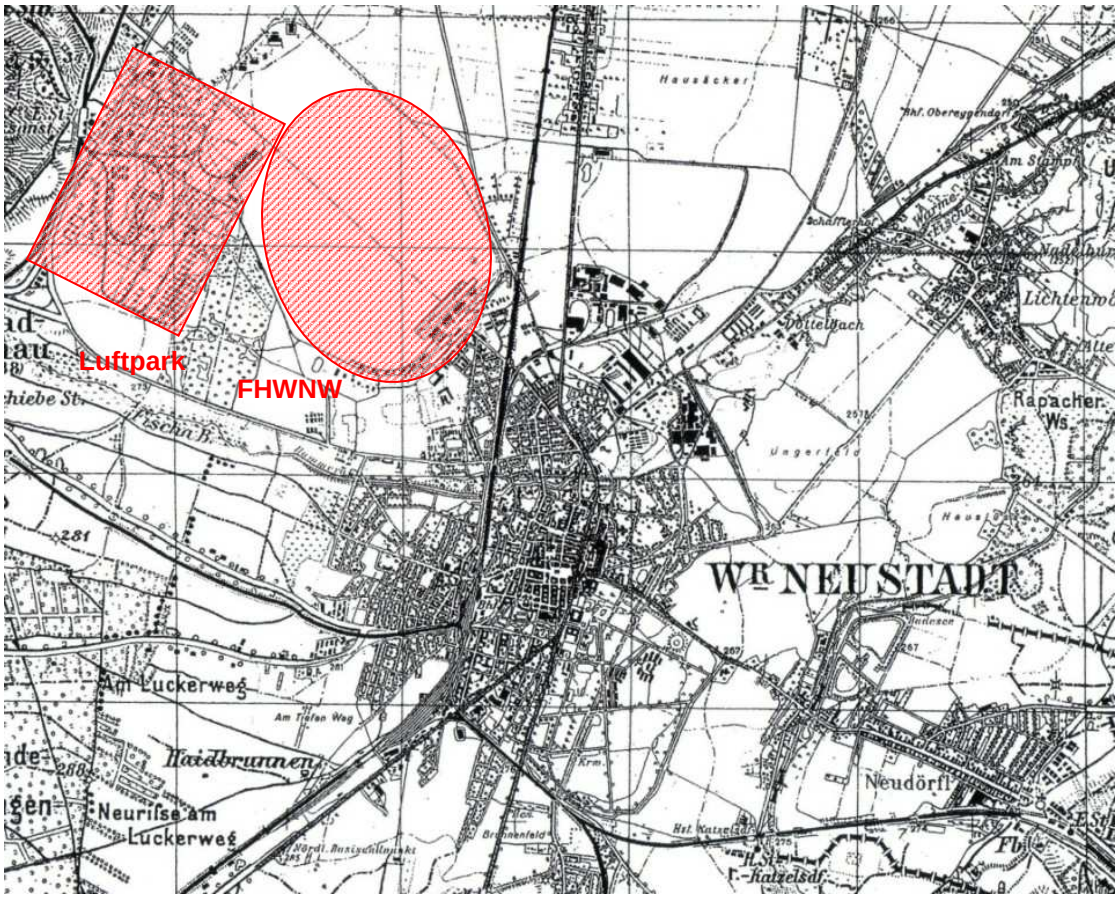
[607] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 10. Mai1944. – WNSA: Fernschreiben des Rüstungsinspektion XVII vom 17. Mai 1944 an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 17. Mai 1944. – ÖSTA/AdR: Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945, Schadensbericht Direktor Dr. Steininger (WNF) an Rüstungsinspektion XVII vom 22. Mai 1944.

3.3.4 24. Mai 1944 – 7. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[608]

Nach der Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sollten als Nächstes die Einrichtungen des Wiener Neustädter Fliegerhorstes und des Luftparks zerstört werden. Zusätzlich wollte man auch die in Atzgersdorf erkannte Flugzeugfertigung der dortigen „Amme-Luther-Seck-Werke“ angreifen sowie den vermuteten Endmontagestandort Münchendorf zerstören. In drei Angriffsverbänden sollten daher vierzehn B-24-Gruppen Wiener Neustadt und Münchendorf sowie vier B-17-Gruppen Atzgersdorf angreifen.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[609]



Anmerkungen:

FHWNW	**Fliegerhorst Wiener Neustadt West**
Luftpark	**Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf**

[608] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[609] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 307, Attacks of 24. May 1944.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[610]

Wiener Neustadt (FHWNW, Luftpark):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
47.BW	1.	A/D W	PFF	98.	10.29	B-24	40	39	12x500lbs	GP	373	93.25	1
		A/D W	PFF	376.	10.32	B-24	38	36	12x500lbs	GP	349	87.25	1
	2.	A/D W	PFF	449.	10.35	B-24	34	29	12x500lbs	GP	280	70.0	1
		A/D W	PFF	450.	kAbw.	B-24	38	(29)	12x500lbs	GP	(288)	(72.0)	8
55.BW		A/D W	vis.	465.	10.38	B-24	38	34	40x100lbs	GP	1178	58.9	---
	3.	A/D W	PFF	484.	kAbw.	B-24	40	(40)	12x500lbs	GP	---	---	---
		A/D W	PFF	460.	kAbw.	B-24	40	(32)	12x500lbs	GP	---	(64.55)	---
		A/D W	PFF	464.	10.42	B-24	39	37	12x500lbs	GP	296	74.0	---
49.BW		A/D W	PFF	451.	10.45	B-24	40	22	12x500lbs	GP	207	51.8	---
		A/D W	vis.	485.	10.50	B-24	36	7	60x100lbs	GP	560	14.0	1
	4.	A/D W	vis.	461.	11.16	B-24	37	22	12x500lbs	GP	196	49.0	2
15th USAAF							**420**	**226**			**3439**	**498.2**	**14**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Esk. Hin/Rück	325.	10.00	P-47	44	38	---
	W.N.	Esk. Hin/Rück	14.	10.30	P-38	56	51	2
	W.N.	Esk. Hin/Rück	1.	10.40	P-38	54	48	---
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**154**	**137**	**2**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[611]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
JG27	W.N.	Abwehr	Stab	?	Bf109	5	5	---
	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	25	25	1
	W.N.	Abwehr	III.	?	Bf109	25	25	6
	W.N.	Abwehr	IV.	?	Bf109	20	20	2
JG101	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	15	15	1
JG302	W.N.	Abwehr	I.	?	Bf109	30	30	2
SG152	W.N.	Abwehr	Stab	?	Me410	3	3	---
	W.N.	Abwehr	I.	?	Me410	12	12	---
ZG1	W.N.	Abwehr	II.	?	Bf110	20	20	2
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**120/35**	**120/35**	**12/2**
JG77	Avisio	Abwehr	Stab.	?	Me109	3	3	---
	Avisio	Abwehr	I.	?	Me109	12	12	---
Jagdführer Italien						**15**	**15**	**---**

[610] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 24. May 1944. – *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 24. May 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt, Atzgersdorf, Münchendorf 24. May 1944. – Dargestellt ist nur der Einsatz der *15th USAAF* gegen Wiener Neustadt. Atzgersdorf wurde von 129 B-17 des *5th BW* und Münchendorf von 72 B-24 des *304th BW* bombardiert. Die beiden Verbände wurden von den P-51 *Mustang* der *31st* und *52nd* FG begleitet.

[611] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 590.

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[612]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 2.000 Personen)
ca. 18 mittlere Bombentreffer auf beide Werke. **W.N.F. I (Endmontage):** **Total zerstört:** Halle 1 (Lager mit Eisenbahnrampe) 100 %, Halle 2 100 %, Halle 3a (Versorgungsstelle) 100 %. Halle 11 90 % durch Brand, Halle 21 80 %, Halle 27 70 %. **W.N.F. II (Presserei):** **Total zerstört:** Halle 12 100 %, Halle 14 (Speisesaal, Schulungsräume 100 %, Halle 26 (Teile-/Rumpfbau) 100 %, Halle 27 (Behälterbau, Schweißerei) 100 %, Halle 28a (Presserei) 100 %, Halle 28b (Presserei) 100 %, Halle 37 (Leichtbauhalle) 100 %, Halle 13 90 %; **Schwer beschädigt:** zwei Spezialpressen (eine 2.000 und eine 5.000 Tonnen Presse), eine Fallpresse 400 Tonnen, eine Oberdruckpresse 900 Tonnen, die Pressen wurden teilweise bereits beim Angriff von 10. Mai schwer beschädigt, tatsächlicher Umfang der Schäden erst nach der Demontage feststellbar; **Fertige Flugzeuge:** ein Flugzeug leicht beschädigt; **Rohstoffe und Waren:** zum Versand bereitgestellten Waren (Rohstoffe und Halbfertigwaren) sowie acht bis zehn Waggons Schnittholz und Sperrplatten vernichtet; ***Produktionsausfall in beiden Werken unwesentlich; die wenigen noch in Verwendung stehenden Hallen wurden nicht getroffen; welcher zusätzliche Ausfall durch die Beschädigung der Pressen, zu deren Verlagerung die Arbeiten bereits in Angriff genommen wurden, entstanden ist, konnte noch nicht festgestellt werden.***

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)
Total zerstört: ein Objekt (erneut getroffen), Gleisanlagen westlich Großer Serbenhalle, Zufahrt zu Blechlager, Gleis zu mech. Werkstätte; **Schwer beschädigt:** vier Objekte; **Leicht beschädigt:** eine Lokomotive und drei Waggons; ***Produktionsausfall 100% auf zwei Monate; Wiederaufnahme des vollen Betriebs voraussichtlich in zwei Monaten.***

[612] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 24. Mai 1944. – WNSA: Luftschutzschadensmeldung 24. Mai 1944.

Fliegerhorst (Belegung: FFS B 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO), Teile JG108,I./ NJG6), **Luftpark 1./XVII und Werft 1./XVII**
Total zerstört: zwei Objekte; **Schwer beschädigt:** drei Objekte (davon ein Objekt mittelschwer), in der Rüsthalle zwei Flugzeuge, das Navigationsgerät und das Kartenmaterial vernichtet, ein weiteres Flugzeug beschädigt, Brand im Kesselhaus.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[613]

Der Angriff wurde von der *15th USAAF* als völliger Misserfolge beurteilt. Die Bomber hatten aufgrund der stellenweise dichten Bewölkung nur ihre Ziele in Wiener Neustadt finden können. Sie waren zwar von mit H2X-Radar ausgerüsteten Führungsflugzeugen in die Zielräume geleitet worden, ein genauer Abwurf war aber misslungen. In Wiener Neustadt schlugen die Bombenteppiche auf dem freien Gelände des Fliegerhorstes ein. Nur vereinzelt wurden Treffer erzielt. Die für Atzgersdorf vorgesehenen Bomben schlugen drei Kilometer südostwärts im Raum Hennersdorf ein. Der Münchendorfer Bomberverband bombardierte, um fast fünf Kilometer nordwestlich versetzt, den Raum Guntramsdorf bzw. nordostwärts davon Himberg. Durch den Bombenabwurf mittels H2X-Radar waren kaum Treffer erzielt worden.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[614]

Der 7. Jagddivision war ein örtlicher Erfolg gelungen, als aus einer ohne Begleitschutz fliegenden B-24-Bombergruppe (*450th BG*) insgesamt acht B-24 abgeschossen werden konnten. Die Bombenfehlwürfe wurden richtigerweise dem Wetter zugeschrieben. Als Angriffsziel waren die „Flugmotorenwerke Ostmark“ vermutet worden. Beim Flugplatz Münchendorf handelte es sich nicht um einen Endmontagestandort der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, sondern um den Schulplatz des Jagdgeschwaders 108 (JG108).

[613] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.91 Wiener Neustadt 24. May 1944. – *AFHRA* MF A6379: Attack Assessment Report Wiener Neustadt, Atzgersdorf, Münchendorf, Attack of 24. May 1944.

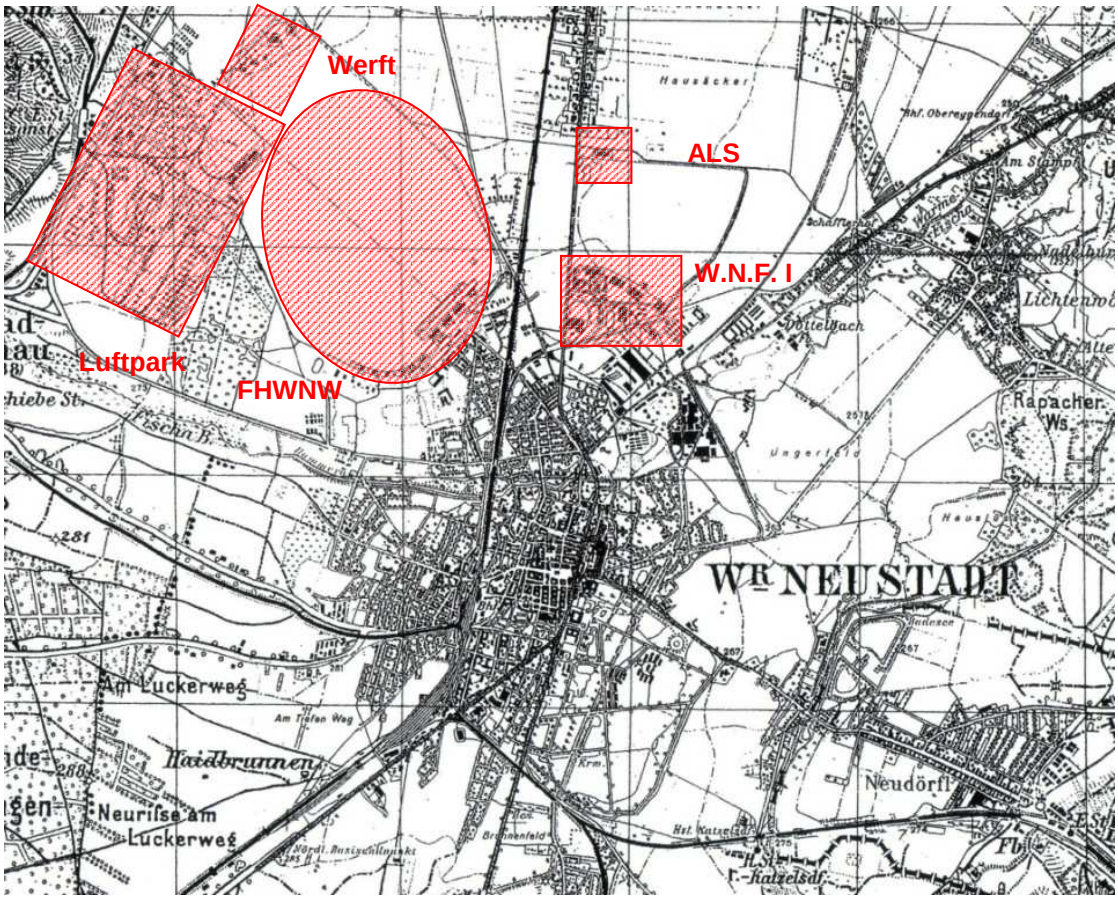
[614] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 24. Mai1944. – WNSA: Fernschreiben des Rüstungsinspektion XVII vom 6. Juni 1944 an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 6. Juni 1944.

3.3.5 29. Mai 1944 – 8. Strategischer Luftangriff

Zweck des Luftangriffes:[615]

Nach dem missglücktem Angriff vom 24. Mai 1944 sollte ein neuerlicher Angriff am 29. Mai geflogen werden. Die Operation sollte wie beim letzten Angriff ablaufen. Ziele waren Luftpark, Fliegerhorst und Werft in Wiener Neustadt und die „ALS-Werke“ in Atzgersdorf. Nachdem man beim „W.N.F. – Werk I“ eine große Anzahl an einmotorigen Jägern entdeckt hatte, wurde auch das „W.N.F. – Werk I“ nochmals in die Angriffsplanung aufgenommen.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[616]



Anmerkungen:

W.N.F. I	**Wiener Neustädter Flugzeugwerke – Werk I**
ALS	**Amme-Luther-Seck-Werke – Reparaturwerk Theresienfeld**
FHWNW	**Fliegerhorst Wiener Neustadt West**
Luftpark	**Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt**
Werft	**Werft 1./XVII bzw. 5./XVII Wiener Neustadt**

[615] *AFHRA*, USAAF, USSBS: Aircraft Industry Report No. 14 Wiener Neustadt.
[616] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 312, Attacks of 29. May 1944.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:[617]

Wiener Neustadt (W.N.F. I, ALS-Werk, FHWNW, Luftpark, Werft):

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5.BW	1.	A/D W	vis.	483.	09.42	B-17	29	27	12x500lbs	GP	323	80.2	---
	2.	A/D W	vis.	301.	09.50	B-17	28	25	12x500lbs	GP	300	75.0	2
	3.	A/D W	vis.	99.	09.51	B-17	28	28	12x500lbs	GP	336	84.0	---
	4.	A/D W	vis.	2.	09.53	B-17	28	28	40x100lbs	INC	1064	53.2	---
	5.	A/D W	vis.	97.	09.56	B-17	27	26	40x100lbs	GP	988	49.4	1
	6.	A/D W	vis.	463.	10.00	B-17	28	28	40x100lbs	GP	1036	51.8	---
49.BW u. 47.BW	7.	A/D W	vis.	376	10.03	B-24	40	37	10x500lbs	GP	351	87.75	2
	8.	A/CF I	vis.	451.	10.07	B-24	36	35	10x500lbs	GP	338	84.5	1
	9.	A/D W	vis.	98.	10.09	B-24	37	36	10x500lbs	GP	349	87.3	2
	10.	A/CF I	vis.	461.	10.10	B-24	37	33	10x500lbs	GP	297	74.25	---
	11.	A/D W	vis.	449.	10.12	B-24	38	33	10x500lbs	GP	326	81.5	2
	12.	A/CF I	vis.	484.	10.12	B-24	39	36	10x500lbs	GP	324	81.0	2
	13.	A/D W	vis.	450.	10.13	B-24	40	36	10x500lbs	GP	360	90.0	---
15th USAAF							**435**	**408**			**6.392**	**979.9**	**12**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			FG	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Esk.(Zeltweg)	14.	?	P-38	43	43	---
	W.N.	Esk.(Zeltweg)	82.	?	P-38	49	47	4
	W.N.	Esk.Hin/Rück	325.	10.00	P-51	48	31	---
	W.N.	Esk.Hin/Rück	52.	10.00	P-51	53	45	2
	W.N.	Esk.Hin/Rück	31.	10.10	P-51	49	44	5
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**242**	**210**	**11**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe: [618]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
JG27	W.N.	Abwehr	Stab.	09.38	Bf109	5	5	2
	W.N.	Abwehr	I.	09.42	Bf109	25	25	1
	W.N.	Abwehr	III.	09.50	Bf109	30	30	---
	W.N.	Abwehr	IV.	09.45	Bf109	25	25	1
JG302	W.N.	Abwehr	I.	09.48	Bf109	30	30	1
JG300	W.N.	Abwehr	I.	---	Bf109	25	---	---
JG3	W.N.	Abwehr	IV.(Sturm)	---	Bf109	25	---	1
ZG1	W.N.	Abwehr	II.	10.05	Bf110	25	25	14
7. Jagddivision, Jagdführer Ostmark						**165/25**	**115/25**	**6/14**

[617] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 29. May 1944. – *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 29. May 1944. – *AFHRA* MF A6378: Statistical Summary of Attack on Wiener Neustadt, Atzgersdorf 29. May 1944. – Dargestellt ist nur der Einsatz der *15th USAAF* gegen Wiener Neustadt. Atzgersdorf wurde von 148 B-24 des *55th BW* bombardiert. Der Atzgersdorfer Verband wurden dabei von 48 P-38 *Lightning* der *14th FG* begleitet.

[618] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 713.

JG77	W.N.	Abwehr	Stab.	11.42	Bf109	5	5	---
	W.N.	Abwehr	II.	11.42	Bf109	25	25	3
Jagdführer Italien						**30**	**30**	**3**

Erzieltes Ergebnis des Bombenabwurfes:[619]

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 2.000 Personen)

W.N.F. I (Endmontage):
Total zerstört: Halle 45 (Endmontage Bf109) 90 %, Halle 39 (Einflughalle Bf109) 90 %, Halle 36 (Endmontage Bf109) und Anbauten (Lager) 90 %;
Schwer beschädigt: Halle 12 (Endfertigung) 60 %, Halle 11 zusätzliche Beschädigung nicht wesentlich erhöht; Brände in zwei Benzinlagern, eine Vielzahl von Bombenkratern auf dem Rollfeld;

Produktionsausfall 100 %; die aufgerüsteten Flugzeuge werden noch fertig gestellt, neu aufgerüstet wird nicht mehr.

W.N.F. II (Presserei):
keine Schäden;

Kein Produktionsausfall, da Produktion bereits zur Gänze verlagert.

Fertige Flugzeuge:
Total zerstört: 45 fertige und eine vormontierte Bf109 sowie zwei Motoren;
Schwer beschädigt: elf fertige und zwei vormontierte Bf109 (davon ein Versuchsträger Einheitshydraulik);
Leicht beschädigt: sechs fertige und eine vormontierte Bf109.

Raxwerk (Belegschaft 2.000 Personen)

Total zerstört: Sechs Treffer in die Große Serbenhalle, die in die Halle verlagerten Maschinen sind ausgefallen, vier Baracken mit Baumaterial durch Brand total zerstört;
Schwer beschädigt: Montagehalle ein Treffer, Gleisanlagen, Betonwasserbehälter, Tenderbau;

Produktionsausfall 80 % auf mehrere Monate.

[619] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 29. Mai 1944. – WNSA: Luftschutzschadensmeldung 29. Mai 1944.

Fliegerhorst (Belegung: FFS B 8, ISSt W.N.F., III. u. IV./LG1, TG5, VK(S)1, 1./FlÜGr SO), Teile JG108,I./ NJG6), **Luftpark 1./XVII und Werft 1./XVII**

Luftpark 1./XVII:
Bezirke A1-A4 und B5-B9:
Total zerstört: 21 Objekte, Lokomotivschuppen und zwei Lokomotiven vernichtet, Gleisanlagen im Luftparkgelände zu 30 bis 40 % zerstört;
Schwer beschädigt: siebzehn Objekte schwer und 31 Objekte mittelschwer;
Leicht beschädigt: sechzehn Objekte, ein LKW.

Werftabteilung 5./XVII:
Total zerstört: ein Objekt;
Schwer beschädigt: ein Objekt, Schaden noch nicht feststellbar, Flugzeughallen durch Brand teilweise zerstört.

KFZ-Beständelager:
Schwer beschädigt: fünf Objekte, 21 KFZ und Kräder zum Teil schwer beschädigt;
Leicht beschädigt: sechs Objekte.

Bekleidungslager LgXVII:
Total zerstört: ein Objekt.

Luftgau-Lager:
Total zerstört: ein Objekt;
Leicht beschädigt: drei Objekte; Schaden noch nicht feststellbar.

Beschaffungsstelle für Flughafenbau:
Schwer beschädigt: ein Objekt.

Fliegerhorst:
Total zerstört: 66 Objekte (darunter zwei große und mehrere kleine Flugzeughallen);
Schwer beschädigt: fünfzehn Objekte schwer und zwölf mittelschwer (Verwaltungsgebäude, Offiziersgebäude, Krankenverwaltung und Unteroffiziersgebäude zum Teil zerstört);
Leicht beschädigt: zehn Objekte.

Beurteilung des Angriffs durch die *USAAF*:[620]

Beim Angriff der fast 600 Bomber (dreizehn B-17- und B-24-Bombergruppen) und 300 Jäger (sechs P-38 und P-51-Jägergruppen) auf Wiener Neustadt und Atzgersdorf wurden hervorragende Ergebnisse erzielt. Der Luftpark war zur Gänze zerstört und die Anlagen des Fliegerhorstes Wiener Neustadt schwer beschädigt worden. Im „Werk I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren der Großteil der abgestellten einmotorigen Bf109-Jäger und die letzten Hallen vernichtet. Durch diese Erfolge war der Luftwaffenrüstungsstandort Wiener Neustadt ausgeschaltet worden. Auch als Logistikverteilerpunkt war der

[620] *AFHRA* MF A5240: Interpretation Report No. D.P.93 Wiener Neustadt 24. May 1944. – *AFHRA* MF A6379: Attack Assessment Report Wiener Neustadt, Atzgersdorf, Attack of 29. May 1944.

Fliegerhorst nach der Zerstörung des Luftparks nur mehr eingeschränkt nutzbar. Von der *15th USAAF* wurde festgelegt, vorerst keine weiteren Angriffe auf Wiener Neustadt mehr zu fliegen. Die Abwehr der deutschen Jägerangriffe war erfolgreich durchgeführt worden. Mittlerweile waren drei der sechs Jägergruppen der *15th USAAF* mit P-51 *Mustang* ausgerüstet. Alleine die erfahrenen Piloten der *31st FG* hatten am 29. Mai insgesamt siebzehn Abschüsse beantragt. Hinzu kamen weitere fünfzehn Abschussanträge der *52nd FG*. Einen Tag nach dem Angriff wurde als zweiter Teil der Operation ein Angriff auf die bedeutendsten Verlagerungsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ geflogen. Am 30. Mai 1944 wurden Ebreichsdorf, Neunkirchen, Pottendorf und Neudörfl angegriffen und zum Teil zerstört.

Beurteilung des Angriffs durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[621]

Durch den Bombenangriff der *15th USAAF* war im „Werk I“ erneut die Ausstattung einer gesamten Jagdgruppe mit einem Schlag vernichtet worden. Die Werkseinrichtungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren hingegen bereits zum Großteil erfolgreich verlagert worden. Die Zerstörung des Luftparks und die schweren Schäden am Fliegerhorst hatte die deutsche Luftwaffe jedoch am empfindlichsten getroffen. Man versuchte nun, die einzelnen Materiallager des Luftparks in verschiedene Orte zu dezentralisieren, durch Verlagerungen ins Piestingtal, nach Föhrenau, Saubersdorf, Oberpullendorf, Ried im Innkreis und auch in den großen Föhrenwald südostwärts von Wiener Neustadt. Die „Werft 5./XVII“ wurde ebenfalls in den Föhrenwald bei Weikersdorf ausgelagert. Dort wurde der Betrieb bis 1945 aufrechterhalten. Für die 7. Jagddivsion stellte der 29. Mai 1944 eines der letzten großen Gefechte über der „Ostmark“ dar. Sie verloren dabei zwar nur sechs einmotorige Jäger (4 % aller eingesetzten Bf109), aber vierzehn zweimotorige Zerstörer (60 % aller eingesetzten Bf110). Wenige Tage nach den Angriffen vom 29. und 30. Mai 1944 erfolgte die alliierte Landung in der Normandie. Als Folge wurde die Masse der in der „Ostmark“ eingesetzten Tagjägerverbände nach Frankreich verlegt.

[621] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 24. Mai1944. – WNSA: Fernschreiben des Rüstungsinspektion XVII vom 6. Juni 1944 an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 6. Juni 1944.

3.4 Die Zerstörung der Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen: Phase 3 – Die Luftangriffe von Dezember 1944 bis April 1945

Nach der Zerstörung der in Wiener Neustadt ansässigen Kriegsindustrie und der weitgehenden Zerschlagung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ Ende Mai 1944 sollte es über ein halbes Jahr dauern, bis die Bomber der *15th USAAF* wieder Wiener Neustadt anflogen. Im Dezember 1944, als die Offensive der *USAAF* gegen das deutsche Transportnetz im Deutschen Reich im Anlaufen war, wurde Wiener Neustadt wieder Ziel der Bomber. Im Folgenden werden die Angriffe auf den Eisenbahnknoten Wiener Neustadt dargestellt. Von den insgesamt 29 auf Wiener Neustadt von 1943 bis 1945 geflogenen Angriffen galten nur acht den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ und den Einrichtungen der deutschen Luftwaffe (Fliegerhorst und Luftpark), jedoch 21 den Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen. Darunter fielen – wie im vorhergehenden Abschnitt dargestellt – nicht nur die Angriffe der schweren Bomber, sondern auch amerikanische und sowjetische Tiefflieger- und Jagdbomberangriffe.

Allein für den Kriegsschauplatz in Jugoslawien benötigte die Deutsche Wehrmacht zum Jahreswechsel 1944/45 für ihre zurückweichenden zehn Divisionen ca. 1.700 bis 2.000 Tonnen Versorgungsgüter täglich. Dies waren vier bis fünf Züge, welche jeden Tag über Wiener Neustadt – Bruck an der Mur – Marburg an die Front geführt wurden. Drei Divisionen im Raum zwischen Drau und Plattensee benötigten weitere 600 Tonnen, bzw. ein bis zwei Züge, pro Tag. In Westungarn befanden sich zwischen dem Plattensee und der Donau zusätzlich sieben deutsche Divisionen sowie die Reste der ungarischen Armee, welche zusammen täglich ca. 1.400 bis 2.000 Tonnen Versorgungsgüter, bzw. vier bis fünf Züge, benötigten. Diese Truppen wurden vor allem über die Eisenbahnlinie Wien – Wiener Neustadt – Györ versorgt. Ziel der *15th USAAF* war es, diese drei deutschen bzw. ungarischen Truppenverbände von der entsprechenden Versorgung aus dem Wiener Raum abzuschneiden. Die zurückweichenden deutschen bzw. ungarischen Divisionen

und Heeresgruppen sollten südlich von Wien von ihrem Nachschub isoliert werden.[622]

Ende März 1945 begannen auch Verbände der sowjetischen 5. und 17. Luftarmee, Verkehrslinien und Nachschubwege in Österreich bis zu einer Eindringtiefe von fünfzig Kilometer vor den Frontlinien der vorstoßenden sowjetischen Truppen zu bombardieren. Im Gegensatz zur amerikanischen Luftwaffe verfügte die sowjetische Armee über keine strategischen Luftwaffenverbände, sprich über schwere viermotorige Bomber, welche für den Einsatz tief im Hinterland des Feindes vorgesehen waren. Die sowjetischen Luftstreitkräfte wurden fast ausnahmslos für die taktische Luftnahunterstützung der eigenen Bodentruppen eingesetzt. Nach Auffassung der sowjetischen Führung war die Luftwaffe der Sowjetunion in erster Linie eine Ergänzung des Heeres, eine taktische Waffe mit dem Zweck, die Bodentruppen auf dem Gefechtsfeld zu unterstützen und ihnen den Weg zu bahnen. Einmotorige Jäger sollten die Luftherrschaft über dem Kampfgebiet erringen, während zweimotorige Schlachtflugzeuge und Bomber in Großverbänden als fliegende Artillerie gegen den Feind eingesetzt wurden. Tief in das feindliche Gebiet geflogene Angriffe dienten vor allem der Störung des gegnerischen Nachschubes. Zum Schutz der eigenen Kräfte wurden diese Angriffe meistens bei Nacht geflogen. Die ersten Störangriffe wurden von der 5. Luftarmee in der Nacht von 21. auf den 22. Februar 1945 gegen Bratislava geflogen. Mitte März 1945 erfolgten dann Angriffe der 17. Luftarmee auf Ziele in Westungarn (13./14. März 1945 Veszprem, 28. März 1945 Ödenburg) und Ende März die ersten Einflüge in die „Ostmark“ (28. März 1945 Oberpullendorf, 29. März 1945 Wiener Neustadt).[623]

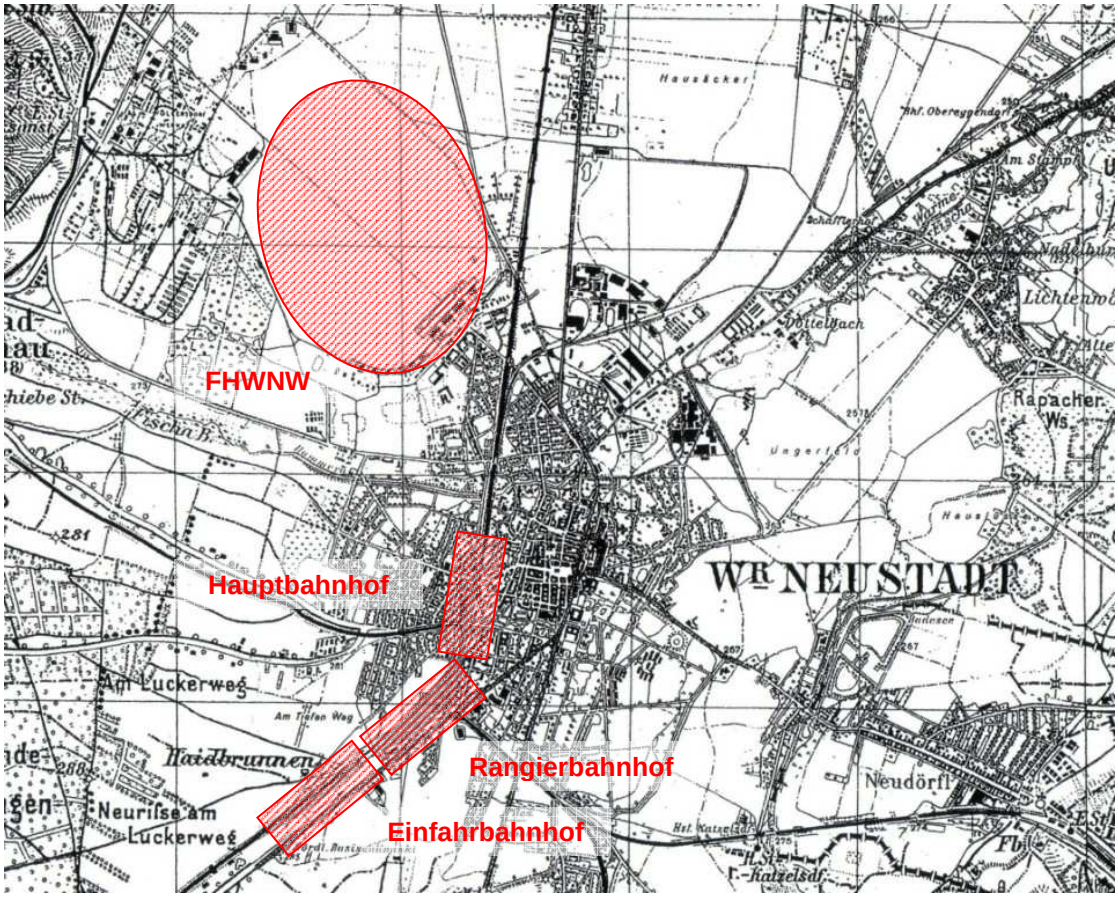
[622] *AFHRA* MF A6387: Attacks on Communications February to April 1945, 530.
[623] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing March 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945**,** Die Aufgaben der sowjetischen 17. Luftarmee im Rahmen der „Wiener Operation“.

3.4.1 Die Angriffe im Dezember 1944 und Februar 1945

Zweck der Luftangriffe:[624]

Der erste Angriff der *15th USAAF* auf die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt wurde am 27. Dezember 1944 von sieben B-17-Bombern als Alternativangriff geflogen. Am 15. Februar 1945 erfolgte dann ein direkter Angriff von drei B-24-Gruppen auf den Rangierbahnhof und am 21. Februar ein weiterer Alternativangriff. Am 25. Februar 1945 wurden der Fliegerhorst und die Eisenbahnanlagen dann erstmals von amerikanischen Tieffliegern attackiert.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[625]



Anmerkungen:

FHWNW **Fliegerhorst Wiener Neustadt West**

Eisenbahnanlagen **Hauptbahnhof** („Station and Goods Sidings")
Rangierbahnhof („Main Sorting Sidings")
Einfahrbahnhof („Reception Sidings")

[624] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 27. December 1944. – *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Missions February 1945.
[625] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 312, Attack of 15. and 25. February 1945.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der *USAAF*:

Wiener Neustadt (27.Dezember 1944):[626]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5.BW	1.	M/Y	PFF	483.	12.20	B-17	13	7	10x500lbs	GP	60	15.0	---
15th USAAF							**13**	**7**			**60**	**15.0**	**---**

Wiener Neustadt (15. Februar 1945):[627]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
55.BW	1. 5.	M/Y	PFF	464.	13.00 14.00	B-24	19 21	19 21	8x500lbs	RDX	320	80.0	---
	2. 6.	M/Y	PFF	465.	13.01 14.01	B-24	16 16	16 16	8x500lbs	RDX	256	64.0	---
	3. 7.	M/Y	PFF	485.	13.02 14.02	B-24	18 19	16 19	8x500lbs	RDX	280	70.0	---
5.BW	4.	M/Y	vis.	2.	13.30	B-17	---	1	8x500lbs	RDX	8	2.0	---
15th USAAF							**109**	**108**			**864**	**216.0**	**---**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Esk. Hin/Rück	52.	13.00	P-51	32	31	1
				13.52		30	29	---
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**62**	**60**	**1**

Wiener Neustadt (21. Februar 1945):[628]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304.BW	1.	M/Y	vis.	459.	13.59	B-24	?	6	8x500lbs	GP	44	11.1	---
15th USAAF							**?**	**6**			**44**	**11.1**	**---**

Wiener Neustadt (25. Februar 1945):[629]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Jägergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				FG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
305. FW	1.	FHWNW	Straf.	14.	?	P-38	16	16	---	---	---	---	---
	2.	FHWNW	Straf.	82.	?	P-38	12	12	---	---	---	---	---
Tiefflliegerangriff							**28**	**28**			**---**	**---**	**---**

[626] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 27. December1944.
[627] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 15. February 1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 574, Attacks of 15. February 1945.
[628] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 21. February 1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 580, Attacks of 21. February 1945.
[629] *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 584, Attacks of 25. February 1945.

Erzieltes Ergebnis der Bombenabwürfe:

Wiener Neustädter Bahnanlagen:

Eisenbahnanlagen (27. Dezember 1944):[630]
Kein Schaden.

Eisenbahnanlagen (15. Februar 1945):[631]
Südbahnstrecke Wiener Neustadt – Wien:
Bahnüberführung Zehnergasse ein Treffer, von acht Geleisen zwei Geleise noch befahrbar, Bahnlinie nach Ödenburg zwischen Bahnkilometer 2,1 und 2,3 zwei Treffer, zwei Treffer in den Rangiergeleisen, durch die die Ein- und Ausfahrten in der Rangiergruppe noch gesperrt sind;
Total zerstört: Fahrdienstleitung, Luftschutzgerätelager durch drei Bomben: Sachschaden an eingelagertem Gerät und Ausrüstungsgegenständen erst nach Aufräumung der Schadensstelle feststellbar; Postamt II: drei Ortskabel sowie einige Dachständer und Freileitungsgestänge zerstört;
Schwer beschädigt: Bahnhofswache;
Leicht beschädigt: Abfahrthalle, nördliches Stellwerk, Schneebergbahnhof, Kreisleitung der NSDAP, Befehlsstelle d. örtl. Luftschutzleitung: leichter Sachschaden durch in der Nähe niedergegangene Bomben.

Eisenbahnanlagen (21. Februar 1945):[632]
Einfahrbahnhof:
Zwölf Treffer, hiervon je ein Blindgänger auf Ferngleis und auf die Lokomotivenhalle, beide Blindgänger entschärft, gesamte Gleisgruppe von zwölf Geleisen unbefahrbar, Fernverkehr nicht behindert;
Total zerstört: ein Schutzraum, ein Tankwaggon mit Betriebsstoff völlig ausgebrannt;
Schwer beschädigt: ein Werkstättengebäude, zwei Baracken, zehn Güterwaggons;
Leicht beschädigt: zwei Lokomotivschuppen, zwei bahneigene Wohngebäude, 30 Personenwagen;

Fernverkehr nach Wien und Graz behindert, jedoch nicht unterbrochen.

Fliegerhorst (Belegung: II. und IV./KG4, III./NJG6, II./NJG100, 1./(F) Nacht), **und Werft 5./XVII**

Fliegerhorst (15. Februar 1945):[633]
Waldwerft 5./XVII im Weikersdorfer Wald: sechs Bomben, leichter Glasschaden an Baracken.

Fliegerhorst (25. Februar 1945):[634]
Keine Schäden.

[630] Von diesem Tag ist kein Luftschutzschadensbericht erhalten geblieben.
[631] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 15. Februar 1945.
[632] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 21. Februar 1945.
[633] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 15. Februar 1945.
[634] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 25. Februar 1945.

Beurteilung der Angriffe durch die *USAAF*:[635]

Dem Bombenabwurf der beiden Alternativangriffe wurde von der *15th USAAF* keine Bedeutung beigemessen. Die Bomben waren entweder zum Großteil am freien Feld eingeschlagen (27. Dezember 1944) oder hatten nur geringe Schäden verursacht (21. Februar 1945). Der erste umfangreiche Bombengriff am 15. Februar 1945 wurde im Detail ausgewertet. Die abgeworfenen Bomben hatten auch hier nur teilweise ihre Ziele getroffen, es war aber gelungen, an einer Schlüsselstelle eine Eisenbahnunterführung zu treffen. Dies wurde als größter Erfolg verzeichnet. Die Auslastung der Wiener Neustädter Rangieranlagen wurde im Februar 1945 mehrmals fotografiert und ausgewertet. Durchschnittlich waren die Anlagen bis zu 70 % ausgelastet. Alleine am 16. Februar wurden 1.230 voll beladene Güterwaggons aufgeklärt.

Beurteilung der Angriffe durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII: [636]

Das Schwergewicht des Luftkrieges lag im Frühjahr 1945 im Raum Wien. Der Fliegerhorst Wiener Neustadt wurde von zwei Gruppen des Kampfgeschwaders 4 (II. und IV./KG4) und einigen Nachjagdstaffeln (Teile III./NJG6 und II./NJG100) belegt. Die He111-Bomber des KG4 versorgten die in der ungarischen Hauptstadt Budapest eingeschlossenen deutschen Truppen mit Nachschub bzw. verminten die Donau, um den sowjetischen Nachschub zu stören. Die Ju88- und Bf110-Nachtjäger wurden hingegen gegen britische und sowjetische Nachteinflüge eingesetzt. In Wiener Neustadt wurden als einzige Abwehrmaßnahme die Flugzeuge getarnt bzw. aufgelockert abgestellt, und an den Flugplatzrändern leichte Flak eingesetzt. Von der Deutschen Reichsbahn waren mit Zunahme der Bomberangriffe mobile Instandsetzungstrupps gebildet worden, welche nach den Bombenangriffen dazu eingesetzt wurden, so rasch wie möglich die wichtigen Durchgangsverbindungen herzustellen. In Wiener Neustadt war durch den Bombenabwurf am 15. Februar 1945 erstmals die wichtige Südbahnlinie beeinträchtigt worden.

[635] *AFHRA* MF 25175: Target Files Marshalling Yards Wiener Neustadt. – *AFHRA* MF MAAF187: Railway Traffic Center Wiener Neustadt. – *AFHRA* MF A6387: Interpretation Report No. G509 Austria – Yugoslavia, 2. February 1945. – *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. D.B.320 Wiener Neustadt 16. February 1945. – *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. G524 Wiener Neustadt M/Y 16. February 1945. – *AFHRA* MF 25175: Photo Interpretation Report No. 1638, Wiener Neustadt Marshalling Yards, 25. February 1945.

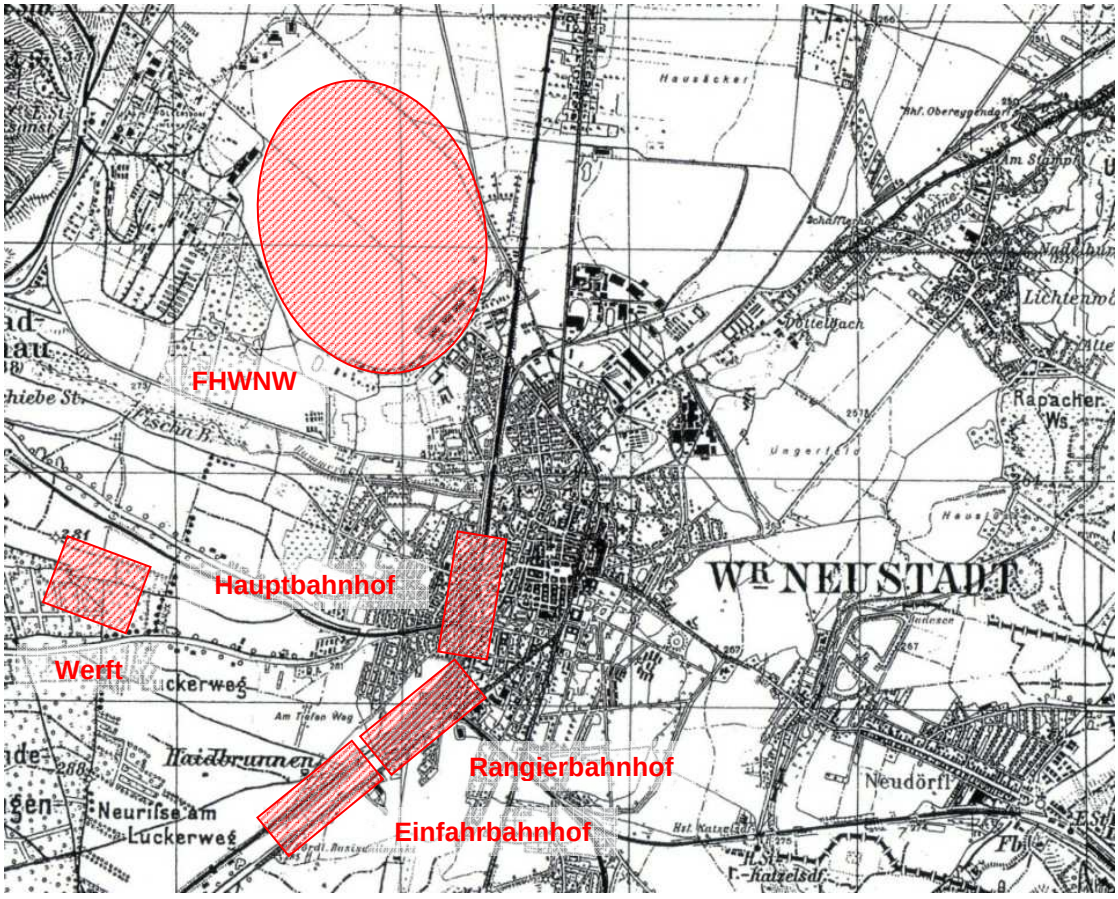
[636] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom Februar 1945.

3.4.2 Die Angriffe im März 1945

Zweck der Luftangriffe:[637]

Die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt waren am 4., 16. und 26. März 1945 Hauptangriffsziel der *15th USAAF*. Zusätzlich wurden auf die Stadt als Ausweichziel im März sechs Angriffe schwerer *USAAF*-Bomber durchgeführt und amerikanische Tiefflieger attackierten in zwei Angriffen vor allem die Einrichtungen des Fliegerhorstes. Die sowjetische Luftwaffe flog in den letzten Märztagen ihre ersten Angriffe auf die Stadt.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[638]



Anmerkungen:

FHWNW & Werft	**Fliegerhorst Wiener Neustadt West & Waldwerft**
Eisenbahnanlagen	**Hauptbahnhof** („Station and Goods Sidings")
	Rangierbahnhof („Main Sorting Sidings")
	Einfahrbahnhof („Reception Sidings")

[637] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing March 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945.

[638] *AFHRA* MF A6516: Various Strike Assessment Reports Wiener Neustadt 1945.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der Alliierten:

Wiener Neustadt (4. März 1945 – *USAAF*-Hauptangriff):[639]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304. BW	1. 7.	M/Y	PFF	459.	12.41 14.07	B-24	4 19	3 19	8x500lbs	RDX	172	43.0	---
	2.	M/Y	PFF	455.	12.55	B-24	33	17	8x500lbs	RDX	132	33.0	---
	3. 6.	M/Y	PFF	456.	13.00 13.19	B-24	20 20	13 19	8x500lbs	RDX	243	60.7	---
	4. 5.	M/Y	PFF	454.	13.03 13.12	B-24	20 12	20 12	8x500lbs	RDX	246	61.5	---
15th USAAF							**128**	**103**			**793**	**198.2**	**---**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
305.FW	W.N.	Esk. Hin/Rück	14.	12.45	P-38	51	44	---
Begleitschutz bis Wiener Neustadt, „Strafing“ im Raum Graz						**51**	**44**	**---**

Wiener Neustadt (12. März 1945 – *USAAF*-Alternativangriff):[640]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304.BW	1.	M/Y	PFF	456.	13.52	B-24	11	11	8x500lbs	RDX	84	21.0	---
15th USAAF							**11**	**11**			**84**	**21.0**	**---**

Wiener Neustadt (14. März 1945 – *USAAF*-Alternativangriff):[641]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304. BW	1.	M/Y	PFF	459.	11.14	B-24	42	42	8x500lbs	RDX	396	99.0	---
	2.	M/Y	PFF	454.	11.15	B-24	42	41	8x500lbs	RDX	378	94.5	---
	3.	M/Y	PFF	456.	11.23	B-24	42	41	8x500lbs	RDX	370	92.5	---
49.BW	4.	M/Y	PFF	484.	12.02	B-24	34	34	8x500lbs	RDX	330	82.5	1
	5.	M/Y	PFF	461.	12.04	B-24	36	36	8x500lbs	RDX	306	76.5	---
	6.	M/Y	PFF	455.	12.10	B-24	42	41	8x500lbs	RDX	372	93.0	---
	7.	M/Y	PFF	451.	12.13	B-24	39	39	8x500lbs	RDX	304	76.0	---
5.BW	8.	M/Y	PFF	99.	14.27	B-17	8	8	12x500lbs	RDX	94	23.5	---
15th USAAF							**285**	**282**			**2.550**	**637.5**	**1**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Esk. Hin/Rück	1.	?	P-38	44	42	---
	W.N.	Esk. Hin/Rück	52.	?	P-51	48	46	---
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**92**	**88**	**---**

[639] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 4. March1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 591, Attacks of 4. März 1945.
[640] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 12. March1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 599, Attacks of 12. March1945.
[641] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 12. March1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 601, Attacks of 14. March 1945.

Wiener Neustadt (15. März 1945 – *USAAF*-Alternativangriff):[642]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304.BW	1.	M/Y	vis.	455.	11.21	B-24	7	7	8x500lbs	RDX	54	13.5	---
49.BW	2.	M/Y	vis.	484.	11.53	B-24	37	37	8x500lbs	RDX	290	72.5	---
	3.	M/Y	vis	461.	11.54	B-24	36	35	8x500lbs	RDX	236	59.0	1
55.BW	4.	M/Y	vis.	460.	12.49	B-24	20	14	8x500lbs	RDX	136	34.0	---
47.BW	5.	M/Y	vis.	376.	13.32	B-24	8	8	8x500lbs	RDX	57	14.2	---
	6.	M/Y	vis.	98.	13.51	B-24	3	3	8x500lbs	RDX	24	6.0	---
15th USAAF							**111**	**104**			**797**	**199.2**	**1**

Wiener Neustadt (16. März 1945 – *USAAF*-Hauptangriff):[643]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
47.BW	1,2,3, 4	M/Y	PFF	376.	12.02	B-24	38	37	8x500lbs	GP	281	70.2	---
	5,6	M/Y	PFF	98.	12.12	B-24	27	26	8x500lbs	GP	200	50.0	---
	7	M/Y	PFF	483.	13.32	B-17	17	12	8x500lbs	GP	139	34.7	---
	8, 9, 10	M/Y	vis.	450.	13.47	B-24	31	31	8x500lbs	GP	238	59.5	2
	11,12 13,14	M/Y	vis.	449.	13.53	B-24	38	38	8x500lbs	GP	304	76.0	---
15th USAAF							**151**	**144**			**1.162**	**290.4**	**2**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Esk. Hin/Rück	31.	11.45	P-51	14	14	---
				13.50	P-51	21	18	4
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**35**	**32**	**4**

Wiener Neustadt (18. März 1945 – *USAAF*-Tiefflliegerangriff):[644]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Jägergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				FG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
305. FW	1.	FHWNW	Straf.	325.	13.30	P-51	39	39	---	---	---	---	3
Tiefflliegerangriff							**39**	**39**			**---**	**---**	**3**

[642] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 15. March1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 602, Attacks of 15. März 1945.
[643] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 16. March1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 591, Attacks of 16. March 1945.
[644] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Strafing Mission 18. March1945. – *AFHRA* MF A6389: Intops Summary No. 605, Attacks of 18. March 1945.

Wiener Neustadt (20. März 1945 – *USAAF*-Alternativangriff):[645]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5.BW	1.	M/Y	PFF	2.	14.31	B-17	12	12	10x500lbs	GP	120	30.0	---
15th USAAF							**12**	**12**			**120**	**30.0**	**---**

Wiener Neustadt (23. März 1945 – *USAAF*-Alternativangriff):[646]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
304. BW	1.	M/Y	vis.	455.	12.03	B-24	---	1	12x500lbs	GP	12	3.0	---
15th USAAF							---	1			12	3.0	---

Wiener Neustadt (26. März 1945 – *USAAF*-Hauptangriff):[647]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
5. BW	1,2,3	M/Y	PFF	463.	10.53	B-17	24	21	40x100lbs	GP	738	32.0	---
	4,5,6	M/Y	PFF	99.	10.56	B-17	35	27	40x100lbs	GP	972	49.0	---
	7,8,9	M/Y	PFF	2.	11.04	B-17	32	29	40x100lbs	GP	1.100	55.0	---
	10,11, 12	M/Y	PFF	483.	11.10	B-17	32	28	40x100lbs	GP	977	49.0	---
	13,14, 15	M/Y	PFF	97.	11.13	B-17	32	28	40x100lbs	GP	963	48.0	---
	16,17, 18	M/Y	PFF	301.	11.15	B-17	31	28	40x100lbs	GP	1.058	53.0	---
55. BW	19.	M/Y	PFF	465.	14.20	B-24	27	6	40x100lbs	GP	108	13.0	---
	20,21	M/Y	PFF	460.	14.32	B-24	24	15	40x100lbs	GP	264	33.0	---
47. BW	22.	M/Y	vis.	376.	15.23	B-24	8	8	40x100lbs	GP	320	16.0	---
15th USAAF							**245**	**190**			**6.500**	**348.0**	**---**

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
306.FW	W.N.	Escort	325.	11.15	P-51	39	37	4
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**39**	**37**	**4**

[645] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 20. March1945. – *AFHRA* MF A6389: Intops Summary No. 607, Attacks of 20. March 1945.
[646] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 23. March1945. – *AFHRA* MF A6389: Intops Summary No. 610, Attacks of 23. March 1945.
[647] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 26. March1945. – *AFHRA* MF A6389: *15th USAAF* Attacks of Communications 26. March 1945

Wiener Neustadt (29. März 1945 – Sowjetischer Nachtangriff):[648]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	Bombentyp	abgew.	abgew.	
---	1.	M/Y	Vis.	14.Gd	19.40	B-25	13	13	AS-50	130	6.5	1
	2.	M/Y	Vis.	BRgt	19.45	B-25	12	12	AS-50	120	6.0	
5. Luftarmee							**25**	**25**		**250**	**12.5**	**1**

Eingesetzte Kräfte und Verluste der deutschen Luftwaffe:[649]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Gruppe	Zeit		ab	an	
NJG100	W.N.	Abwehr	II.	?	Ju88	4	4	---
8. Jagddivision, Luftflotte Reich						**4**	**4**	**---**

Wiener Neustadt (30. März 1945 – *USAAF*-Alternativangriff):[650]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung	Typ	Stück	Ton.	Verl
				BG	Zeit		ab	an	je Bomber		abgew.	abgew.	
47. BW	1.	M/Y	PFF	449.	11.23	B-24	4	3	40x100lbs	GP	190	8.0	---
5. BW	2.	M/Y	PFF	483.	11.35	B-17	2	1	40x100lbs	GP	40	2.0	---
15th USAAF							**6**	**4**			**230**	**10.0**	**---**

Wiener Neustadt (30. März 1945 – Sowjetischer Jägervorstoß):[651]

Gesch.	Ziel	Auftrag	Jägergruppe		Typ	Jäger		Verl
			Verband	Zeit		ab	an	
--	Raum W.N.	Aufkl.	288. JgFlDiv	Mittag	Jak-3	15	15	---
Begleitschutz bis Wiener Neustadt						**15**	**15**	**---**

[648] ZAMO (ЦАМО): фонд 5. VA, опись 6515, дело 330/331: Kriegstagebuch der sowjetischen 5. Luftarmee von 10. März bis 13. April 1945, Einträge vom 29. März 1945. – Der Bombenangriff wurde von zweimotorigen Bombern vom Typ B-25 *Mitchell* des sowjetischen 14. Gardebomberregiments der sowjetischen 5. Luftarmee geflogen. Das 14. Gardebomber-regiment war mit Flugzeugen aus amerikanischen Hilfslieferungen ausgestattet. Gleichzeitig mit dem Angriff der sowjetischen Bomber auf Wiener Neustadt erfolgte auch ein Nachtangriff auf Ödenburg. Der Abwurf der Bomben erfolgte mittels „Ausleuchtern", d. h. unmittelbar vor dem Angriff wurden von vorausfliegenden Flugzeugen Leuchtbomben zur Zielmarkierung abgeworfen. Die nachfolgenden Flugzeuge warfen danach ihre Bomben in den, durch die Leuchtbomben markierten, Zielraum ab.

[649] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 962.

[650] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 30. March1945. – *AFHRA* MF A6389: Intops Summary No. 617, Attacks of 30. March 1945.

[651] ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Einträge vom 30. März 1945. – Der Vorstoß dieses sowjetischen Verbandes der 288. Jagdfliegerdivision mit Jägern vom Typ Jak-3 diente dazu, deutsche Luftwaffenmaschinen gezielt zu suchen und zu bekämpfen. Die sowjetischen Piloten beantragen dabei am 30. März 1945 den Abschuss von insgesamt fünf Fw190. Dabei kann es sich entweder um deutsche (I., II., oder III. Gruppe Schlachtgeschwader 10) oder ungarische Maschinen (Ungarische Schlachtgruppe 102) gehandelt haben.

Wiener Neustadt (31. März 1945 – *USAAF*-Tiefffliegerangriff):[652]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Jägergruppe		Typ	Bomber		Zuladung je Bomber	Typ	Stück abgew.	Ton. abgew.	Verl
				FG	Zeit		ab	an					
305.FW	1.	W.N.	Straf.	1.	09.35	P-38	39	38	---	---	---	---	5
Tiefffliegerangriff							**39**	**38**					**5**

Wiener Neustadt (31. März 1945 – Sowjetischer Nachtangriff):[653]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung Bombentyp	Stück abgew.	Ton. abgew.	Verl
				BG	Zeit		ab	an				
---	1.,2.	M/Y	Vis.	262. NBDiv	18.00	Po2	13	13	AS-50	52	2.6	
17. Luftarmee							**13**	**13**		**52**	**2.6**	

Erzieltes Ergebnis der Bombenabwürfe:

Wiener Neustädter Bahnanlagen:

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (4. März 1945):[654]
Rangierbahnhof:
Total zerstört: Südkopf des Ausfahrbahnhofes durch 43 Treffer total zerstört, 23 Geleise unterbrochen, Rangierbetrieb ruht vollständig, teilweise Wiederaufnahme vermutlich erst am 8. März, voller Betrieb ab 11. März; Volltreffer auf Piusbaubaracke beim Heizhaus, Verbindungsgeleise zwischen Aspangbahn der ungarischen Strecke und Ausfahrbahnhof zerstört;
Schwer beschädigt: Nebengebäude der Fahrdienstleitung, Pumpenanlage;
Streckenhauptgeleise nicht beschädigt, daher bei Fernverkehr keine Unterbrechungen.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (12. März 1945):[655]
Kein Schaden.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (14. März 1945):[656]
etwa 75 Treffer auf Bahnanlagen;
Total zerstört: eine Baracke beim Heizhaus zerstört;
Schwer beschädigt: Kranleitung auf Personenbahnhof; 15 Geleise beschädigt; Südkopfausfahrt ausgefallen; im Heizhausbereich zwei Baracken; 25 Waggons entgleist und beschädigt;
Leicht beschädigt: Abfahrthalle, nördliches Stellwerk;
Eisenbahnstrecke nach Ödenburg zwei Treffer; Aspangbahnstrecke ein Treffer, Pottendorferlinie zwei Treffer, Schneebergbahn fünf Treffer; Strecke Semmering ein Treffer; Inbetriebnahme sämtlicher Strecken unbestimmt.

[652] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Strafing Mission 31. March1945. – *AFHRA* MF A6389: Intops Summary No. 618, Attacks of 31. March 1945.
[653] ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Eintrag vom 31. März 1945. – Bei den Flugzeugen vom Typ Po2 der sowjetischen 262. Nachbomberdivision handelte es sich um langsam fliegende einmotorige Doppeldeckermaschinen welche von der sowjetischen Armee gezielt für nächtliche Störangriffe eingesetzt wurden.
[654] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 4. März 1945.
[655] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 12. März 1945.
[656] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 14. März 1945.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (15. März 1945):[657]
etwa 130 Treffer auf Bahngelände (Gleisanlagen), die Beschädigungen sind durchwegs schwer;
Total zerstört: Vorbahnhof durch 30 Treffer, Mitte des Hauptbahnhofes von Gleis 24 bis Zollmagazin 13 Treffer, siebzehn Geleise am Rangierbahnhof (Ein- und Ausfahrbahnhof), 70 Waggons darunter zehn durch Brand zum Teil total zerstört zum Teil schwer beschädigt;
Schwer beschädigt: Nordkopf des Hauptbahnhofes, Nordkopf des Heizhauses, Gütermagazin durch Brand;
mit Ausnahme eines Pendelverkehrs Wiener Neustadt - Wien vorerst gänzliche Einstellung des Verkehrs.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (16. März 1945):[658]
etwa 180 Treffer auf den Bahnanlagen;
Schwer beschädigt: Hauptbahnhof: Gebäude und Gleisanlagen schwer und mittelschwer beschädigt, Rangierbetrieb auf 14 Tage unmöglich, Ein- und Durchfahrten vom 15. auf 16. März für insgesamt 48 Stunden unterbrochen, Strecke Wiener Neustadt - Wien, Wiener Neustadt - Bad Fischau, Wiener Neustadt - St. Egyden mehrfach getroffen, ab 16. März wieder eingeschränkter Pendelverkehr.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (20. März 1945):[659]
Abstellbahnhof einige Treffer auf den Gleisanlagen, keine Zugsunterbrechung.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (23. März 1945):[660]
drei Treffer auf Reichsbahngelände Gleisschäden auf Gleis 1a und 9 bei km 49.2;
Zugverkehr nicht unterbrochen.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (26. März 1945):[661]
etwa 500 Treffer auf Ein und Ausfahrbahnhof sowie im Heizhausbereich;
Total zerstört: Rangierbahnhof (Ein- und Ausfahrbahnhof) zur Gänze, Ausländerlager und ein Lokschuppen durch Brand, sämtliche Bahnlinien durch Treffer schwer getroffen und unterbrochen;
Schwer beschädigt: erhebliche Schäden an Gleisanlagen und Waggons;
Durchgangsverkehr Richtung Süden unmöglich; wird durch Pendelverkehr aufrecht erhalten; Pendelverkehr Richtung Norden ebenfalls wieder aufgenommen.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (29. März 1945):[662]
Bombenabwurf auf Rangierbahnhof, kein Schaden feststellbar.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (30. März 1945):[663]
Kein Schaden feststellbar.

Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (31. März 1945):[664]
Kein Schaden feststellbar.

Zivilverkehr Richtung Wien und Graz unterbrochen, Pendelverkehr eingerichtet, Mil. Transportverkehr möglich.

[657] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 15. März 1945.
[658] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 16. März 1945.
[659] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 20. März 1945.
[660] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 23. März 1945.
[661] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 26. März 1945.
[662] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 29. März 1945.
[663] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 30. März 1945.
[664] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 31. März 1945.

Wiener Neustädter Flugzeugwerke (Belegschaft ca. 1.000 Personen)
W.N.F. XI (14. März 1945):[665] (vormals W.N.F. I, Bf109-Endmontage): **Total zerstört:** Halle 17; **Schwer beschädigt:** Halle 22; **Mittelschwer beschädigt:** Halle 11, Halle 45; mehrere Flugzeugrümpfe zerstört; ***Produktionsausfall unbestimmt, Produktion geht weiter.***

Fliegerhorst (Belegung: II./KG4, II./NJG100, 1./(F) Nacht) **und Werft 5./XVII**
Fliegerhorst (18. März 1945):[666] **Waldwerft und Abstellplätze:** **Total zerstört**: zwei Ju52 Transportflugzeuge, ein Do17-Aufklärer (1./(F) Nacht), eine Ju88G-Nachtjäger (4./NJG100); **Schwer beschädigt:** ein Do17-Aufklärer (1./(F) Nacht). **Fliegerhorst (31. März 1945):**[667] Kein Schaden feststellbar.

Beurteilung des erreichten Ergebnisses durch die *USAAF*:[668]

Durch den Angriff der *USAAF*-Bomber vom 4. März 1945 waren der Einfahrbahnhof und der Rangierbahnhof in Wiener Neustadt das erste Mal nachhaltig getroffen worden. Eine Rangiertätigkeit wurde aufgrund der Zerstörungen für mehrere Tage als unmöglich angenommen. Tatsächlich konnten die *USAAF*-Aufklärer erst am 11. März 1945 wieder Aktivität erkennen. Beim Angriff vom 14. März konnte man keine Treffer am Boden beobachten, da die komplette Bombenlast von über 600 Tonnen „blind“, d. h. mittels H2X-Radar durch eine geschlossene Wolkendecke abgeworfen worden war – mit

[665] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 14. März 1945.
[666] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 18. März 1945. – The National Archive (NA), Kew, London: DEFE 3/519, BT7759 und DEFE 3/520, BT8051, Meldung Tiefflugangriff von sechs P-51 *Mustang* auf Waldwerft und Abstellplätze zwischen 12.45 und 13.20 Uhr.
[667] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 31. März 1945.
[668] *AFHRA* MF 25175: Target Files Marshalling Yards Wiener Neustadt. – *AFHRA* MF MAAF187: Railway Traffic Center Wiener Neustadt. – *AFHRA* MF 6388: Photo Interpretation Report No. 15DE/9, 5. March 1945. – *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. D.B.345 and 15.D.B./16. 15. March 1945. – *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. 15.D.B/17. 16. March 1945. – *AFHRA* MF 6388: Interpretation Report No. 15D.B./20. 20 March 1945. – *AFHRA* MF 6388: Interpretation Report No. D.B.351. 21. March 1945. – *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. 15D.B./31. 26. March 1945. – Über die ersten sowjetischen Angriffe auf Wiener Neustadt liegen keine detaillierten Auswertungen vor.

verheerenden Folgen für die Stadt und ihre zivile Bausubstanz. Ein *USAAF*-Aufklärungsflug am 15. März 1945 kam zum Ergebnis, dass die Abstell- und Verschubanlagen im Bereich des Haupt- und des Rangierbahnhofes neuerlich beträchtlich beschädigt waren und dass auch zivile Wohnviertel durch fehlgeworfene Bombentreffer schwer beschädigt worden waren. Beim Angriff von 16. März 1945 gelang es, die Nord-Südverbindung effektiv zu unterbrechen. Der Abwurf von über 6.000 Stück 50 kg Splitterbomben am 26. März 1945 bedeutete die endgültige Zerstörung des Rangierbahnhofes. Er wurde als zu 100 % zerstört beurteilt.

Beurteilung der Angriffe durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[669]

Am verheerendsten wurden die Angriffe von 4., 14., 15., 16. und 26. März beurteilt. An allen fünf Angriffstagen wurde der Rangierbahnhof schwer getroffen. Bereits nach dem Angriff vom 4. März wurde er als großflächig zerstört und nur mehr eingeschränkt nutzbar beurteilt. Priorität hatte die Aufrechterhaltung aller Durchgangsverbindungen. Dies gelang auch bis Ende März 1945 mit maximalen Unterbrechungen von 48 Stunden. Beim Abwurf der Bomben durch die geschlossene Wolkendecke am 14. März 1945 waren erneut die Anlagen des „Werk I“ der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ getroffen worden, wo man inzwischen plante, eine Endmontage für He162-Strahljäger einzurichten. Auf die Ende März 1945 immer häufiger werdenden Nachteinflüge sowjetischer Bomber reagierte die 8. Jagddivision mit dem Einsatz von Nachtjägern. Vom II./NJG100 wurden dazu auch von Wiener Neustadt aus Einsätze geflogen. Einer der ersten erfolgte durch Ju88G der 4./NJG100 in der Nacht von 21. auf den 22. Februar 1945 gegen einen Angriff der sowjetischen 5. Luftarmee gegen Pressburg. Beim Angriff sowjetischen Bomber am Abend des 29. März 1945 gelang der 4./NJG100 der Abschuss eines Bombers über Wiener Neustadt. Ende März und Anfang April 1945 erfolgten die letzten Einsätze von Verbänden der zurückweichenden Luftflotte 4 gegen die Spitzen der vorrückenden sowjetischen Truppen.

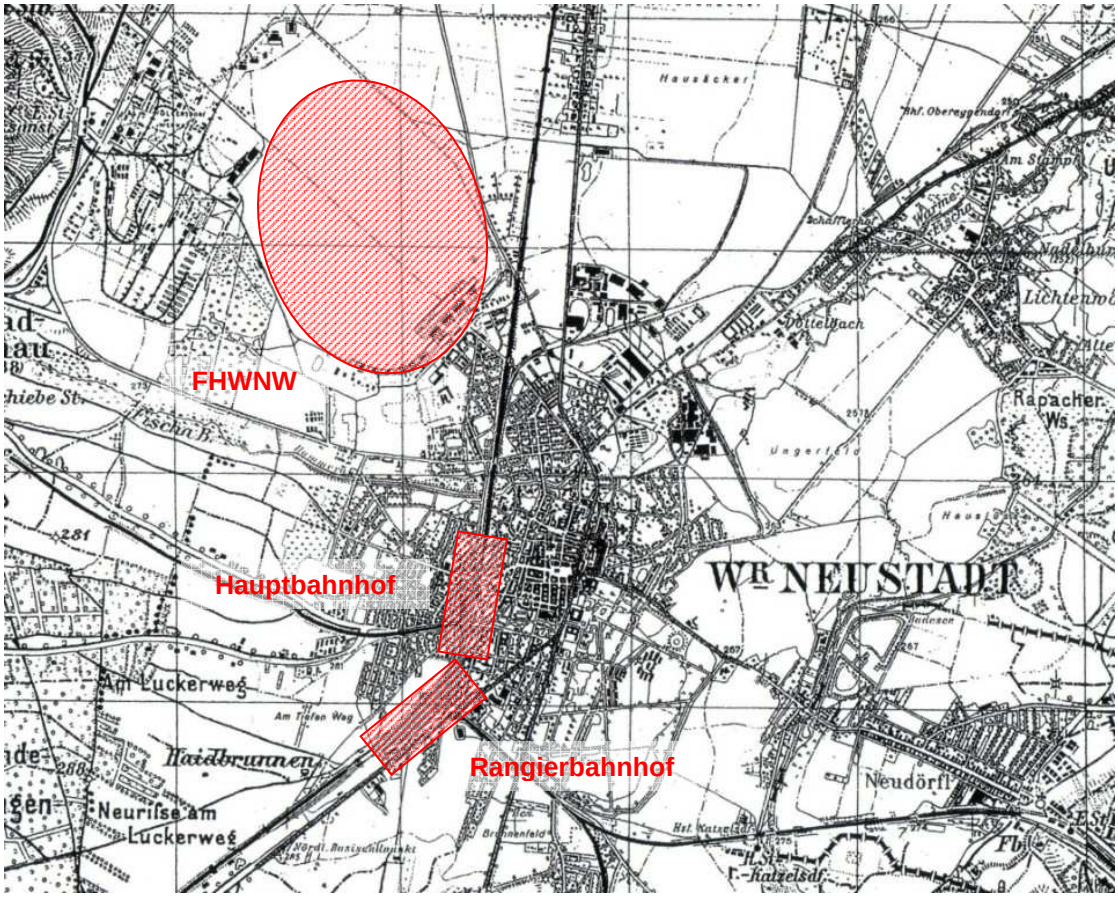
[669] BAMA RW 21-46/11: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom März 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 5. VA, опись 6515, дело 330/331: Kriegstagebuch der sowjetischen 5. Luftarmee von 10. März bis 13. April 1945, Einträge vom 21. Und 22. Februar 1945. – NA: DEFE 3/509, BT5477, DEFE 3/510, BT5509 u. BT5511, Einsatzmeldung II./NJG100 21./22. Februar 1945.

3.4.3 Die Angriffe im April 1945

Zweck der Luftangriffe:[670]

Am 2. April 1945 wurde Wiener Neustadt von sowjetischen Truppen eingenommen. Zuvor erfolgten noch ein sowjetischer Nachtangriff und zwei sowjetische Tieffliegerangriffe auf die Stadt. Die *15th USAAF* hingegen führte einen letzten „Strafing"-Einsatz am 2. April 1945 im Raum Wiener Neustadt durch. Mit diesem wollte man ein letztes Mal Bodenziele am Wiener Neustädter Fliegerhorst und entlang der Südbahnlinie angreifen.

Vorgesehene Angriffsziele in Wiener Neustadt:[671]



Anmerkungen:

FHWNW & Werft	**Fliegerhorst Wiener Neustadt West & Waldwerft**
Eisenbahnanlagen	**Hauptbahnhof** („Station and Goods Sidings")
	Rangierbahnhof („Main Sorting Sidings")

[670] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing April 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945.

[671] *AFHRA* MF A6516: Various Strike Assessment Reports Wiener Neustadt 1945.

Eingesetzte Kräfte und Verluste der Alliierten:

Wiener Neustadt (1. April 1945 – Sowjetischer Tieffliegerangriff):[672]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Jägergruppe		Typ	Bomber		Zuladung Bombentyp	Stück abgew.	Ton. abgew.	Verl
				FG	Zeit		ab	an				
---	1.	M/Y	Straf.	194. JFlDiv	Nach-mittag	La5	28	28	---	---	---	---
	2.	M/Y	Straf.	288. JFlDiv		Jak9	75	75	---	---	---	1
17. Luftarmee							**103**	**103**		**---**	**---**	**1**

Wiener Neustadt (1. April 1945 – Sowjetischer Nachtangriff):[673]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Bombergruppe		Typ	Bomber		Zuladung Bombentyp	Stück abgew.	Ton. abgew.	Verl
				BG	Zeit		ab	an				
---	1.,2.	M/Y	vis.	262. NBDiv	21.00 ?	Po2	15	15	AS-50	60	3.0	---
17. Luftarmee							**15**	**15**		**60**	**3.0**	**---**

Wiener Neustadt (2. April 1945 – Sowjetischer Tieffliegerangriff):[674]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Jägergruppe		Typ	Bomber		Zuladung Bombentyp	Stück abgew.	Ton. abgew.	Verl
				FG	Zeit		ab	an				
	1.	M/Y	vis.	262. NBDiv	Mor-gen	Po2	15	15	AS-50	60	3.0	---
	2.	M/Y	Straf.	288. JFlDiv	Vor-/ Nach mittag	Jak9	72	72	---	---	---	---
	3.	M/Y	vis.	244. BDiv		Mk3	14	14	AS-100 AS-25	72 160	7.2 4.0	---
17. Luftarmee							**101**	**101**		**292**	**14.2**	**---**

Wiener Neustadt (2. April 1945 – *USAAF*-Tieffliegerangriff):[675]

Gesch.	Welle	Ziel	Meth.	Jägergruppe		Typ	Bomber		Zuladung je Bomber	Typ	Stück abgew.	Ton. abgew.	Verl
				FG	Zeit		ab	an					
305.FW		W.N.	Straf.	14.	09.50	P-38	34	34	---	---	---	---	1
Tiefflliegerangriff							**34**	**34**			**---**	**---**	**1**

[672]ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945. Eintrag vom 1. April1945. – Der Angriff in den Raum Wiener Neustadt wurde von einem gemischten Verband der 194. und der 288. Jagdfliegerdivision und durch Jagdflugzeuge vom Typ La5 und Jak9 geflogen. Die sowjetischen Piloten beantragten den Abschuss von vier Fw190 bei dem Verlust von einer Jak9. Bei den deutschen Verlusten kann es sich entweder um deutsche (I., II., oder III. Gruppe Schlachtgeschwader 10) oder ungarische Maschinen (Ungarische Schlachtgruppe 102) gehandelt haben.

[673]ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Eintrag vom 1. April 1945.

[674]ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Eintrag vom 2. April 1945.

[675]*AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Strafing Mission 2. April 1945.

Erzieltes Ergebnis der Bombenabwürfe:

Wiener Neustädter Bahnanlagen:
Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (1. April 1945):[676] Kein Schaden feststellbar. **Eisenbahnanlagen Wiener Neustadt (2. April 1945):**[677] Kein Schaden feststellbar.

Fliegerhorst (Belegung: II./KG4, II./NJG100, 1./(F) Nacht) **und Werft 5./XVII**
Fliegerhorst (1. April 1945):[678] Bordwaffenbeschuss, Kein Schaden feststellbar. **Fliegerhorst (2. April 1945):**[679] Bordwaffenbeschuss, Kein Schaden feststellbar.

Beurteilung der Angriffe durch *USAAF*:[680]

Am 2. April 1945 wurde von amerikanischen F-5 das letzte Mal Aufklärung über Wiener Neustadt geflogen. Das Ergebnis der Bombenangriffe der letzten beiden Monate auf Wiener Neustadt wurde nach einer Auswertung der gemachten Fotos von den Auswerteoffizieren der *15th USAAF* in einer abschließenden Beurteilung zusammengefasst:

---

[676] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 1. April 1945. – *AFHRA* MF A6389: Intops Summary No. 620, Attacks of 2. April 1945.
[677] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 2. April 1945.
[678] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 1. April 1945.
[679] WNSA: Luftschutzschadensmeldung 2. April 1945.
[680] *AFHRA* MF A6389: Interpretation Report No. D.B.358 2. April 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Eintrag vom 2. April 1945. – Über das Ergebnis der sowjetischen Angriffe auf Wiener Neustadt liegen keine detaillierten Auswertungen von sowjetischer Seite vor. Die sowjetische Auswertung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Auflistung des bei den Angriffen vernichteten deutschen Militärgeräts ohne dabei jedoch spezifisch Orte der Zerstörung zu nennen. In der Zusammenfassung der Angriffe des 2. April 1945 wird erwähnt, dass in Wiener Neustadt zehn Explosionen und fünfzehn Brände wahrgenommen wurden. Des Weiteren gelang es am 2. April 1945 im Raum Wiener Neustadt eine Vielzahl an deutschen Panzern, gepanzerten Fahrzeugen sowie Militärfahrzeugen zu vernichten, sowie eine Fw190 abzuschießen. An eigenen Verlusten wurde eine La5 angegeben.

„Alle Gleise im Bereich des Rangierbahnhofs und beim Heizhaus im Bereich des nördlichen Endes der Rangieranlagen sind nach wie vor völlig zerstört und von einer Vielzahl an Kratern und entgleisten und zerstörten Güterwaggons bedeckt. An den beiden Hauptdurchgangsgleisen sind an mehreren Punkten Reparaturarbeiten zu erkennen und ein Gleis ist über die gesamte Länge, im Süden vom Westrand des Verschiebebahnhofs beginnend bis in den Bereich des Hauptbahnhofes und von dort weiter Richtung Norden, instand gesetzt und befahrbar. Zumindest je eine Spur ist befahrbar nach Neunkirchen, Willendorf, Baden und Sopron. Die direkte Verbindung von Sopron nach Neunkirchen ist weiterhin an mehreren Stellen in der Nähe des Heizhauses unterbrochen, aber es erscheint eine Befahrung der Strecke durch eine Umleitung über eine Spur des Hauptbahnhofes möglich zu sein. Zum Zeitpunkt der Aufnahme sind keinerlei Aktivitäten von Lokomotiven zu erkennen."

Am 2. April 1945, dem Tag der Einnahme der Stadt Wiener Neustadt durch die sowjetischen Truppen, erfolgten im Großraum Wiener Neustadt laufende Angriffe von sowjetischen Fliegerverbänden zur Luftnahunterstützung. Dazu wurden im Luftraum südlich von Wien bis Wiener Neustadt auch Schlachtflieger vom Typ Il2 *Stormovik* eingesetzt. Diese Il2 waren auch im Raum Wiener Neustadt im Einsatz, da russische Piloten des 10. Schlachtfliegerkorps (10.SchFlKps) von Luftkämpfen mit amerikanischen Jägern im Raum Wiener Neustadt berichteten. Dabei dürfte es sich entweder um amerikanische P-38 *Lightning* der *14th FG* oder P-51 *Mustang* der *325th FG* gehandelt haben. Letztere befanden sich auf dem Rückflug aus dem Raum Wien in Richtung Süden, als über den Fischauer Vorbergen und dem Piestingtal, westlich von Wiener Neustadt, acht Bf109 und sieben Fw190 der deutschen Luftwaffe entdeckt wurden. In den Luftkämpfen mit diesen beantragten die US-Piloten den Abschuss von drei Maschinen, verloren aber drei P-51 *Mustang*. Die im Raum Wiener Neustadt eingesetzte *14th FG* verlor ebenfalls eine P-38 aus ungeklärter Ursache. Beide amerikanischen Verbände berichteten aber über keine Feindberührung mit sowjetischen Flugzeugen.

Beurteilung der Angriffe durch die deutsche Luftwaffe sowie die Rüstungsinspektion XVII:[681]

Die fliegenden Verbände der zurückgehenden deutschen Luftflotte 4 nützen den Fliegerhorst Wiener Neustadt in den letzten Märztagen und ersten Apriltagen 1945 als Zwischenstopp auf ihrem Weg nach Westen. Von der 8. Jagddivision oder der Luftflotte 4 wurden keinerlei effektive Maßnahmen mehr gegen die einfliegenden amerikanischen oder sowjetischen Bomber und Jäger getroffen. Die letzten in Wiener Neustadt liegenden Verbände der deutschen Luftwaffe (II. Gruppe/Kampfgeschwader 4, II. Gruppe/Nachtjagdgeschwader 100, 1. Staffel/Fernaufklärungsgruppe Nacht) waren bis Ende März 1945 alle abgezogen. Beim Rückzug in Richtung Westen landeten in Wiener Neustadt auch mehrere ungarische Verbände. Darunter die Bf109 des Ungarischen Jagdgeschwaders 101 (UngJG101), die Fw190-Schlachtflieger der ungarischen Schlachtfliegergruppe 102 (UngSGrp102), die He46-Schlachtflieger der ungarischen Nachtschlachtgruppe (UngNSGrp) sowie die Me210-Nachtjäger der ungarischen Nachtjagdstaffel 5/1 „Eule“ (UngNJSt5/1). Die beiden zuletzt genannten Verbände zerstörten am 1. und 2. April 1945 ihre Maschinen auf dem Fliegerhorst Wiener Neustadt. Im Gegensatz dazu flog die ungarische Schlachtfliegergruppe 102 von Wiener Neustadt aus noch am 1. April 1945 einen Einsatz gegen russische Panzerspitzen des sowjetischen IX. Garde-mechanisierten-Korps südlich von Wiener Neustadt. Danach verlegten sie, ebenso wie die Bf109 des Ungarischen Jagdgeschwaders 101, weiter in Richtung Westen. Die letzten noch intakten und unzerstörten Einrichtungen des Fliegerhorstes Wiener Neustadt und der Waldwerft bei Weikersdorf wurden am 2. April 1945 auf Anordnung des Flugplatzkommandanten Oberst Huber gesprengt. Danach setzten sich die Bodeneinheiten des Fliegerhorstes in Richtung Westen ab. Somit hörte Wiener Neustadt als Standort der deutschen Luftwaffe am 2. April 1945 zu existieren auf.

[681] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 970. – ÖStA/AdR: Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945: Bericht über die Räumung und Zerstörung des Fliegerhorstes Wiener Neustadt vom 12. April 1945.

4. Benefit – Die Beurteilung der Zerstörung des Rüstungs- und Luftwaffenstandortes Wiener Neustadt durch die amerikanische Luftwaffe

Im dritten und letzten Abschnitt werden abschließend die Auswirkungen beschrieben, welche die Zerstörung der Wiener Neustädter Rüstungsindustrie für die deutsche Rüstungswirtschaft mit sich brachten. Vorrangig wird hierbei untersucht, ob die umfangreichen Bombardierungen der *USAAF* von 1943 bis 1945 die gewollte nachhaltige Zerstörung des Rüstungsstandortes und Verkehrsknotenpunktes Wiener Neustadt mit sich brachten. Das Schwergewicht der Betrachtungen gilt hierbei den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken", welche von den Amerikanern 1941/42 als bedeutendstes Ziel der deutschen Rüstungswirtschaft ausgewählt worden waren und welche diesen Status bis zum Jahr 1943 beibehielten. Erst die zunehmende Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" im Frühjahr 1944 sowie die erhöhte Produktion der *Messerschmitt*-Werke in Regensburg („Mtt-Werke") und Leipzig "Erla-Maschinenwerke") ließen die Bedeutung Wiener Neustadts ab dem Sommer 1944 zurückgehen. Auch widmeten sich die Alliierten neuen Zielkategorien, wie z. B. der deutschen Ölversorgung.

Die Amerikaner untersuchten nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges, ob sie die Bedeutung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" richtig eingeschätzt hatten und ob der Aufwand den Nutzen gerechtfertigt hatte. Dazu wurde im Sommer 1945 in Washington im Rahmen der *United States Strategic Bombing Survey* (*USSBS*) von der *Aircraft Divsion* der *USSBS* der Bericht mit dem Titel: *„Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, Wiener Neustadt, Austria"* verfasst.[681] In diesem Report untersuchten die amerikanischen *USSBS*-Auswertespezialisten im Detail die Rolle, welche die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" in der deutschen Luftwaffenrüstung während des Zweiten

[681] AFHRA, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, Austria. Pentagon, Washington 1945. 1st Edition (Washington 1945).

Weltkrieges gespielt hatten. Als Quelle stand den Amerikanern dabei unter anderem der Werksleiter der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, Direktor Ing. Rudolf Steininger, zur Verfügung. Er lieferte detaillierte Angaben, welche mit weiteren zur Verfügung stehenden Informationen und Interviews abgeglichen werden konnten. Zwei Jahre später, im Jahr 1947, wurde die Untersuchung von der *USSBS* nochmals, in einer zweiten durch neue Statistiken und Auswertungen ergänzten und überarbeiten Auflage, herausgegeben.[682]

Neben der zusammenfassenden Darstellung der Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ von 1943 bis 1944 durch die *USAAF* soll in diesem Abschnitt auch auf die Vernichtung der Rüstungsproduktion des Wiener Neustädter „Raxwerks“ (V2- und Lokomotiventenderproduktion) sowie auf die Zerstörung der Luftwaffeneinrichtungen (Fliegerhorst, Luftpark und Werft) und der Wiener Neustädter Bahnanlagen von 1944 bis 1945 eingegangen werden. Die Ausschaltung des wichtigen Luftwaffenstandortes Wiener Neustadt hatte von 1944 bis 1945 nicht unbedeutende Folgen für die Einsatzführung der deutschen Luftwaffe im Südostraum. Die zunehmende Zerstörung des Verkehrsknotenpunktes Wiener Neustadt ab dem Februar 1945 hatte hingegen zu einem Zeitpunkt Auswirkungen auf den militärischen Transportverkehr in Richtung Ungarn und Balkan, als sich in diesem Raum die sowjetischen Armeen auf dem Vormarsch befanden und die deutschen Truppen dringend Nachschub benötigten. Die für diesen Abschnitt verwendeten Quellen finden sich im Hauptarchiv der amerikanischen Luftwaffe (*Air Force Historical Research Agency*, *AFHRA*), im Bundesarchiv/Militärarchiv (BAMA) in Freiburg im Breisgau sowie im Zentralarchiv des Verteidigungsministeriums der Russischen Föderation (ZAMO).

[682] AFHRA, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, Austria. 2nd Edition (Washington 1947).

4.1 Die Auswirkungen der USAAF-Luftangriffe auf die deutsche Luftwaffenfertigung von 1943 bis 1945

Am 6. Juni 1944, dem Tag der alliierten Landung in der Normandie, kündigte der alliierte Oberbefehlshaber, *General* Dwight D. Eisenhower, den versammelten Mitgliedern seinen Stabes lapidar an: „*If you see fighter aircraft over you, they will be ours!*“ [683] Mit diesem Satz drückte er aus, dass die deutsche Luftwaffe im Frühsommer 1944 von den Alliierten bereits erfolgreich geschlagen worden war. In den neun Monaten nach der Konferenz von Casablanca hatten es die Alliierten geschafft, die einstmals gefürchtete deutsche Luftwaffe in die Knie zu zwingen. Gegen sie war ab 1943 ein permanenter Abnutzungskrieg geführt worden, dem in nur wenigen Monaten ihre erfahrensten Piloten zum Opfer gefallen waren. Eine Lücke, die man nicht mehr kompensieren konnte. Weiters hatte die *USAAF* sukzessive die deutsche Luftwaffenproduktion angegriffen und sie in weiten Bereichen zerstört. Auch wenn es in Folge der deutschen Rüstungswirtschaft gelungen war, die zerstörten Anlagen aufzugeben und die Produktionen an anderen Standorten wieder aufzunehmen, so änderte dies nichts an der stetig abnehmenden Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffe. Mit den folgenden Angriffen der Alliierten auf die deutsche Treibstoffindustrie von 1944 bis 1945 wurde die deutsche Luftwaffe nachhaltig ihrer zum Einsatzbetrieb dringend notwendigen Betriebsstoffe beraubt.[684]

Der Zunahme der Einflüge der *USAAF* aus England und dem Mittelmeerraum gegen Ziele im Deutschen Reich im Sommer und Herbst 1943 wurde von Seiten der deutschen Rüstungswirtschaft mit einer erhöhten industriellen Produktion an einmotorigen Jagdflugzeugen begegnet. Man führte ab sofort vermehrt Jäger der „Reichsverteidigung“ zu. Zusätzlich verringerte der deutsche Luftwaffenführungsstab die Ausbildungszeit für Jägerpiloten von ca. 200 Flugstunden (Oktober 1942 bis Juni 1943) auf knapp 170 Stunden (Juli 1943 bis Juni 1944). Die deutsche Industrie versuchte durch Notfallpläne, die Jäger-Fertigung zu erhöhen. Im September 1943 wurde für September 1944 ein

[683] *AFHRA,* USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 1.
[684] Ebd., 1f.

geplanter monatlicher Ausstoß von 3.800 Jagdflugzeugen projektiert. Dies war eine enorme Steigerung, denn im September 1943 hatten tatsächlich 853 einmotorige Jagdmaschinen die sechs wichtigsten deutschen Flugzeugwerke (Bf109-Produktion: Wiener Neustadt, Regensburg, Leipzig; Fw190-Produktion: Oschersleben, Marienburg, Tutow) verlassen. Durch die im Herbst folgenden ersten schweren Schläge der *8th USAAF* und *15th USAAF* auf die deutschen Flugzeugproduktionsstätten sank die Zahl an fertiggestellten einmotorigen Jagdflugzeugen weiter ab. Folgende Übersicht zeigt den Rückgang der deutschen Jagdfliegerproduktion im zweiten Halbjahr 1943:[685]

Deutsche einmotorige Jagdfliegerproduktion (Bf109 u. Fw190) – 3. bis 4. Quartal 1943	
Monat	**Fertige Jagdflugzeuge**
Juli	1.050
August	914
September	853
Oktober	955
November	775
Dezember	560

Die ersten Angriffe der *USAAF* auf die deutsche Luftwaffenindustrie im Herbst und Winter 1943 waren trotz der erlittenen hohen Verluste erfolgreich gewesen. Doch die ansteigenden Verluste der *USAAF* führten zu einem unfreiwilligen Stopp der Angriffe. Es entstand eine Lücke von mehreren Monaten. Die im *AWPD-42* von der *USAAF* projektierten wiederholten Angriffe konnten somit nicht sofort durchgeführt werden. Sie wären aber notwendig gewesen, denn jede Pause machte es den bereits getroffenen deutschen Flugzeugwerken möglich, die beschädigten Einrichtungen wieder instandzusetzen bzw. diese zu verlagern. Diese Vorgehensweise war von den *USAAF*-Strategen bereits im Jahr

[685] *AFHRA,* USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 30.

1942 vorausgesagt worden, als sie im *AWPD-42* bezüglich der Angriffe auf die elf bedeutendsten deutschen Flugzeugproduktionsstätten schrieben:[686]

"A successful attack on this type of target is likely to reduce production to zero for about a period of two (2) months. Thus, if all eleven (11) targets are dealt with, the effect would be to reduce the output [by] about one thousand (1.000) airplanes, after which production will return to normal and further attacks would become necessary on these or new locations."

Die deutsche Rüstungswirtschaft nützte umgehend die Zwangspause, welche für die *USAAF* durch die hohen Verluste, aber auch durch das Winterwetter 1943/44 entstanden war. In den wenigen Monaten bis zur *USAAF*-Operation *BIG WEEK* im Februar 1944 konnten weite Bereiche der angegriffenen deutschen Jagdflugzeugfertigungsstätten effektiv verlagert werden. Die Fertigungseinrichtungen wurden dazu in „Fertigungsringe" ausgelagert und zum Teil in unterirdischen Produktionsstätten disloziert. Als die *USAAF* nach der Winterpause und mit Verfügbarkeit der weitreichenden Begleitjäger wieder damit begann, ihre Angriffe aufzunehmen, stand sie vor dem Problem, dass die wichtigsten Produktionsstätten der Jagdflugzeugfertigung sich mittlerweile auf ein weites Netz von Zulieferbetrieben abstützen konnten. Diese zu identifizieren war durch den Einsatz von hochfliegenden Aufklärern nur mehr äußerst eingeschränkt möglich. Es gab nun nicht nur große Fabrikanlagen, sondern die Produktion fand zunehmend gut getarnt in kleinen Fabrikobjekten statt. Die großen Objekte konnte man gezielt zerstören, doch die kleinen Betriebe konnte man nicht aufklären. Die durch die folgenden *USAAF*-Angriffe bis zum Sommer 1944 bewirkte Zerstörung der Hauptstandorte der Luftwaffenproduktion führte daher schließlich nicht zum von den Alliierten geplanten weitgehenden Fertigungsausfall. Im Gegenteil, die Fertigung an deutschen Jagdflugzeugen stieg bis Ende des Jahres 1944 weiter an. Folgende Übersicht zeigt den neuerlichen Anstieg der deutschen Jagdfliegerproduktion im Jahr 1944:[687]

[686] *AFHRA*, Air Force Library, AWPD-42, 28.
[687] AFHRA, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 30.

Deutsche einmotorige Jagdfliegerproduktion (Bf109 u. Fw190) – 1. bis 4. Quartal 1944	
Monat	**Fertige Jagdflugzeuge**
Jänner	1.315
Februar	1.016
März	1.377
April	1.696
Mai	1.907
Juni	2.177
Juli	2.627
August	2.779
September	3.021
Oktober	2.735
November	2.776
Dezember	2.424

Nach einer Spitze im September 1944 sank die Fertigungsrate bis Ende 1944 wieder ab. Die Ursache lag dabei aber wiederum nicht in der Ausschaltung der vielen einzelnen Zulieferbetriebe durch *USAAF*-Luftangriffe sondern vielmehr in dem Umstand, dass die Zerstörung des deutschen Eisenbahntransportnetzes und der Wegfall der dringend notwendigen Treibstoffversorgung eine Zusammenführung der einzelnen fertigen Baugruppen in den Endmontagebetrieben massiv erschwerte. Und selbst wenn eine Zusammenführung gelang und eine Endmontage erfolgte, so verfügte die deutsche Luftwaffe nicht oder kaum noch über den Flugbetriebsstoff sowie die entsprechend ausgebildeten Piloten, um die fertiggestellten Flugzeuge auch erfolgreich zum Einsatz bringen zu können. Diese Entwicklung war in der deutschen Rüstungswirtschaft bereits im Herbst 1944 erkannt worden, und daher hatte man versucht, in den letzten Monaten bis zum Ende des Krieges wieder eine Zusammenführung der Fertigung in einzelne, zum Großteil bereits unterirdische, Standorte zu bewerkstelligen. Doch dazu war es schließlich zu

spät. Trotzdem wurden von der deutschen Rüstungswirtschaft bis zum Kriegsende über 400.000 Arbeiter, darunter immer mehr Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge, in der deutschen Luftwaffenproduktion eingesetzt. In vielen Betrieben beendete so erst der Einmarsch der alliierten Truppen tatsächlich die Produktion.[688]

Zur Zerstörung aller im *AWPD-42* genannten 43 Ziele der deutschen Luftwaffenproduktion hatten die Amerikaner im Jahr 1942 den Einsatz von 22.374 „Sorties" bzw. den Abwurf von insgesamt 44.748 Tonnen Bomben als notwendig errechnet. Damit wäre jedes Ziel der deutschen Luftrüstung von durchschnittlich insgesamt 520 Bombern angegriffen worden. Jeder dieser Bomber hätte dabei zwei Tonnen Bomben abgeworfen. Basierend auf der Trefferwahrscheinlichkeit des *Norden*-Bombenzielgeräts hätte dies für eine Zerstörung der einzelnen Rüstungsanlagen und ihrer Objekte gereicht. In einer abschließenden Bilanz der Alliierten zum Bombenkrieg von 1942 bis 1945 wurde im Rahmen der *USSBS* festgestellt, dass man tatsächlich exakt 42.139 Tonnen Bomben auf Ziele der deutschen Flugzeugindustrie abgeworfen hatte. Sieht man von der relativ geringen Differenz von 2.609 Tonnen Bomben ab, hatte sich die 1942 gemachte Annahme von 44.748 Tonnen somit als richtig erwiesen.[689]

4.1.1 Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" von 1943 bis 1945

Die ersten drei Angriffe auf die beiden Stammwerke der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" in Wiener Neustadt („W.N.F. – Werk I" und „W.N.F. – Werk II") und die weiteren *USAAF*-Angriffe auf die Werke in Fischamend („W.N.F. – Werk III") und Klagenfurt („W.N.F. – Werk V") bis Ende 1943 bewirkten einen ersten bedeutenden Einbruch in der Bf109-Fertigung des „größten Jägerwerkes des Deutschen Reiches". Am verheerendsten wirkte sich dabei der Angriff auf die beiden Stammwerke in Wiener Neustadt vom 2. November 1943 aus. Ein Vergleich der Produktionsrate der „Wiener Neustädter

[688] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 34.
[689] Ebd., Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 31. – Ebd., Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 33ff.

Flugzeugwerke“ im 3. und 4. Quartal 1943 mit der deutschen Bf109-Gesamtproduktion zeigt aber auch, wie nachhaltig die *USAAF*-Luftangriffe auf Wiener Neustadt die gesamtdeutsche Produktion an einmotorigen Bf109-Jagdmaschinen beeinflussten:[690]

W.N.F.-Produktion Bf109 – 3. bis 4. Quartal 1943						
Monat	**Juli**	**August**	**September**	**Oktober**	**November**	**Dezember**
Soll	280	280	280	280	280	280
Ist	280	180	184	213	50	37
Deutsche Gesamtproduktion Bf109 – 3. bis 4. Quartal 1943						
Ist	725	**?**	536	**?**	**?**	357

Der Rückgang der Bf109-Produktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im Herbst 1943 stellte für die deutsche Luftwaffe ein ernsthaftes Problem dar. Zu einem Zeitpunkt, als erste heftige Luftkämpfe tobten und den einfliegenden *USAAF*-Bomberverbänden schwere Verluste beigefügt werden konnten, benötigten die Tagjagdverbände der deutschen Luftwaffe dringend Jäger, um den notwendigen Angriffsschwung aufrechterhalten zu können. Doch die wiederholten Angriffe der *USAAF* auf die wichtigsten Flugzeugwerke resultierten in einem unmittelbaren Fertigungseinbruch. Der Ausfall der Wiener Neustädter Fertigung im Winter 1943 bewirkte, dass es zu Lieferengpässen sowohl für die Verteidigung des Reichsgebietes als auch an die Fronten in Italien und nach Russland kam. Für die Versorgung der Jägerverbände in beiden Räumen waren die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ maßgeblich verantwortlich. Durch die *USAAF*-Angriffe waren in den fünf Monaten von August bis Dezember 1943 statt 1.400 nur 664 Bf109 ausgeliefert worden. Ein Rückgang um 736 Maschinen bzw. knapp 53 %. Im Gegensatz dazu hatte die *USAAF* in den drei Angriffen auf Wiener Neustadt insgesamt „nur“ 29 Bomber vom Typ B-

[690] *AFHRA* MF A6377: German Bf109 Production: Wiener Neustadt, 809.

24 und B-17 verloren. Die Luftwaffe hingegen in den Luftkämpfen insgesamt achtzehn Jäger.[691]

Im Wesentlichen bedeutete dies für die *USAAF* im Mittelmeerraum den Verlust von zweieinhalb Bomberstaffeln bzw. für die Luftwaffe den Verlust von eineinhalb Jägerstaffeln. Doch 736 am Boden zerstörte bzw. nicht ausgelieferte Bf109 entsprachen der Ausstattung von über vier kompletten deutschen Jagdgeschwadern (bei ca. 165 Maschinen pro Geschwader, bestehend aus vier Gruppen bzw. zwölf Staffeln). Als Vergleich seien hier noch weitere folgende Zahlen angeführt. Im Juni 1943 hatte die deutsche Luftwaffe an allen Fronten insgesamt 1.849 einmotorige Jagdflugzeuge verfügbar, von welchen 1.361 einsatzbereit waren. Im Dezember 1943 waren hingegen nur mehr 1.561 verfügbar und 1.095 einsatzbereit. Die Fertigungsausfälle in Wiener Neustadt und Regensburg machten sich massiv bemerkbar. Der Einsatz der *USAAF* gegen Wiener Neustadt hatte sich somit gelohnt, obwohl die *9th, 12th* und *15th USAAF* dafür in ihren drei Angriffen alle verfügbaren Bomber eingesetzt hatten.[692]

Den britischen Nachrichtendiensten war es bereits früh im Rahmen der Operation *ULTRA* gelungen, die von den deutschen Kommandostellen benützten Chiffriermaschinen vom Typ ENIGMA zu entschlüsseln. Eine alliierte nachrichtendienstliche Dechiffrierung von Funksprüchen der deutschen Luftwaffe in Italien ergab auch, dass es aufgrund des Ausfalls der Wiener Neustädter Bf109-Fertigung im Herbst 1943 zu massiven Problemen in der Versorgung der deutschen Luftwaffenverbände mit fabrikneuen Bf109 in Süditalien kam – gerade zu jenem Zeitraum als die Alliierten den Sprung nach Italien gewagt hatten. Just in dem Moment, wo die deutsche Luftwaffe am dringendsten ihre einmotorigen

[691] Details zu den genannten Angriffen siehe dazu in den Abschnitten *Strategy* und *Effort*. Im Vergleich zu der Offensive gegen die *Messerschmitt*-Werke in Wiener Neustadt hatte der erste Angriff der *8th USAAF* auf das *Messerschmitt*-Werk in Regensburg 24 Bomber gekostet.

[692] John *Ellis*: World War II: A Statistical Survey (New York 1993), 231 u. 237. – Im Dezember 1943 hatte die deutsche Luftwaffe insgesamt 4.667 Jagd- und Kampfflugzeuge im Fronteinsatz. Zu diesem Zeitpunkt verfügte die USAAF in Europa bereits über 11.917 Jäger und Bomber. Hinzu kamen noch weitere 23.807 Flugzeuge, welche in den USA bereitstanden.

Jäger benötigte, konnte sie ihre Verluste durch den notwenigen Nachschub aus den Werken nur schwer kompensieren.[693]

Die Antwort auf die Angriffe gegen auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ war eine umfangreiche Dezentralisierung der beiden Stammwerke in Wiener Neustadt bis zum Jänner 1944. Da die tief ins Deutsche Reich geflogenen Angriffe der *USAAF* im November 1943 vorerst abrupt endeten, wurde jedoch auch die Bf109-Fertigung in Wiener Neustadt wieder instandgesetzt und weiter ausgebaut. In den bereits getroffenen Werken konzentrierte man sich auf die Endmontage während die Baugruppenfertigung in Betriebe an unterschiedlichen Standorten aufgeteilt wurde. Dies hatte den Vorteil, dass bei Angriffen auf die Stammwerke dortige Zerstörungen an Bauteilen rasch durch Anlieferungen aus den Verlagerungsbetrieben kompensiert werden konnten. Zudem wurde der Austausch an Teilen zwischen den drei Werken in Wiener Neustadt, Regensburg und Leipzig derart optimiert, dass bei einem Angriff auf eines der Werke sofort ein anderes die Anlieferung jener Teile und Baugruppen übernehmen konnte, bei denen ein Engpass entstanden war. Dieser Austausch geschah fast ausschließlich per Eisenbahn, während im unmittelbaren Nahbereich der Werke der Transport der Bauteile mit Lastkraftwagen erfolgte. Ende 1943 und Anfang 1944 waren weder das deutsche Eisenbahntransportnetz getroffen noch die Treibstoffversorgung wesentlich eingeschränkt, obwohl sich bereits erste Engpässe bemerkbar machten. Auf diese reagierte die deutsche Luftwaffe mit einem Herunterfahren des Flugbetriebes an den Flugzeugführerschulen, einer Ausdünnung bei der verwendeten Typenvielfalt sowie einer strikten Rationierung von Flugzeugtreibstoffen. Die Priorität der Versorgung lag ab dem Sommer 1943 bei den Front- und Tagjagdverbänden.[694]

Bis zum Jänner 1944 wurden die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in insgesamt 24 unterschiedliche Standorte in Niederdonau und der Steiermark verlagert, bzw. an diesen neue Fertigungsbetriebe errichtet. Im Wesentlichen

[693] *AFHRA* MF MAAF21: Raid Assessment Report 13. August 1943 Wiener Neustadt. – *AFHRA* MF A6378: POINTBLANK – Attacks of USAAF against German Me109 Industries. – *AFHRA* MF6440: Records of Attacks on Wiener Neustadt, OSS Report 15. September, 22. September, 18. October 1943.
[694] *AFHRA,* USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 34ff.

wurden dabei geeignete bereits bestehende Fabrikobjekte für eine Fertigung von Flugzeugkleinbauteilen bzw. die fertige Montage von Kleinbaugruppen adaptiert. Diese Verlagerungen wurden von Ingenieuren der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ geplant und vorbereitet und von der Rüstungsinspektion XVII überwacht bzw. koordiniert. Ihre Handlungen stießen dabei nicht immer auf Zustimmung der örtlichen Behörden. So beschwerte sich z. B. der Kreisleiter von Baden über die Zwangsrequirierung verschiedenster Betriebe seines Kreises durch die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Dies ginge in einer Weise vor sich, wie *„… es eigentlich nur im Feindesland passieren dürfe.“*[695] Neben zivilen, in der Rüstungswirtschaft tätigen, Betrieben wurden auch bestehende Einrichtungen der deutschen Luftwaffe herangezogen. Gerade Fliegerhorste eigneten sich aufgrund der vorhandenen Flugzeughallen und anderer Bauten besonders für die Verlagerung der industriellen Fertigung von Flugzeugen.

Der Ein- und Testflugbetrieb der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurde auf den Fliegerhorst nach Zwölfaxing verlegt und als zweiter Endmontagestandort wurde der Fliegerhorst Bad Vöslau auserkoren. Das dort im Herbst 1943 und Frühjahr 1944 liegende Jagdgeschwader 108 (JG108), welches in Wesentlichen ein Schulungsverband für Jägerpiloten der deutschen Luftwaffe war, musste seinen Ausbildungsbetrieb entsprechend anpassen. Die W.N.F.-Fertigungen in Fischamend (“Werk III“), Brünn („Werk IV“), Klagenfurt („Werk V“), Obergrafendorf („Werk VI“) und Belgrad/Zemlin („Werk VII“), blieben hingegen im Wesentlichen unverändert. An den sieben Standorten der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren im Jänner 1944 insgesamt 23.553 Arbeiter im Einsatz, dazu kamen noch die Arbeiter in den im Aufbau begriffenen Verlagerungsbetrieben. Mit den sieben Werksstandorten und den fast zwei Dutzend Verlagerungsbetrieben sah sich die deutsche Luftwaffenrüstung für die für das Frühjahr 1944 erwartete neuerliche Offensive der *USAAF* gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ gerüstet. Und trotz der durch die Angriffe bedingten Ausfälle im 3. und 4. Quartal 1943 lieferte die Wiener Neustädter

[695] Niederösterreichisches Landesarchiv (NÖLA) St. Pölten: Vorfallenheitsbericht Landrat Kreis Baden für den Monat Jänner 1944, vom 16. Februar 1944.

Produktion bis Ende 1943 insgesamt 2.200 fertige Bf109 aus. Dies waren 33.7 % aller im Deutschen Reich im Jahr 1943 erzeugten Bf109.[696]

Der Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Albert Speer, informierte Adolf Hitler Ende 1943 darüber, dass aufgrund der zunehmenden Luftangriffe der *USAAF* und *RAF* auf deutsche Rüstungsbetriebe und Städte weitere Verlagerungen von bedeutenden Rüstungsfirmen aus Norddeutschland in die „Ostmark" unabdingbar wären. Obwohl bereits aufgrund bisheriger Verlagerungen eine hohe Rüstungskonzentration im Wiener Raum vorhanden war, würde es notwendig sein, vor allem weitere Betriebe der Luftwaffenrüstung (Stichwort „Jägerprogramm") in diesen Raum zu verlagern. Erst eine endgültige Verlagerung aller Betriebe in unterirdische Fertigungsstätten konnte die Bedrohung dieser Anlagen aus der Luft effektiv reduzieren.[697] Zusätzlich wurden auch Betriebe in Ungarn in die Fertigung eingebunden. So gingen „Mtt-AG"-Lizenzproduktionen in Budapest/Kobanya („Manfred Weiss *Messerschmitt*-Werke") und in Györ („Ungarische Waggon & Maschinenwerke") in Betrieb. Neben den vehement vorangetriebenen Verlagerungen wurde zum Jahreswechsel 1943/44 versucht, durch aktive und passive Luftschutzmaßnahmen weitere Vorkehrungen zu treffen. So wurde die für den Wiener Raum zuständige 24. Flakdivision laufend mit weiteren schweren Flakbatterien verstärkt, die 7. Jägerdivision um fliegende Verbände der Tagjagd ergänzt bzw. die wichtigsten Industrieanlagen (so auch die Objekte in Wiener Neustadt) mit Vernebelungsanlagen ausgestattet.[698]

---

[696] *AFHRA* MF A6377: German Bf109 Production: Wiener Neustadt. – Zusätzlich zu den Verlagerungen wurde auch geplant, die Wiener Neustädter Fertigung untertage zu verlagern. Dazu wurden unter dem Projektnamen „Bunkerwerke Wiener Neustadt" vorgesehen, die gesamte Fertigung der beiden Wiener Neustädter Werke unterirdisch zu verlagern. Auf dem Steinfeld zwischen Wiener Neustadt und Theresienfeld (nördlich des bestehenden „W.N.F. –Werk I" sollten dazu unterirdische Hallen für eine Fertigung von 500 Flugzeugen im Monat errichtet werden. Insgesamt 14.000 Personen sollten im Zweischichtbetrieb unterirdisch eingesetzt werden. Insgesamt 3.000 Arbeitskräfte sollten innerhalb von einhundert Tagen und zu Gesamtbaukosten von dreißig Millionen Reichsmark das Projekt verwirklichen. Zu einer Verwirklichung kam es jedoch nicht. Warum, das bleibt im Unklaren. Vermutlich waren die Verlagerungen der W.N.F. bereits erfolgreich vorangetrieben worden und der benötigte Kräfteeinsatz zur Errichtung der „Bunkerwerke Wiener Neustadt" erschien zu aufwändig. – Vgl. dazu: *Haberfellner*, *Schröder*: Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 206ff.

[697] Willi A. *Boelcke*: Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg (Frankfurt 1969), 304.

[698] Gustav *Holzmann*: Der Einsatz der Flakbatterien im Wiener Raum 1940-1945. Militärhistorische Schriftenreihe Heft 14 des Heeresgeschichtlichen Museums (Wien 1998), 23ff. – *Tuider*, Die Luftwaffe in Österreich 1938-1945, 34ff.

Im April 1944 begann die *15th USAAF* ihre zweite Offensive gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Von Jänner bis März 1944 waren bereits einige Luftangriffe auf das W.N.F.-Werk in Klagenfurt erfolgt, mit der Verfügbarkeit weitreichender Treibstofftanks für die *USAAF*-Jäger wagte man jedoch den neuerlichen Vorstoß nach Wiener Neustadt. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ hatten seit dem Dezember 1943 ihre Bf109-Produktion wieder wesentlich erhöhen können. Einerseits bedingt durch die Instandsetzung der beschädigten Werke und andererseits resultierend aus der gestiegenen Anlieferung von Bauteilen aus den Verlagerungsbetrieben. Durch die erfolgten Auslagerungen konnten auch in Wiener Neustadt und in Bad Vöslau, d. h. an zwei Standorten parallel, Bf109-Jagdmaschinen endmontiert werden. Dies steigerte die Produktionsrate von Dezember 1943 bis zum Februar 1944 zusätzlich. Im März 1944 wurden daher bereits 360 und im April sogar 440 Bf109 an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert. Der *15th USAAF* war es hingegen gelungen, durch Luftaufklärung und nachrichtendienstliche Informationen die wesentlichen Standorte der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zu identifizieren. Diese wurden nun von April bis Mai 1944 nacheinander in wiederholten Angriffen bombardiert. Durch die bereits hohe Anzahl an verfügbaren Bombern war es der *USAAF* möglich, den eigenen Wirkungsgrad beim Bombenabwurf wesentlich zu erhöhen. Die Trefferwahrscheinlichkeit stieg zusätzlich an, und die *USAAF* benötigte nur wenige Angriffe, um die von ihr ausgewählten Ziele zu zerstören. Im Falle der beiden Stammwerke in Wiener Neustadt reichten dazu im April und Mai 1944 insgesamt vier Luftangriffe.[699]

Trotz dieser Angriffe der *15th USAAF* im Frühjahr 1944 auf Wiener Neustadt, welche schließlich in der Zerstörung der wichtigsten Standorte der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ resultierten, konnte die Bf109-Fertigung nach den Angriffen im Vergleich zu 1943 weiter gesteigert werden. Doch es gelang nicht mehr, die bereits erreichten Sollleistungen des 1. Quartals 1944 zu erreichen. Ein Vergleich der Produktionsrate der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im 2. und 3. Quartal 1944 mit dem der deutschen Bf109-

[699] *AFHRA*, *USSBS*, Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, 1f. – *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, USAAF Heavy and Medium Bombers in the ETO. 25-33.

Gesamtproduktion in diesem Zeitraum zeigt, wie sich die Produktionsrate der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ nach der Zerstörung der beiden Stammwerke darstellte, bzw. wie sich die *USAAF*-Luftangriffe auf Wiener Neustadt auf die gesamtdeutsche Produktion an einmotorigen Bf109 und Fw190-Jagdmaschinen auswirkte.[700]

W.N.F.-Produktion Bf109 – 2. bis 3. Quartal 1944						
Monat	**April**	**Mai**	**Juni**	**Juli**	**August**	**September**
Soll	450	450	300	300	450	450
Ist	440	177	?	275	324	302
Deutsche Gesamtproduktion Bf109/Fw190 – 2. bis 3. Quartal 1944						
Ist	1.696	1.907	2.177	2.627	2.779	3.031

Die *USAAF*-Angriffe im April und Mai 1944 führten dazu, dass von den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ statt 900 nur 617 Bf109-Maschinen ausgeliefert worden waren: ein Rückgang um 283 Maschinen bzw. knapp 30 %. Im Gegensatz dazu hatte die *USAAF* in den Angriffen auf die W.N.F-Betriebe insgesamt 95 Bomber und Jäger verloren. Dies waren knapp über 900 Mann an fliegendem Personal der *USAAF*, welche entweder tot oder in Gefangenschaft waren. Die Luftwaffe verlor hingegen in den Luftkämpfen insgesamt 63 Jäger und Zerstörer.[701] Erneut, wie auch im Herbst 1943, eine schlussendlich positive Erfolgsbilanz für die amerikanische Luftwaffe. Im September 1944 waren die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ schließlich nur mehr mit knapp 10 % an der deutschen Gesamtproduktion von einmotorigen Jagdflugzeugen beteiligt.

Die *USAAF*-Angriffe im April und Mai 1944 auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ hatten eine neuerliche Verlagerungswelle aus den zerstörten Produktionsstätten zur Folge. Produktions- und Montageeinrichtungen des „W.N.F. – Werk I“ kamen in weitere Objekte in umliegenden Orten (z. B. Neudörfl) und in Stollen nach Tischnowitz in Mähren („Objekt 217 A“). Die

[700] *AFHRA* MF A6377: German Bf109 Production: Wiener Neustadt, 809
[701] Details zu den genannten Angriffen im April und Mai 1944 siehe dazu in den Abschnitten *Strategy* und *Effort*.

Einrichtungen des „W.N.F. – Werk II“ wurden ebenfalls in Objekte in der Umgebung (z. B. Neunkirchen) und in Eisenbahntunnels in Tischnowitz („Objekte 217 D und E“) verlagert. Das „W.N.F. – Werk III“ aus Fischamend wurde hingen in Eisenbahntunnels nach Brünn in Mähren („Objekte 217 B und C“) verlagert. Die zerstörte Endmontage in Wiener Neustadt und Bad Vöslau verlegte auf die Fliegerhorste von Markersdorf und Zwölfaxing. Die Reste des „W.N.F. – Werk VII“ in Belgrad/Zemlin, welches am 15., 17. und 24. April 1944 durch *USAAF*-Angriffe weitgehend zerstört worden war, kamen in eine bestehende Bf109-Lizenzproduktion („Manfred Weiss *Messerschmitt*-Werke“) bei Budapest/Kobanya.[702]

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Rüstungsinspektion XVII im September 1944 die schlechte Fertigungsleistung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ nicht nur den wiederholten *USAAF*-Angriffen auf Wiener Neustadt und andere Standorte zuschrieb.[703] Zu den Zerstörungen und Schäden kamen schwere Organisationsmängel der Werksleitung bei der Verlagerung. Die Dezentralisierung der W.N.F.-Stammwerke laufe, so wurde bemängelt, zu unübersichtlich und die rechtzeitige und termingerechte Zusammenführung der einzelnen Flugzeugproduktionsteile in den Endmontagebetrieben sei äußerst mangelhaft und erfolge nur schleppend: [704]

„Es ist wohl zu berücksichtigen, dass diese Ausfälle durch Beschädigung von drei Endmontage-Betrieben und durch häufige Alarme bedingt sind, doch können diese nicht als die alleinigen Ursachen der geringen Leistungen betrachtet werden. Nach wie vor wirken sich schwere Organisationsmängel im Unternehmen und Versagen des Führerkorps äußerst nachteilig auf die Fertigung aus. In dieser Hinsicht ist durch die Ernennung von Dr. Koppenberg zum neuen Werksbeauftragten Besserung zu erwarten, aber nur dann, wenn eine gründliche Personalbereinigung in der Verwaltung und bei den Verlagerungsbetrieben vorgenommen wird.“

[702] *Haberfellner*, *Schröder*: Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 210-215. – *AFHRA*, Target and Duty Sheets, Bombing Mission 15., 17., and 24. April 1944.
[703] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 162.
[704] BAMA: RW 20-17/11: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Januar 1944 bis 31. Dezember 1944, 56.

Zur selben Erkenntnis kamen auch die Amerikaner in ihrer nach dem Krieg erstellten *USSBS*-Studie. So wurde Dr. Rudolf Steininger, dem Gesamtleiter der beiden „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt, mangelnde Führungskompetenz zugeschrieben. Er hatte wichtige Arbeitsplätze im Leitungspersonal an Verwandte vergeben, welche sich schlussendlich als inkompetent herausstellten. Weiters hatte er bereits nach den ersten Luftangriffen die Büroleitung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ nach Wien verlegt, was das Personal in Wiener Neustadt als „Feigheit“ interpretierte.[705]

Um der sich abzeichnenden Krise in der Produktion einmotoriger Jagdflugzeuge begegnen zu können, wurde am 1. März 1944 unter der Leitung des Staatssekretärs im Rüstungsministerium, Dipl.-Ing. Karl Saur, der „Jägerstab“ gegründet. Ziel sollte es sein, die Produktion an einmotorigen Jagdflugzeugen im Vergleich zu 1944 wesentlich zu steigern. Nach den neuerlichen *USAAF*-Angriffen im April 1944 auf Ziele in der „Ostmark“ und im südlichen Deutschen Reich fand am 9. Mai 1944 in Bruck an der Mur unter dem Stichwort „Unternehmen HUBERTUS“ eine Tagung des „Jägerstabes“ statt. Daran nahmen knapp 250 Rüstungsfachleute aus allen Teilen des Deutschen Reiches teil. Vor den Anwesenden strichen Generalfeldmarschall Erhard Milch, der Generalinspekteur der deutschen Luftwaffe, und Staatssekretär Karl Saur die äußerste Dringlichkeit des Jägerprogramms heraus. Beide forderten für die Verstärkung der Rüstungsprogramme der deutschen Luftwaffe die Mobilisierung aller verfügbaren Kräfte. Für die Werke in Wiener Neustadt, Regensburg und Leipzig waren zukünftig monatliche Produktionsraten von 750 Bf109 vorgesehen.[706] Hochangesetzte Zielvorgaben, welche aber von den Ereignissen überholt wurden. Bereits am Tag nach der Besprechung wurden am 10. Mai 1944 die beiden Stammwerke der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ im bisher größten Angriff der *15th USAAF* auf ein Ziel in der „Ostmark“ fast zur Gänze zerstört. Der wichtigste Standort der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ hatte damit faktisch zum existieren aufgehört. Nun fertigten nur mehr die kleineren Nebenwerke sowie die in alle Richtungen zerstreuten Verlagerungsbetriebe.

[705] *AFHRA*, *USSBS*, Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, 5f.
[706] *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 151. – *AFHRA*, *USSBS*, Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, 9.

Nach der Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt und Umgebung setzte die *15th USAAF* ihre strategische Offensive weiter fort und griff im Juli und August 1944 auch die letzten bestehenden größeren Werksstandorte erfolgreich an. Ähnlich erging es auch den W.N.F.-Verlagerungs- und Lizenzbetrieben in Ungarn oder Mähren.[707] Erst im letzten Quartal des Jahres 1944 trat wieder eine Erholung der Produktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ ein. Von Oktober bis Dezember 1944 konnten durch das koordinierte Zusammenwirken der einzelnen Verlagerungsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ insgesamt 1.110 Bf109-Jagdflugzeuge ausgeliefert werden. Dies war unter anderem dadurch möglich, da die *USAAF* der deutschen Jägerproduktion ab dem Spätsommer 1944 keine kriegsentscheidende Bedeutung mehr beimaß und das Schwergewicht der Angriffe auf die Ölversorgung und die Transportnetze verlegte. Diese Zielkategorien genossen nun höhere Bedeutung als die Luftwaffenproduktion. Am 5. Dezember 1944 fertigten die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ bereits an 39 folgenden Standorten:[708]

Übersicht über die W.N.F.-Fertigungsbetriebe am 5. Dezember 1944			
Nr.	**Standort**	**Fertigung**	**Belegschaft**
Verlagerungen W.N.F. I			
1	Wiener Neustadt	Fertigmontage	630
2	Neudörfl	Rumpfmontage, Triebwerksaufrüstung	963
3	Lichtenwörth	Zwischenmontage	390
4	Möllersdorf	Elektroeinbau, Rumpfvormontage	573
5	Weigelsdorf	Lager	61
6	Tischnowitz	Rumpfmontage, Triebwerksaufrüstung	2.011
Verlagerungen W.N.F. II			
7	Rohrbach	Allgemeiner Teilebau für Vormontage	1.522

[707] *AFHRA*, *USSBS*, Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, 2.
[708] *Haberfellner*, *Schröder*: Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 208.

8	Rohrbach Stollen	Allgemeiner Teilebau für Vormontage	56
9	Breitenau	Allgemeiner Teilebau für Vormontage	324
10	Gloggnitz	Allgemeiner Teilebau für Vormontage	224
11	Projekt „S“	Rumpfeinbauteile für Montage	100
12	Pottenstein	Allgemeiner Teilebau	369
13	Waldegg	Presserei für Rumpfschüsse	204
14	Waldegg Stollen	Presserei für Rumpfschüsse	---
15	Kottingbrunn	Vorrichtung und Werkzeugbau	356
16	Tischnowitz	Zentrale Werkzeugteile	---
Verlagerungen W.N.F. III			
17	Fischamend	Flächenbau	1.374
18	Ebergassing	Lager	128
19	Schwadorf	Flächenbau	118
20	Rannersdorf	Rippenausfertigung für Flächenbau	204
21	Brünn	Flächenbau, Aggregatbetrieb	1.965
Verlagerungen W.N.F. V			
22	Klagenfurt	Bespannen, Cellonieren	215
23	Friesach	Randkappenmontage	178
24	Pölling	Lager und Zurichterei	41
25	Poitschach	Teilebau, Leitwerk, Randkappen	408
26	Poitschach Stollen	Teilebau, Leitwerk, Randkappen	---
27	Wolfsberg	Heckleitwerkmontage	379
28	Maiernig	Betriebsführung	111
29	Klagenfurt-Neudorf	Werkzeuge und Vorrichtungen	22
Verlagerungen W.N.F. VI			
30	Obergrafendorf	Flächenteile, Traggerüst	964

31	Rabenstein	Flächenteile, Traggerüst	105
32	Hirm	Materiallager	771
33	Hoheneich/Gmünd	Lehrwerkstätte	320
Fliegerhorste			
34	Markersdorf	Fertigmontage	340
35	Ebergassing	Fertigmontage	---
36	Bad Vöslau	Fertigmontage	---
37	Olmütz	Fertigmontage	45
38	Zwölfaxing	Einflug und Endmontage	384
39	Proßnitz	Einflug und Endmontage	---

Mit insgesamt 3.141, von Jänner bis Dezember 1944 gefertigten und ausgelieferten Bf109-Jagdflugzeugen waren die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ auch im Jahr 1944 noch mit fast 25 % an der deutschen Bf109-Gesamtproduktion beteiligt. D. h. trotz der Zerstörung der beiden Stammwerke der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt gelang es, durch die umfangreiche Verlagerung die Fertigung an *Messerschmitt* Bf109 aufrecht zu erhalten und im Vergleich zu 1943 zu steigern.[709] Doch Anfang 1945 gab es weder den Treibstoff noch die Piloten, um die gefertigten Flugzeuge fliegen zu können. Die *USAAF* hatte durch ihre beiden Offensiven im Herbst 1943 und im Frühjahr 1944 die beiden Hauptstandorte der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Wiener Neustadt zerstört und die Expansion der Werke effektiv unterbunden. Und dies mit einem, im Gegensatz zum Ergebnis, relativ geringen Aufwand. Bei den sieben Angriffen, welche von der *USAAF* von August 1943 bis Mai 1944 zur Vernichtung des Luftwaffenstandorts Wiener Neustadt geflogen worden waren, hatte sie insgesamt 103 Bomber und 32 Jäger bzw. knapp 1.060 Besatzungsmitglieder verloren.[710] Im Vergleich zum erreichten Ergebnis ein, so zynisch es auch klingen mag, in den Augen der Planer

[709] *Haberfellner*, *Schröder*: Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, 205.
[710] Bei diesen Verlusten sind nur die Verluste der unmittelbaren Angriffe auf Wiener Neustadt, Bad Vöslau, Fischamend und die unmittelbaren Verlagerunsbetriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in der Umgebung eingerechnet.

verkraftbarer Verlust. Entsprechend der damals in den Vereinigten Staaten von Amerika vorherrschenden Fertigungskosten entsprach die Produktion von sechzig viermotorigen Bombern für die *USAAF* den Kosten des Baus von sechs Zerstörern, eines großen Kreuzers oder eines mittleren Flugzeugträgers für die *US-Navy*. Die bei den Angriffen zur Zerstörung des Luftwaffenstandorts von Wiener Neustadt verlorenen insgesamt 103 Bomber vom Typ B-17 und B-24 entsprachen somit in etwa dem Wert von zehn Zerstörern der US-Navy. Während des gesamten Jahres 1944 verlor die *US-Navy* insgesamt neunzehn Zerstörer.[711]

Durch die Angriffe der *USAAF* war es dieser nicht nur gelungen, die Auslieferungen an Bf109 in der kritischen Phase des Kampfes um die Luftherrschaft im Herbst 1943 zu unterbinden, sondern auch dann, als durch die alliierte Landung in der Normandie im Sommer 1944 der Bedarf an einmotorigen deutschen Jagdflugzeugen für den Abwehreinsatz sprunghaft anstieg. Mit der Zerstörung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und dem Herabsetzen der Bf109-Produktionsrate hatte die *15th USAAF* einen wichtigen Beitrag zum Gelingen der alliierten Landung in der Normandie geleistet. Im Juni 1944, also dem Monat der Landung, hatte die deutsche Luftwaffe von 1.523 vorhandenen einmotorigen Jägern nur 895 einsatzbereit verfügbar. Und von diesen waren tatsächlich nur knapp 300 in Nordfrankreich im Einsatz.[712]

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ waren auch tatsächlich die einzigen Flugzeugwerke gewesen, deren Produktion durch die strategischen Luftangriffe der *USAAF* wesentlich beeinträchtigt worden war. Alle anderen *Messerschmitt*-Werke hatten ihre Produktion im Laufe des Jahres 1944 viel stärker steigern können. Selbst im Februar und März 1945 wurden noch 1.477 Bf109 von der deutschen Luftwaffe übernommen, von denen freilich nur noch

[711] *Boog,* The Strategic Air War, 74. – Der Bau einer B-17 Flying Fortress kostete von 1941 bis 1945 durchschnittlich 238.329 $. Die Kosten veränderten sich im Laufe des Krieges. Anfang der 1940er Jahre kostete eine B-17 insgesamt 301.221 $ bzw. 4,677.477 $ nach heutigem Wert ($-Wert von 2008). Im Jahr 1945 kostete der Bau einer B-17 bereits um 1/3 weniger, nämlich 204,370 $ (bzw. 2,452.440 $ nach dem $-Wert von 2008). Der Bau einer B-24 *Liberator* kostete durchschnittlich hingegen 297,627 $. – Vgl. dazu, Peter M. *Bowsers*, Fortress in the Sky (Granada Hills 1976), 23ff. – Der Bau eines großen Flugzeugträgers der *US-Navy* (z. B. der *USS ESSEX*-Klasse) kostete 1942 im Durchschnitt 70 Millionen $, der Bau eines mittleren Hilfsträgers 30 Millionen $. – Der Bau einer deutschen Bf109 kostete im Durchschnitt 100.000 Reichsmark. Bei einem Umrechnungsfaktor von 2,5 RM = 1 $ (1941), waren dies 40.000 $.

[712] *Ellis*: A Statistical Survey, 237.

wenige aus der W.N.F.-Fertigung stammten. Folgende Übersicht zeigt die Fertigungsbilanz der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ von 1941 bis 1944 im Vergleich zu den sonstigen Produktionsstätten der *Messerschmitt*-Fertigung.[713]

***„Messerschmitt“*-Bf109-Fertigung von 1941 bis 1944**					
Werk	**1941**	**1942**	**1943**	**1944**	**Gesamt:**
Wr. Neustadt	836	1.303	2.200	3.141	**7.480**
Leipzig	683	875	2.015	4.472	**8.045**
Regensburg	203	486	2.164	6.329	**9.182**
Sonstige	906	-	39	270	**1.215**
Gesamt:	**2.628**	**2664**	**6.418**	**14.212**	**25.922**

Zu der von der *USSBS* angeführten Gesamtzahl von zwischen 1941 und 1944 gefertigten Bf109 kamen noch die von 1939 bis 1941, bzw. die im Jahr 1945 gefertigten Exemplare an Bf109-Jagdflugzeugen hinzu. Bis Ende November 1944 wurden im Deutschen Reich und inklusive der ungarischen Fertigung insgesamt 29.595 Bf109 gefertigt. Mit den noch 1945 gefertigten Maschinen wurde bis Ende März 1945 die Gesamtzahl von 33.051 gefertigten Bf109 erreicht. Knapp 30 % davon waren von 1939 bis 1945 in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ produziert worden.[714]

Bis Mitte März 1945 konnten die *USAAF*-Auswertespezialisten in den zerstörten Anlagen des „W.N.F. – Werk I“ in Wiener Neustadt noch geringe Aktivitäten ausmachen. Mehrmals wurde auf dem Industrieflughafen eine größere Zahl von abgestellten einmotorigen Jägern fotografiert. So wurden am 2. Februar 1945 59, am 16. Februar 63 und am 22. Februar sogar 67 fertig montierte und

[713] *AFHRA*, *USSBS*, Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, 3. – AFHRA MF A6377: German Bf109 Production: Wiener Neustadt. – Zur exakten Anzahl der in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ gefertigten Bf109 bzw. zur Gesamtanzahl an gefertigten Bf109 gibt es leicht unterschiedliche Angaben. Vom Verfasser wurden in der vorliegenden Arbeit die Angaben der *USSBS* verwendet.

[714] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. II/1: Aircraft Division Industry Report, 65. – Vgl. dazu *Schausberger*, Rüstung in Österreich, 62ff. – Schausberger gibt in seinem Buch die von den W.N.F von 1939 bis 1945 gefertigte Anzahl an Bf109 mit 8.545 sowie die Gesamtzahl an produzierten Bf109 mit 30.573 an.

abgestellte Bf109 von den Kameras der hochfliegenden *USAAF*-Aufklärer aufgenommen. Ein Zeichen für die in Wiener Neustadt bis zum Schluss im kleinen Rahmen aufrechterhaltene Bf109-Endmontage. Ab dem 16. März 1945 stagnierte die Zahl dann bei sechzehn abgestellten Bf109. Das einst „größte Jägerwerk des Deutschen Reiches“ hatte seine Produktion in Wiener Neustadt endgültig eingestellt.[715]

Als die sowjetischen Truppen der 3. Ukrainischen Front die Stadt Wiener Neustadt bis zum Nachmittag des 2. April 1945 eingenommen hatten, vermeldete das Oberkommando der Front dies stolz in seinem Kriegstagebuch. Die Rote Armee, so hieß es, habe eines der wichtigsten Industriezentren der „Ostmark“ mit einer der ehemals größten Flugzeugfabriken des Deutschen Reiches erobert.[716] Sofort ging man daran zu sichten, was man erbeutet hatte. In den Trümmern der Flugzeugfabriken fanden die Einheiten der 6. Garde-Panzer-Armee sowie der 9. Garde-Armee die Reste der eingestellten Bf109-Produktion. Die 6. Garde-Panzer-Armee meldete die Inbesitznahme von 25 intakten Jägern vom Typ *Messerschmitt* Bf109 und die 9. Garde-Armee berichtete im Detail von der Einnahme von zwei Flugzeugwerken und dem Fund von über einhundert Waggons voll beladen mit Flugzeugmotoren und Ausrüstung für einmotorige Bf109-Jäger. Des Weiteren wurden 205 Stück unfertige Bf109-Zellen sowie diverse Baugruppen für ca. fünfzig Bf109 gefunden und sichergestellt. Dies waren die Reste der Jagdflugzeugproduktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“.[717]

---

[715] A*FHRA* MF A6378: Photo Reconnaissance of enemy Airdromes February to March 1945. – Die letzten Bomben fielen am 14. März 1945 auf das „W.N.F. – Werk I“. Bei einem Angriff auf den Bahnhof von Wiener Neustadt schlugen, verursacht durch einen Fehlwurf, mehrere Bomben im „W.N.F. – Werk XI“ ein. Dabei wurden mehrere Bf109-Flugzeugrümpfe zerstört. Bei den von der *USAAF* erkannten sechzehn Maschinen dürfte es sich vermutlich um beim Angriff beschädigte Bf109 gehandelt haben. Diese hatte man nicht mehr instandgesetzt.

[716] ZAMO (ЦАМО): Фонд (Bestand) 243, опись (Inventur) 2900, дело (Ordner) 1573: Kriegstagebuch der sowjetischen 3. Ukrainischen Front vom 28. März bis 10. Mai 1945, Eintragungen 2. April 1945.

[717] ZAMO (ЦАМО): фонд 62619, опись 5179, дело 117 u. 118: Kriegstagebuch der sowjetischen 6. Garde-Panzer-Armee von 17. März bis 15. April 1945, Eintragungen 2. April 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 350, опись 5254, дело 1573: Kriegstagebuch der sowjetischen 9. Garde-Armee von 28. März bis 16. April 1945, Eintragungen 2. April 1945.

4.1.2 Geplante „Volksjäger"-Produktion in Wiener Neustadt 1945

Anfang März 1945, wenige Wochen vor dem Einmarsch sowjetischer Truppen in Wiener Neustadt, rückten die Einrichtungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" in Wiener Neustadt sowie der „Amme-Luther-Seck-GmbH" in Theresienfeld kurzfristig nochmals in den Fokus der Rüstungsinspektion XVII. So wurde geplant, in den zerstörten Anlagen neuerlich eine Flugzeugfertigung einzurichten. Hier sollte ein völlig neuer Flugzeugtyp endmontiert werden: der *Heinkel* 162 „Volksjäger". Die bereits mit einem Strahltriebwerk ausgestattete He162 war von der Firma „Ernst Heinkel AG" (EHAG) im Jahr 1944 entwickelt und erste Testmuster Ende 1944 am Fertigungsstandort „*Heinkel* Süd" in Schwechat bei Wien produziert worden. Die Tests waren erfolgversprechend verlaufen und so sollte der Jäger Anfang 1945 in Serienfertigung gehen. Als mögliche Fertigungsstandorte wurden die W.N.F.-Anlagen in Wiener Neustadt und Klagenfurt ausgewählt. Wiener Neustadt, Schwechat und die Stammwerke von *Heinkel* in Rostock sollten als Endmontagestandorte fungieren. Alleine im Großraum Wien war ab Mai 1945 die Endmontage von 1.000 Stück He 162 pro Monat geplant.[718]

Im ehemalige „W.N.F. – Werk I" (ab Dezember 1944 als „W.N.F. – Werk XI" bezeichnet) in Wiener Neustadt lief im Februar und März 1945 nur mehr eine bescheidende Bf109-Endmontage. Man hatte dazu im Winter 1944/45 innerhalb der zerstörten Hangars Holzbaracken errichtet. Durch die Anbringung von zusätzlichen Tarnnetzen waren diese provisorischen aber zweckmäßigen Einrichtungen gut gegen Fliegersicht getarnt. Diese Anlagen sollten nun für eine He162-Endmontage adaptiert werden. Die Einzelteile und Baugruppen des Flugzeugs sollten aus verschiedenen Verlagerungsbetrieben zugeliefert werden, unter anderem aus der Hinterbrühl bei Mödling. Dort war in einem stillgelegten Bergwerk eine Produktionsstätte (Deckname „Languste") errichtet worden. Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge waren hier ab Dezember 1944 mit der Produktion von Einzelteilen des neuen Jagdflugzeuges beschäftigt. Die

[718] Peter *Müller*, Heinkel 162 „Volksjäger" – Letzter Versuch der Luftwaffe (o. O. 2006), 191. – Robert *Forstyh*, Eddie J. *Creek*, Heinkel He 162 – From Drawing Board to Destruction. The Volksjäger, (o. O. 2008), 33.

unterirdische Produktion umfasste vor allem den Rumpf des neuen Jagdflugzeuges. Im Winter 1944/45 war es für die deutsche Rüstungswirtschaft immer schwieriger geworden, die für die einzelnen Produktionen notwendigen Rohstoffe verfügbar zu machen. Es wurden daher Notprogramme geschaffen, innerhalb welcher die Produktion der wichtigsten Rüstungsgüter prioritär gereiht wurde. Seit 8. Februar 1945 rangierte auch der „Volksjäger“ im Notprogramm der deutschen Industriefertigung an vorderer Stelle. Um die geplanten Produktionszahlen an He162 „Volksjägern“ erreichen zu können, wurden im Raum Wien neben Schwechat die W.N.F. in Wiener Neustadt und A.L.S. in Wien-Atzgersdorf als Produktionsstandorte ausgewählt.[719]

Am 6. Februar 1945 wurde bei einer Besprechung zum Thema He162 in Warnemünde festgelegt, dass die W.N.F. am Standort Wiener Neustadt so rasch wie möglich mit der Produktion von zunächst 200 Flugzeugen pro Monat beginnen sollten. Die entsprechenden Vorarbeiten sollten noch im Februar 1945 anlaufen. Nach der Herstellung der Fertigungsanlagen war geplant, die Maschinen in vorgefertigten Großbauteilen (Rümpfe, Tragflächen, Triebwerke) anzuliefern und ab dem 1. März 1945 mit der Endmontage zu beginnen.[720] Ausschlaggebend für die Entscheidung für den Raum Wiener Neustadt war vor allem die günstige Entfernung zu Schwechat, wo bereits die Vorbereitungen für die Fertigung des „Volksjägers“ angelaufen waren. Schwechat stand aufgrund seiner Nähe zu Wien unter permanenter Bedrohung durch Bombenangriffe und war auch wiederholt schwer bombardiert worden. In Wiener Neustadt hingegen waren die *USAAF*-Angriffe auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ nach deren Zerstörung im Sommer 1944 eingestellt worden. Nur die Eisenbahnanlagen wurden 1945 von der *15th USAAF* bombardiert.

Die „A.L.S.-GmbH“ in Wien-Atzgersdorf war am 15. Februar 1945 dazu bestimmt worden, die Montage der He162 in Schwechat zu unterstützen. In Schwechat-Heidfeld wurde der „A.L.S.-GmbH“ dazu eine eigene Halle (die noch unzerstörte Halle 47) zugewiesen. In Theresienfeld bei Wiener Neustadt griff man

[719] *Müller*, Heinkel 162 „Volksjäger“, 195. – Als Ersatz für Aluminium wurde zunehmend Holz verwendet. Dies führte zu strukturellen Schwächen bei den Ende 1944 und Anfang 1945 gefertigten Jägern vom Typ He162 und Bf109.
[720] Manfred *Griehl*, Heinkel Strahlenjäger He162 „Volksjäger“, (o. O. 2007), 182.

auf den dortigen bestehenden und ebenfalls noch unbeschädigten Hangar zurück. In diesem waren bereits ab Jänner 1945 versuchsweise Tragflächen für die He162-Fertigung produziert worden.[721] Die ersten Rümpfe, Tragflächen, Strahltriebwerke und Leitwerke von He162 Jägern wurden Mitte Februar 1945 nach Theresienfeld bzw. Wiener Neustadt per Bahn überführt. Am 26. Februar 1945 wurde mit der Arbeit und dem Zusammenbau der ersten Flugzeugrümpfe begonnen. Die „A.L.S.-GmbH" sollte Baugruppen für Schwechat fertigstellen und die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" sollten mit einer ersten versuchsweisen Endmontage beginnen. Die He162-Maschinen sollten nach ihrem Zusammenbau sogleich am Industrieflughafen der W.N.F. eingeflogen und danach für eine Übernahme durch die deutsche Luftwaffe abgestellt werden. Nordostwärts des „Amme-Luther-Seck"-Hangars wurden dazu fünf betonierte U-förmige Abstellplätze für zwanzig Maschinen errichtet.[722]

Von den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken" wurde geplant, monatlich sechzig He162 in Wiener Neustadt zu montieren. In Klagenfurt hingegen sollten insgesamt 300 Flugzeuge pro Monat fertiggestellt werden. Die in der Umgebung von Wiener Neustadt vorhandenen Verlagerungsbetriebe der W.N.F. sollten in die Produktion im Rahmen eines „Fertigungskreises He162 Wiener Neustadt" eingebunden werde.[723] Die Endmontage von Bf109 wurde Mitte März 1945 in Wiener Neustadt endgültig stillgelegt. Am 12. März 1945 befanden sich in Schwechat bei der „A.L.S.-GmbH" insgesamt neun He162-Maschinen zur Umrüstung. Diese wurden bis zum 26. März 1945 erfolgreich fertigmontiert. In Wiener Neustadt traf die erste flugfähige He162A-2 am 26. März 1945 ein. Die He162 mit der Werk-Nr. 120101 stammte aus den *Heinkel*-Werken bei Rostock und wurde mit der Bahn angeliefert. Die Maschine wurde von A.L.S. in Theresienfeld zusammengebaut und sollte als Musterflugzeug bzw. Anschauungsmodell für die Serienfertigung in Wiener Neustadt dienen.[724]

Die W.N.F. konnten gemeinsam mit der A.L.S bis zum 26. März 1945 in Wiener Neustadt insgesamt zwölf Flugzeugrümpfe montieren. Dazu wurde aus

[721] *Griehl*, Heinkel Strahlenjäger He162 „Volksjäger", 138.
[722] *Müller*, Heinkel 162 „Volksjäger", 209.
[723] *Griehl*, Heinkel Strahlenjäger He162 „Volksjäger", 140.
[724] Ebd., 182ff u. 304f.

der Hinterbrühl bei Mödling zusätzliches Personal nach Wiener Neustadt gebracht. Bei den fertiggestellten He162-Rümpfen handelte sich um die Werk-Nr. 220019, 220026 bis 220035 sowie um die Werk-Nr. 220087. Die vormontierten He162 Flugzeuge wurden anschließend abgestellt. In weiterer Folge sollten die Turbinen-Luftstrahl-Triebwerke vom Typ BMW003E-1 eingebaut werden. Bis zum 1. April 1945 sollten die Maschinen dann fertigmontiert, eingeflogen und nach Schwechat zur Abnahme überführt werden. Aufgrund der im März 1945 fast täglichen Luftangriffe der *15th USAAF* auf die Eisenbahnlagen von Wiener Neustadt wurde die anlaufende Endmontage immer wieder unterbrochen. Trotzdem kam es noch zum Start einer He162. Ende März 1945 startete der *Heinkel*-Werkspilot Gerhard Gleiwitz mit einer He162 vom Wiener Neustädter Industrieflugplatz zu einem Überprüfungsflug. Es dürfte sich dabei um die aus Rostock angelieferte und fertigmontierte Maschine gehandelt haben. Der Flug verlief ereignislos und alle geplanten Flugmanöver ließen sich anstandslos durchführen. Bei der Landung knickte jedoch plötzlich das Bugfahrwerk ein, die Flugzeugnase berührte den Boden und die He162 ging zu Bruch.[725] Die in Theresienfeld bzw. Wiener Neustadt vormontierten zwölf He162 wurden schließlich Anfang April 1945 von zurückgehenden deutschen Truppen zerstört. Sie sollten den sowjetischen Truppen nicht unbeschädigt in die Hände fallen.[726]

Die im 1. Quartal 1945 anlaufende Fertigung von He162 „Volksjägern“ in Wiener Neustadt blieb den alliierten Aufklärungsflugzeugen verborgen. Man erkannte nur die am Industrieflughafen abgestellten Bf109. Die He162-Montage erreichte aber auch nie ein Ausmaß, um für die *15th USAAF*-Planer einen weiteren Angriff notwendig erscheinen zu lassen. Das letzte Mal waren Anlagen der deutschen Luftwaffe in Wiener Neustadt im August 1944 auf den alliierten Ziellisten erschienen. Am 15. August 1944 wurde von *USSTAF* eine Reihung von

[725] *Griehl*, Heinkel Strahlenjäger He162 „Volksjäger“, 184.
[726] Georg *Maier*, Drama zwischen Budapest und Wien. Der Endkampf der 6. Panzerarmee 1945 (Osnabrück 1985), 182. – Die Zerstörungen wurden von zurückgehenden Einheiten der 1. SS-Panzerdivision „Leibstandarte Adolf Hitler“ vorgenommen. Diese hielten die noch nicht fertigmontierten He162 fälschlicherweise für Me262-Jäger. In den sowjetischen Unterlagen jener Verbände, welche Wiener Neustadt am 2. April 1945 einnahmen, finden sich keine konkreten Hinweise auf den Fund von intakten He162-Jägern in Wiener Neustadt. Es kann aber mit Sicherheit angenommen werden, dass die Werksanlagen in den Wochen nach der Einnahme von Experten der Roten Armee im Detail unter die Lupe genommen wurden. Dabei wurden mit Sicherheit auch die Reste der He162-Fertigung sichergestellt.

noch vorhandenen und unzerstörten Zielen der Fertigung der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ sowie der „A.L.S.-GmbH“ im Wiener und Wiener Neustädter Raum erstellt, wo – an fünfter Stelle – ein Hangar in Wiener Neustadt aufschien:[727]

1. Neunkirchen
2. Ebreichsdorf
3. Atzgersdorf
4. Zwölfaxing
5. NW Hangar of Wiener Neustadt
6. Neudörfl

Dies war der beim Angriff vom 29. Mai 1944 verfehlte ehemalige Einflughangar der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, der von den „Amme-Luther-Seck-Werken“ aus Atzgersdorf genutzt wurde. Angriffe auf diese genannten Ziele wurden jedoch nicht mehr durchgeführt.

[727] *AFHRA* MF A6379: Jockey Signal No.61 Priority order of WNF complex 15. August 1944.

4.2 Die Zerschlagung der deutschen Luftwaffeneinrichtungen von 1943 bis 1945

Als die amerikanischen Begleitjäger am Himmel über Deutschland erschienen, war das Schicksal der deutschen Luftwaffe besiegelt. In den heftigen Luftschlachten verlor sie Anfang 1944 innerhalb nur weniger Monate ihre erfahrensten Piloten. Während der Operation *BIG WEEK,* also dem eigentlichen Auftakt des Angriffes der *USAAF* auf Ziele der deutschen Luftrüstung, verlor die deutsche Luftwaffe in ihren Abwehreinsätzen über 30 % ihres verfügbaren Bestandes an einmotorigen Tagjägern und 20 % ihrer Jägerpiloten. Von Jänner bis zum Mai 1944, also in nur fünf Monaten, fielen für die deutsche Luftwaffe insgesamt 1.684 Piloten durch Tod oder Verwundung aus. Die deutsche Luftwaffe war gezwungen, diese Verluste durch immer weniger erfahrene Piloten auszugleichen. Im Sommer 1944 waren die einzigen, die noch mehr als sechs Monate Einsatzerfahrung hatten, die Staffel- und Gruppenkommandeure. Diese hohen Verluste konnten durch die laufende Ausbildung von neuen Jägerpiloten durch die Flugzeugführerschulen nicht mehr kompensiert werden. Vor allem dann nicht, wenn auch das Hinterland und somit auch der Schulungsbetrieb permanent den Luftschlägen der alliierten Bomber ausgesetzt war.[728]

Auf den Fliegerhorsten und Feldflugplätzen der deutschen Luftwaffe wurde im Sommer 1944 dennoch intensiv versucht, frische deutsche Jägerpiloten heranzubilden. Doch mit Beginn der massiven und umfangreichen *USAAF*-Luftangriffe auf Einrichtungen der deutschen Luftwaffe wurde es für die Flugzeugführerschulen immer schwieriger, die an sie gestellten Aufgaben zu erfüllen. Und dazu zählte im Besonderen die Schulung neuer Jagdfliegerpiloten. Oft standen die Flugzeugführerschulen vor dem Dilemma, ihre Schulung an wichtigen Standorten der Luftwaffenrüstung durchführen zu müssen. Als Beispiel sei hier das Jagdgeschwader 108 in Bad Vöslau und Wiener Neustadt genannt. Durch die *USAAF*-Angriffe auf die Einrichtungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ in Bad Vöslau und Wiener Neustadt wurde die Schulung massiv

[728] *AFHRA,* USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 4ff.

beeinträchtigt. Auch führten diese Angriffe zu Verlusten unter den Flugschülern und Fluglehreren bzw. zur Zerstörung der wichtigen Schulungsmaschinen.[729]

Zusätzlich zu diesen Einschränkungen in der Flugzeugführerschulung wirkten sich die Angriffe der *USAAF* auf die logistischen Verteilerpunkte der deutschen Luftwaffe zunehmend nachteiliger aus. Es wurde für die deutsche Luftwaffe immer herausfordernder, die benötigten Ersatzteile und den Nachschub an Flugzeugen zu den Frontverbänden sicherzustellen. Weiters gestaltete sich die Instandsetzung beschädigter Maschinen schwierig. Die ab dem Frühjahr 1944 durchgeführten *USAAF*-Angriffe auf die Schulungsplätze und die wichtigsten Logistikzentren tief hinter den eigentlichen Frontlinien führten bald zu einer Verkettung unterschiedlicher Umstände, welche, gepaart mit dem zunehmenden Rückgang an Flugzeugbenzin, dazu führten, dass die Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffe von Monat zu Monat weiter geschwächt wurde.[730]

Die in Wiener Neustadt dislozierten Einrichtungen der deutschen Luftwaffe waren mit Beginn der amerikanischen Luftangriffe demselben Schicksal unterworfen wie im gesamten Deutschen Reich. Wiener Neustadt beherbergte eine wichtige Flugzeugführerschule für mehrmotorige Flugzeugtypen und die Tätigkeiten von Luftpark und Werft waren von hoher Bedeutung für die deutschen Luftwaffenverbände. Neben den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ waren diese Einrichtungen bereits ab Mitte 1943 sorgfältig von den alliierten Aufklärern fotografiert worden. Es war also nur eine Frage der Zeit, bis auch sie Ziel der amerikanischen Bomberverbände werden würden. Diese Einrichtungen wurden durch die *USAAF* von 1943 bis 1945 sukzessive zerstört. Der Ausfall der Wiener Neustädter Anlagen führte dabei zu einer laufenden Reduzierung der Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffenverbände im südlichen Deutschen Reich.

[729]So verloren z. B. bei den beiden Bombenangriffen auf Bad Vöslau am 12. und 23. April 1944 auch dutzende Flugschüler des Jagdgeschwaders 108 ihr Leben.
[730]*AFHRA,* USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 34.

4.2.1 Fliegerhorst und Luftpark Wiener Neustadt-Wöllersdorf von 1943 bis 1945

Bereits nach dem ersten Luftangriff auf Wiener Neustadt am 13. August 1943 wurde das Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt im September 1943 nach Wien-Mauer verlegt. Die Luftwaffeneinrichtungen in Wiener Neustadt selbst wurden ab September 1943 als Flughafen-Kommandantur A1./XVII Wiener Neustadt (FlHKdtrA1./XVII Wiener Neustadt) bzw. Flugplatz-Kommando A1./XVII Wiener Neustadt-Ost (FlPlKdo A1./XVII Wiener Neustadt-Ost) bezeichnet. Von 1943 bis 1944 waren folgende Fliegerhorste im Nahbereich von Wiener Neustadt dem Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt unterstellt[731]:

Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt (1943 bis 1944)	
Fliegerhorstkommandantur	**Flugplatzkommando**
A1./XVII Wiener Neustadt	A1./XVII Wiener Neustadt-Ost
A2./XVII Bad Vöslau	A2./XVII Münchendorf
A3./XVII Parndorf	A3./XVII Schwechat
A4./XVII Wien-Aspern	B7./XVII Aigen
A5./XVII Wien-Seyring	A42./XVII Fels am Wagram
A6./XVII Tulln	B41./XVII Deutsch Wagram
A7./XVII Markersdorf	
A8./XVII Hörsching	
A9./XVII Wels	
A10./XVII Zeltweg	
A11./XVII Graz	

Dieses Unterstellungsverhältnis wurde von der deutschen Luftwaffe vom Sommer 1943 bis in den Herbst 1944 im Wesentlichen beibehalten. Das Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt steuerte im Wesentlichen die Belegung und Auslastung der einzelnen Flugplätze im Raum südlich von Wien.

[731] Erwin *Pitsch*, Die Fliegerhorste des Bundesheeres in Krieg und Frieden (Wien 1982), 228.

Jene Fliegerhorste, welche direkt neben einem Industrieobjekt lagen (z. B. Wiener Neustadt) oder deren Einrichtungen von den Verlagerungen der Jagdfliegerfertigung betroffen waren (z. B. Bad Vöslau und Markersdorf), hatten besonders unter den Angriffen der *USAAF* zu leiden. Der laufende Betrieb dieser Fliegerhorste war daher entsprechenden Einschränkungen unterworfen. Es wurde daher versucht, Einsatzverbände (z. B. Jagdfliegergruppen der Tagjagd) auf Fliegerhorsten zu stationieren, welche nicht den intensiven Luftangriffen ausgesetzt waren. Somit konnte gewährleistet werden, dass der Abwehreinsatz der Tag- und Nachtjäger möglichst geringen Einschränkungen unterworfen war. Dies gelang aber nicht immer, da ab 1944 auch die Fliegerhorste der Einsatzverbände gezielt angegriffen wurden. Im Oktober und November 1944 kamen noch zwei „Einsatz"-Kommandanturen, nämlich die Fliegerhorst-Kommandantur E (v) 221./VIII Eisenstadt und die Fliegerhorst-Kommandantur E(v)204./XVII Götzendorf, zum Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt hinzu. Im Dezember 1944 hingegen wurden die Fliegerhorst-Kommandanturen von Hörsching, Wels, Zeltweg und Graz ausgegliedert. Im Herbst 1944 ergab sich nach diesen Umverteilungen sowie neuerlichen Umbenennungen der einzelnen Fliegerhorst-Kommandanturen und Flugplatzkommandos schließlich folgende Organisation:[732]

Kommando-Flughafenbereich 1./XVII Wiener Neustadt (1944 bis 1945)	
Fliegerhorstkommandantur	**Flugplatzkommando**
A1(o)./XVII Wiener Neustadt A2(o)./XVII Bad Vöslau A3(o)./XVII Parndorf A4(o)./XVII Wien-Aspern A5(o)./XVII Wien-Seyring A6(o)./XVII Tulln A7(o)./XVII Markersdorf E204(v)./XVII Götzendorf E221(o)./XVII Eisenstadt	A1(o)./XVII Wiener Neustadt-Ost A2(o)./XVII Münchendorf A3(o)./XVII Schwechat B6(o)./XVII Bierbaum A6(o)./XVII Fels am Wagram A109(o)./XVII Deutsch Wagram

[732] *Pitsch,* Fliegerhorste des Bundesheeres, 229.

Mit dem Beginn der Luftangriffe auf Wiener Neustadt im Sommer 1943 waren die auf dem Fliegerhorst Wiener Neustadt liegenden Verbände der deutschen Luftwaffe massiven Beeinträchtigungen ausgesetzt. Der bedeutendste in Wiener Neustadt liegende Verband, die Flugzeugführerschule B 8, hatte dabei mit zwei gravierenden Problemen zu kämpfen. Einerseits mit der Bombardierung und Zerstörung ihrer Schulflugzeuge am Boden, und andererseits (ab Mitte 1944) mit der Gefährdung der Schulung durch amerikanische Begleitjäger. Dem ersten Problem wurde zu begegnen versucht, indem man bei bevorstehenden Angriffen mit allen verfügbaren Maschinen auf andere Flugplätze auswich, bzw. die Flugzeuge von vornherein entsprechend aufgelockert und getarnt auf dem Fliegerhorstgelände abstellte. Die Lösung des zweiten Problems gestaltete sich schwieriger. Gerade in der Luft befindliche Flugzeuge wurden ab 1944 über Funk mittels verschlüsselter Codes von der Gefährdung des Luftraumes über dem Heimathorst in Kenntnis gesetzt. So konnten sie rasch auf andere Plätze ausweichen, um nicht in die Luftkämpfe hineingezogen oder beim Landeanflug plötzlich von amerikanischen Begleitjägern abgeschossen zu werden. In nicht wenigen Fällen wurden jedoch die Schüler und Fluglehrer dennoch Opfer der amerikanischen Begleitjäger, welche in „Fighter Sweep“-Einsätzen gezielt nach Maschinen der deutschen Luftwaffe Ausschau hielten.[733]

Bereits im Sommer 1943 hatte man die Flugzeugtypenvielfalt in der deutschen Luftwaffe wesentlich eingeschränkt. An den Flugzeugführerschulen wurde nur mehr an jenen Typen ausgebildet, welche auch noch tatsächlich im Fronteinsatz standen. Im Fall der Flugzeugführerschule B 8 in Wiener Neustadt war dies der Flugzeugtyp Ju88. Die Ju88 war das von der deutschen Luftwaffe am meisten verwendete Mehrzweckkampfflugzeug. Der Einsatz der Ju88 reichte von der Aufklärung über den Bombereinsatz bis hin zur Nachtjagd. Ab dem Frühjahr 1944 wurde es durch die laufenden Angriffe der *USAAF* für die deutsche Luftwaffe immer schwieriger eine effiziente Flugzeugführerschulung durchzuführen. Gerade mehrmotorige Typen wie die Ju88 benötigten aber eine entsprechende Anzahl an Schulungsstunden. Hinzu kam ab dem Sommer 1944 noch die Verknappung an Flugzeugtreibstoff. Schließlich war die deutsche

[733] USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 37.

Luftwaffe gezwungen zu handeln. Der Großteil der Flugzeugführerschulen B wurde ab dem Sommer 1944 angewiesen, die Schulung einzustellen. Die Flugzeugführerschule B 8 in Wiener Neustadt wurde daher am 19. September 1944 aufgelöst. Das freigewordene technische Personal wurde zur Fallschirmjägertruppe oder zur Flak, die Fluglehrer und fertigen Flugschüler zu den fliegenden Verbänden der Reichsverteidigung versetzt.[734]

Während der Kämpfe im Mittelmeerraum in den Jahren 1943 bis 1945 versorgten Transportgeschwader von Wiener Neustadt aus die Kriegsschauplätze in Nordafrika, Italien und auf dem Süd-Balkan. So operierte im Sommer 1943 die 1. Staffel des Verbindungskommandos (S) 1 mit *Henschel* (Hs) 123-Schleppflugzeugen sowie *Gotha (*Go) 242- und DFS-Lastenseglern von Wiener Neustadt aus.[735] Auch Teile des Transportgeschwaders 5 (TG5), ausgerüstet mit Me323 *Gigant,* nutzten Wiener Neustadt als Zwischenbasis oder zur Reparatur und Instandsetzung. Die Aufgabe des TG5 mit ihren sechsmotorigen Großraumtransportern vom Typ Me323 *Gigant* bestand bis zum Frühjahr 1943 darin, Nachschub für die deutschen Truppen nach Tunis und Bizerta in Nordafrika zu fliegen. Von Mitte 1943 bis Ende 1944 waren es dann wieder verschiedene Gruppen des Lehrgeschwaders 1 „Greifswald“, welche den Wiener Neustädter Fliegerhorst als Einsatzhorst nutzten.[736]

Als im Juli 1943 im Mittelmeerraum die Landung der Alliierten in Sizilien (Operation *HUSKY*) erfolgte, kam es zu überaus heftigen Kämpfen von Verbänden der für Süditalien zuständigen deutschen Luftflotte 2 mit den alliierten Jägern. Dabei wurden von der deutschen Luftwaffe schwere Verluste erlitten. Bei den Angriffen auf die alliierten Landungsverbände hatten vor allem die Ju88-Kampflieger große Ausfälle zu erleiden. Ihre Verlustrate war dabei mehr als doppelt so hoch wie jene der Jagdflieger. Die Situation des in Süditalien eingesetzten Lehrgeschwaders 1 „Greifswald“ war daher im Sommer 1943 aufgrund dieser Kriegsentwicklungen prekär geworden. Aufgrund der hohen Ausfälle an Besatzungen und Flugzeugen war es sogar bereits zur Auflösung der

[734] *Groehler*, Stärke, Verteilung und Verluste der deutschen Luftwaffe, 348ff.
[735] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 112-115.
[736] USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 37.

III. Gruppe des Geschwaders gekommen. Es wurde daher beschlossen, das gesamte Geschwader bis Mitte August 1943 aus dem Einsatz zu nehmen und in Wiener Neustadt, das zu diesem Zeitpunkt noch als unerreichbar für die alliierten Bomber galt, aufzufrischen.[737]

Als erstes verlegten am 24. Juni 1943 die Ju88 der IV. Gruppe des Lehrgeschwaders 1 (IV./LG1) nach Wiener Neustadt. Hier angekommen, begann die Gruppe unverzüglich damit, junge, frisch von den Flugzeugführerschulen kommende Nachwuchsbesatzungen auf Ju88 einschulen. Da eine entsprechende Flugzeugführerschule in Wiener Neustadt lag, kamen viele der jungen Piloten direkt nach ihrer Ausbildung an der Flugzeugführerschule B 8 zum Lehrgeschwader 1. Um den großen Umfang an Ausbildungsaufgaben bewältigen zu können, wurde von der IV. Gruppe des Lehrgeschwaders 1 Ende Juni 1943 noch eine 13. Staffel in Prag-Rusin aufgestellt. Diese sollte die Schulung in Wiener Neustadt zusätzlich unterstützen.[738]

Am 1. Juli 1943 waren bei den vier Staffeln der IV. Gruppe des Lehrgeschwaders 1 in Wiener Neustadt und Prag-Rusin insgesamt 57 Ju88 und drei He111 vorhanden, das waren im Durchschnitt knapp vierzehn Ju88 pro Staffel. Der Stand an Ju88-Kampfflugzeugen der IV. Gruppe nahm leicht ab und betrug 45 Ju88 am 1. August und 40 Ju88 am 1. September 1943. Die Schulung der jungen Besatzungen in Wiener Neustadt lief auf Hochtouren; hatte eine Crew die Ausbildung erfolgreich bestanden, so wurde sie sofort an die im Süditalien im Einsatz stehende I. oder II. Gruppe des Geschwaders abgegeben. Durch die im Spätsommer 1943 beginnenden Luftangriffe der *USAAF* war die Schulung in Wiener Neustadt jedoch ersten wesentlichen Einschränkungen unterworfen. Trotzdem wurden der Stab des Lehrgeschwaders 1 unter dem Kommando von Oberstleutnant Joachim Helbig sowie die I. und II. Gruppe im August 1943 aus dem Einsatz genommen und nach Wiener Neustadt zur Auffrischung verlegt.[739]

[737] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 123.
[738] *Tagon*, Geschichte des Lehrgeschwaders 1, 545.
[739] Ebd., 539-546.

Am 4. Oktober 1943 besuchte Reichsmarschall Hermann Göring, der Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, erneut Wiener Neustadt. Die Stadt war zu diesem Zeitpunkt bereits zum zweiten Mal durch Bomber der *USAAF* angegriffen worden. Es war dies der mittlerweile dritte Besuch Görings in der Stadt und diesmal wurde er von Reichspropagandaminister Josef Goebbels begleitet, dessen Aufgabe es war, der Wiener Neustädter Bevölkerung Durchhaltewillen zu predigen. Neben den durch die beiden Luftangriffe getroffenen „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ besichtigte Göring auch das Lehrgeschwader 1 am Fliegerhorst Wiener Neustadt West. Göring hielt vor dem angetretenen Personal eine Ansprache, in welcher er von allen Luftwaffenangehörigen äußersten Einsatz verlangte. In den zehn Wochen der „Auffrischung“ in Wiener Neustadt verlor das Lehrgeschwader 1 von August bis Oktober 1943 insgesamt 22 Flugzeuge durch Abstürze und sonstige Unfälle. Dabei waren fünf Tote und vierzehn Verletzte zu beklagen. Diese überaus hohe Anzahl von 22 Flugunfällen zeigt nur zu gut, wie groß die fliegerischen Mängel in der Grundausbildung der neu hinzugekommenen Besatzungen Ende 1943 bereits waren. Bis Mitte November 1943 wurden der Stab sowie die I. und III. (neu aufgestellte) Gruppe des Lehrgeschwaders 1 wieder in den Einsatz nach Griechenland verlegt. Dort sollten sie die im Mittelmeerraum und am Balkan eingesetzten deutschen Verbände unterstützen Somit waren in Wiener Neustadt im Winter 1943/44 noch die II. und IV. Gruppe mit ihren Ju88-Kampfflugzeugen anwesend.[740]

Am 22. Januar 1944 landeten die Alliierten in Italien bei Anzio und Nettuno. Die deutschen Truppen waren völlig überrascht, da in den entscheidenden Tagen der Einschiffung und Annäherung der alliierten Landungsflotte die eigene Luftaufklärung aufgrund von Luftangriffen und schlechtem Wetter ausgefallen war. Den ca. 4.000 alliierten Flugzeugen im Mittelmeerraum standen im Jänner 1944 nur mehr knapp 300 deutsche gegenüber, von denen nur ca. 200 einsatzbereit waren. Die deutsche Luftwaffe in Italien hatte den alliierten Verbänden kaum noch etwas entgegenzustellen. Auf Befehl des Oberbefehlshabers der Luftwaffe wurden der bedrängten Luftflotte 2

[740] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 126ff.

in Italien die I. und III. Gruppe des Lehrgeschwaders 1 vom Luftwaffenkommando Südost in Griechenland zugeteilt. Die beiden Gruppen sowie der Stab des Geschwaders wurden ab 22. Jänner 1944 nach Aviano in Oberitalien verlegt, von wo aus sie sogleich zu Bombenangriffen gegen die Landezonen der alliierten Truppen bei Anzio und Nettuno eingesetzt wurden. Hier sollten sie die angelandeten alliierten Kräfte durch fortwährende Angriffe zerschlagen bzw. einen deutschen Abwehrerfolg ermöglichen.[741]

Nach neuerlich verlustreichen Einsätzen in Italien wurde die beiden Gruppen sowie der Stab am 16. und 17. März 1944 wieder nach Wiener Neustadt verlegt. Somit war das Lehrgeschwader 1 wieder vollzählig in Wiener Neustadt versammelt. Die Landung der letzten Maschinen in Wiener Neustadt erfolgte dabei am 17. März 1944, exakt an jenem Tag, an welchem Bomberverbände der *15th USAAF* zum ersten Mal bis in den Luftraum von Wien vorstießen. Die Ju88 konnten trotz des Einfluges der amerikanischen Bomber unbeschadet in Wiener Neustadt landen. In Wiener Neustadt benützte das Lehrgeschwader 1 im März 1944 die drei großen Hangars am nordwestlichen Rand des Fliegerhorstes Wiener Neustadt West, in der Nähe der Luftwaffenwerft 1. bzw. 5./XVII. Dort war in einem weiteren Hangar der Luftwaffenzerlegebetrieb 1./XVII des Luftparks mit seinen Transportmaschinen stationiert. Das fliegende Personal des Lehrgeschwaders 1 wurde in der „Hermann Göring Kaserne“, der ehemaligen k.u.k. Militärschule in Bad Fischau, die Techniker und das Bodenpersonal ausschließlich in den Baracken im südwestlichen Areal des Luftparks untergebracht. Mit der Verlegung des Geschwaders nach Wiener Neustadt war der Fliegerhorst wieder zur Gänze ausgelastet. Auf dem ausgedehnten Gelände des Fliegerhorstes und an den Rändern der umgebenden Föhrenwälder wurden die Flugzeuge der unterschiedlichen Verbände aufgelockert oder getarnt abgestellt. Folgende Übersicht zeigt den Stand an Flugzeugen des Lehrgeschwaders 1 im März 1944 in Wiener Neustadt:[742]

[741] *Taghon*, Geschichte des Lehrgeschwaders 1, 286.
[742] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 130ff.

Stand Flugzeuge Lehrgeschwader 1 am 1. und 31. März 1944 in Wiener Neustadt			
Verband	**Flugzeugtyp**	**Monatserster**	**Monatsletzter**
Stb/LG1	Ju88A	1	2
I./LG1	Ju88A	19	28
II./LG1	Ju88A	23	27
III./LG1	Ju88A	18	10
IV./LG1	Ju88A	42	47
	Gesamt:	**103**	**114**

Als Beispiel für die Organisation eines deutschen Kampfgeschwaders sei kurz die Situation des Lehrgeschwaders 1 im Frühjahr 1944 erläutert. Jede der drei Kampfgruppen des Lehrgeschwaders 1 verfügte über drei Staffeln (I. Gruppe mit 1., 2. und 3. Staffel, II. Gruppe mit 3., 4. und 5. Staffel und III. Gruppe mit 7., 8. und 9. Staffel) zu bis zu zwölf Flugzeugen vom Typ Ju88A4. Ausnahme war die IV./LG1, die eigentliche Ergänzungsgruppe, welche ab Juni 1943 über insgesamt vier Staffeln verfügte. Die 13./LG1, also die vierte Staffel der IV. Gruppe, war im Juni 1943 aufgrund der genannten verstärkten Ausbildungserfordernisse in Prag-Rusin aufgestellt und im Oktober 1943 nach Wiener Neustadt verlegt worden. Im Rahmen des Unternehmens *MARGARETHE* am 19. März 1944 unterstützte das Lehrgeschwader 1 von Wiener Neustadt aus die Besetzung Ungarns durch die Deutsche Wehrmacht durch Aufklärungs- und Überwachungseinsätze.[743]

Am 22. März 1944 führte das Lehrgeschwader 1 von Wiener Neustadt aus einen Angriff gegen Partisanenverbände in Jugoslawien durch. Schon seit längerem wurden die Tito-Partisanen in Jugoslawien von den Alliierten in Süditalien, über die Adriainsel Vis mit Waffen und Ausrüstung versorgt. Im Oberkommando der Wehrmacht (OKW) wurde daher eine Besetzung der Insel ins Auge gefasst. Zunächst sollte aber der alliierte Nachschub durch Luftangriffe unterbunden werden. Deshalb griff das Lehrgeschwader 1 den Hauptnachschubhafen Komzia auf der Insel Vis an. Um 16.45 Uhr starteten 36 Ju88 der I. und II./LG1 in Wiener Neustadt und griffen den Kaibereich sowie die

[743] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 131ff.

Hafenanlagen von Komzia erfolgreich an. Die Abwehr erfolgte durch leichte Flak, welche zwei Ju88 abschießen konnte, und um 21.45 Uhr landeten die letzten Maschinen wieder in Wiener Neustadt. Am Abend des 28. März 1944 wiederholte das Lehrgeschwader 1 den Angriff auf Vis. Insgesamt 38 Ju88 der I. und II./LG1 starteten dazu um 17.30 Uhr. Jede Ju88 war mit je zwei Bomben vom Typ SD250 und zehn Bomben vom Typ SD50 beladen worden, welche im Gleitangriff aus 3.000 bis 800 Metern Höhe auf die Hafenanlagen abgeworfen wurden. Trotz der Abwehr durch leichte und mittlere Flak über Vis erlitten die beiden Gruppen des LG1 diesmal keine Verluste. Nach dem erfolgreichen Angriff meldeten die zurückkehrenden Besatzungen zahlreiche Explosionen und Brände im Hafengelände von Vis. Um 21.45 Uhr landeten die letzten Ju88-Kampfflugzeuge wieder in Wiener Neustadt.[744]

Im Frühjahr 1944 wurde schließlich die Produktion des Kampfflugzeugs Ju88 weitgehend zugunsten der Fertigung von einmotorigen Jägern eingestellt. Die Ju88-Verbände bekamen daher keinen Ersatz mehr für ihre Flugzeugverluste. So auch das Lehrgeschwader 1 in Wiener Neustadt. Die I. und II./LG1 wurden Ende März 1944 wieder nach Oberitalien verlegt und gegen die alliierten Landeköpfe von Anzio und Nettuno eingesetzt. Nach der Landung der Alliierten in der Normandie im Juni 1944 wurden die beiden Gruppen weiter nach Frankreich verlegt. Nur die III. und IV. Gruppe blieben zur Schulung neuer Besatzungen in Wiener Neustadt zurück. Das Frühjahr 1944 brachte auch wieder die Me323 *Gigant*, welche ausschließlich vom TG5 eingesetzt wurden, nach Wiener Neustadt, von wo aus Einsätze nach Südrussland und Rumänien geflogen wurden. In Wiener Neustadt wurde dabei eine Me323 beim Fliegerangriff vom 12. April 1944 durch direkte Bombentreffer zerstört. Am 5. Mai 1944 wurden kurzfristig auch zweimotorigen Nachtjäger der I. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 6 (I./NJG6) nach Wiener Neustadt verlegt. Die Gruppe verblieb jedoch nur kurz am Fliegerhorst und verlegte bereits am 15. Mai mit ihren Jägern weiter.[745]

[744] *Taghon*, Geschichte des Lehrgeschwaders 1, 305.
[745] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 132ff.

Wiener Neustadt befand sich im Frühjahr 1944 bereits mitten in der zweiten Luftoffensive der amerikanischen *15th USAAF* gegen die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Beim Angriff von 29. Mai 1944 auf den Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf wurden auch die Maschinen und Besatzungen der IV. Gruppe des Lehrgeschwaders 1 in Mitleidenschaft gezogen. Die IV./LG1 hatte mit 1. Mai 1944 insgesamt 41 Ju88 im Stand, von denen beim Bombenangriff vom 29. Mai 1944 sechs Maschinen zerstört wurden. Am 8. Juni 1944 wurde die III./LG1 in Wiener Neustadt aufgelöst und am 1. Oktober 1944 wurden auch von der IV./LG1 der Flugbetrieb und die Ausbildung eingestellt. Die IV./LG1 hatte zu diesem Zeitpunkt noch 32 Ju88 im Stand. Diese Flugzeuge wurden nun vom Fliegerhorst Wiener Neustadt West in den Föhrenwald bei Weikersdorf zur dortigen Waldwerft gerollt und weit auseinander gezogen an den Waldrändern abgestellt. Das fliegende Personal und die Bodenmannschaften der IV./LG1 wurden zum Industrieeinsatz abkommandiert. Somit hörte auch das Lehrgeschwader 1 zu bestehen auf.[746]

Mittlerweile hatte im Juli 1944 die 3. Staffel des Jagdgeschwaders 108 nach Wiener Neustadt verlegt; im September 1944 folgten aufgrund des Vormarsches der sowjetischen Truppen der Stab und die Staffeln der II. Gruppe von Börgönd in Ungarn nach Wiener Neustadt. Die II. Gruppe war am 1. Juni 1944 in Markersdorf mit der 6., 7., 8. und 9. Staffel gebildet worden und hatte damals noch im selben Monat nach Börgönd verlegt. Das Jagdgeschwader 108 führte die Ausbildung von Jägerpiloten der deutschen Luftwaffe durch und war mit den unterschiedlichsten von der deutschen Luftwaffe eingesetzten einmotorigen Flugzeugtypen ausgerüstet. Diese reichten von den Doppeldeckerschulmaschinen *Klemm* (Kl) 25 oder *Bücker* (Bü) 131, bis zu den Tiefdeckerschulmaschinen *Klemm* (Kl) 35, *Bückner* (Bü) 181 und *Arado* (Ar) 96, sowie ausländischen Typen wie italienische *Caproni* (CR) 42, *Fiat* G50 oder *Macchi* (Mc) 200. Zuerst wurden die jungen Piloten an diesen Typen eingeschult, bevor sie auf die beiden deutschen Standardtypen Bf109 und Fw190 wechselten.[747]

[746] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 134ff.
[747] USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 37. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 139ff.

Im Oktober 1944 wurden der Stab und Teile der II. Gruppe von Wiener Neustadt nach Münchendorf verlegt, doch kam die 8. Staffel der II./JG108 am 15. Oktober 1944 wieder nach Wiener Neustadt zurück. Die 8./JG108 ging im November wieder nach Markersdorf, während die 3./JG108 bis zur Auflösung des JG108 am 25. März 1945 in Wiener Neustadt stationiert bleiben sollte. Am 8. November 1944 kehrte eine weitere Staffel der II./JG108, die 7./JG108, aus Steinamanger wieder nach Wiener Neustadt zurück. Sie blieb ebenfalls bis ins Jahr 1945, verlegte jedoch im Jänner 1945 weiter nach Fels am Wagram. So waren von November 1944 bis Jänner 1945 permanent zwei Staffeln des JG108 mit über zwanzig Flugzeugen in Wiener Neustadt stationiert und führten hier die Schulung von Jägerpiloten auf einmotorigen Jagdflugzeugen durch.[748]

Die wiederholten Bombardierungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und der Einrichtungen der deutschen Luftwaffe in Wiener Neustadt, ließen keine längerfristige Stationierung von Tagjagdverbänden zu. Verschiedentlich wurde Wiener Neustadt jedoch als Einfallshorst der Nachtjagd und als Ausweichhorst für die Tagjagd genutzt. So flog ab Sommer 1944 die in Parndorf stationierte II. Gruppe des Nachtjagdgeschwader 101 (II./NJG101) mehrmals Einsätze von Wiener Neustadt aus. Im Dezember 1944 wurden auch die III./NJG3 und im Februar 1945 die II./NJG100 kurzfristig nach Wiener Neustadt verlegt. Ziele der deutschen Nachtjäger waren dabei vor allem die in der Nacht einfliegenden Bomber der britischen *RAF No. 205 Group*. Die Bomber der *RAF* führten 1944/45 wiederholte Einsätze von Italien in Richtung südliche „Ostmark“ durch und erlitten dabei mehrmals Verluste durch deutsche Nachtjäger. Beim Zurückweichen der deutschen Luftwaffenverbände im März 1945 wurde der Fliegerhorst Wiener Neustadt wiederum von verschiedenen deutschen Luftwaffeneinheiten (z. B. *Dornier* (Do) 217-Aufklärer der 1. Staffel der Fernaufklärungsgruppe Nacht), aber auch von anderen Verbänden (z. B. ungarischen Fliegereinheiten), welche sich auf dem Rückzug vor der vorrückenden Roten Armee befanden, als kurze Zwischenstation belegt.[749]

[748] USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 38ff. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 142ff.
[749] ÖStA/AdR, Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945, Bericht über die Räumung und Zerstörung des Fliegerhorstes Wiener Neustadt vom 12. April 1945. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 142ff.

Die Bedeutung, welche der Fliegerhorst Wiener Neustadt West 1944 und 1945 für die deutsche Luftwaffe genoss, zeigt sich auch in einem Aufklärungsbericht der *USSTAF* vom Jänner 1945. In diesem wurden penibel die Auslastungen der einzelnen Fliegerhorste der deutschen Luftwaffe im gesamten Reich angeführt. Unter den im südlichen Deutschen Reich bzw. dem Luftgau XVII vorhanden Fliegerhorsten wies der Wiener Neustädter Fliegerhorst West („Woellersdorf“) mit insgesamt 162 erkannten Flugzeugen der unterschiedlichen Typen die mit Abstand höchste Belagstärke auf. Die Maschinen waren aufgelockert und zum Teil weit auseinandergezogen und getarnt abgestellt. Hinzu kam noch der Industrieflugplatz der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ („Wr. Neustadt“) mit insgesamt 23 abgestellten Flugzeugen. Dies ergab somit gesamt die Anwesenheit von 185 deutschen Maschinen unterschiedlicher Typen auf den beiden Plätzen in Wiener Neustadt:[750]

Aufgeklärte Flugzeuge auf Fliegerhorsten im südlichen Deutschen Reich im Dezember 1944 und Jänner 1945:				
Standort	**Einmotorige Jäger**	**Zweimotorige Jäger**	**Bomber**	**Aufnahme-datum**
Aspern	11	---	6	4. Jänner
Bad Vöslau	32	---	1	4. Jänner
Bierbaum	---	---	8	4. Jänner
Eferding	23	---	---	21. Jänner
Feuersbrunn	17	1	---	4. Jänner
Götzendorf	2	---	---	26. Dezember
Hörsching	57	---	---	4. Jänner
Markersdorf	21	---	---	4. Jänner

[750] *AFHRA* MF A6384, Interpretation Reports GAF-Airdromes January 1944 to April 1945.

Münchendorf	6	---	---	4. Jänner
Parndorf	---	---	17	2. Jänner
Schwechat	4	---	1	4. Jänner
Tuln	---	---	14	4. Jänner
Wels	24	---	4	4. Jänner
Wr. Neustadt	22	---	1	21. Dezember
Woellersdorf	78	22	62	25. Dezember
Zwölfaxing	30	---	2	4. Jänner
Zeltweg	11	8	2	4. Jänner

Am 27. März 1945 verlegten die Bf109 des ungarischen Jagdgeschwaders 101 (UngJG101) von Steinamanger nach Großpetersdorf und von dort am 29. März nach Wiener Neustadt. Das UngJG101 fiel dazu mit der I. und II. Gruppe mit insgesamt 48 Jagdflugzeugen am Fliegerhorst in Wiener Neustadt ein. Die Bodenmannschaften folgten im motorisierten Marsch nach. Von diesen 48 Maschinen konnten in den folgenden Tagen 37 Bf109 gegen die vorrückenden sowjetischen Truppen eingesetzt werden, der Rest fiel aufgrund technischer Probleme und Spritmangel aus. Mit acht Bf109 wurde am 29. März 1945 ein letzter Einsatz in den ungarischen Luftraum gegen sowjetische Nachschubkolonnen geflogen. Am Morgen des 31. März 1945 verlegte das UngJG101 dann mit 21 Bf109 von Wiener Neustadt nach Tulln-Langenlebarn. Die übrigen Maschinen waren unbrauchbar gemacht und zurückgelassen worden. Die ungarische Schlachtbombergruppe 102 (UngSGrp102) hatte in den letzten Märztagen mit ihren Fw190-Schlachtflugzeugen ebenfalls nach Wiener Neustadt verlegt und von hier aus Einsätze geflogen. Am 31. März 1945 starteten sie von Wiener Neustadt nach Markersdorf, nachdem sie noch einen letzter

Einsatz gegen die vorrückenden sowjetischen Panzerspitzen des 9. Garde-Mechanisierten-Korps bei Erlach südlich von Wiener Neustadt geflogen hatten.[751]

Der amerikanische Luftangriff vom 29. Mai 1944 hatte die völlige Zerstörung des Luftparks 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf zur Folge gehabt. Bereits nach dem Beginn der Bombenangriffe im Frühjahr 1944 war im Föhrenwald östlich von Weikersdorf bis Saubersdorf eine Waldwerft eingerichtet worden. Sie sollte dazu dienen, die Werft 1./XVII (bzw. ab 1944 die Werftabteilung 5./XVII) aus dem unmittelbaren Bereich des Luftparks verlegen zu können. Ab Anfang 1944 zogen Teile der Werft 5./XVII im Föhrenwald unter. In eigenen, gegen Fliegersicht getarnten, Tiefbaracken wurden Werkstätten und Depots eingerichtet. Zusätzlich verband eine Schmalspurbahn die Anlagen im Föhrenwald mit dem Luftparkgelände. Nach der Zerstörung des Luftparks war es vor allem diese Waldwerft, welche die in Wiener Neustadt stationierten Luftwaffenverbände bis Ende des Krieges unterstützte.

Der Fliegerhorst Wiener Neustadt West, der Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllerdorf sowie die Werft 5./XVII dürften nach den verheerenden Angriffen der *15th USAAF* auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ vom Sommer 1944 in die Produktion und Endmontage von Bf109-Jagdflugzeugen eingebunden worden sein. So wurden am 2. Februar 1945 von amerikanischen Aufklärungsmaschinen am Fliegerhorst Wiener Neustadt West achtzig abgestellte Bf109 und am 16. Februar 1945 insgesamt 47 einmotorige Jagdflugzeuge fotografiert, die alle hauptsächlich im Bereich der Werft 5./XVII und der dortigen Hangars abgestellt waren. Nachdem sich für diesen Zeitraum nur die Belegung des Fliegerhorstes mit einer Staffel des JG108 (3./JG108 mit maximal zehn bis zwölf Fw190 oder Bf190) nachweisen lässt und nicht die Stationierung einer ganzen Jagdgruppe, dürften diese fotografierten Bf109 vermutlich aus der Produktion der verlagerten Betriebe der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ gestammt haben, welche hier fertigmontiert und eingeflogen wurden. Eindeutig nachweisen lässt sich dies aber nicht mehr.[752]

[751] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 972f.
[752] AFHRA MF A6387: Interpretation Report No. G509 Wiener Neustadt 2. February 1945 – AFHRA MF A6387: Interpretation Report No. G524 Wiener Neustadt 16. February 1945.

4.2.2 Die Luftversorgung von Budapest 1945

Als Ende Dezember 1944 die Truppen der vorrückenden sowjetischen Armeen die ungarische Hauptstadt Budapest eingeschlossen hatten, wurde der Fliegerhorst Wiener Neustadt West zu einem wichtigen Stützpunkt für die Versorgung der in Budapest eingekesselten deutschen und ungarischen Truppenverbände. Neben der III. Gruppe des Transportgeschwaders 3 (Ju52), der III. Gruppe des Transportgeschwaders 2 (Ju52) und der I. Gruppe des Luftlandegeschwaders 2 (Do17 und Go242), die vom ungarischen Flugplatz Papa aus operierten, flogen von Wiener Neustadt aus die He111 des Kampfgeschwaders 4 „General Wever“ Kampf- und vor allem Versorgungseinsätze in den Raum Budapest.[753]

Die II. Gruppe des Kampfgeschwaders 4 war mit ihren He111 bereits Mitte Dezember 1944 vom ungarischen Papa nach Wiener Neustadt verlegt worden. Im Auftrag der Luftflotte 4 wurden ab Ende Dezember 1944 von diesen Maschinen weite Strecken der Donau vermint. Dies sollte den sowjetischen Schifffahrtverkehr unterbrechen und so die sowjetische Armee in ihrer Kampfführung in Ungarn und am Nordbalkan empfindlich treffen. In den hellen Mondnächten vom 22. Dezember 1944 bis zum 5. Jänner 1945 warfen He111-Bomber in wiederholten Nachteinsätzen zwischen Kalafat und Turnu-Magurele sowie zwischen Belgrad und Turnu-Severin Luftminen unterschiedlichster Kaliber in die Donau ab.[754]

In Wiener Neustadt lag zu diesem Zeitpunkt eine dicke Schneedecke, welche die Bewegungen der He111-Maschinen der II. Gruppe des Kampfgeschwaders 4 entsprechend einschränkte. Als sich die Lage an der Front in Westungarn weiter verschärfte und schließlich auch Budapest von sowjetischen Truppen eingeschlossen wurde, verlegte im Jänner 1945 auch die III. Gruppe des Kampfgeschwaders 4 aus Tonndorf nach Wiener Neustadt. Den Jagdschutz dieser zur Versorgung von Budapest eingesetzten Kampf- und Transportverbände übernahmen die Bf109-Jäger der II. Gruppe des

[753] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 821.
[754] Ebd., 822f.

Jagdgeschwaders 51. Der Belagerungsring um die Stadt wurde immer enger und nach dem Verlust des Flugplatzes von Budapest konnte die Versorgung der eingeschlossenen deutschen und ungarischen Truppen schließlich nur mehr durch den Abwurf von Nachschubbehältern über der Stadt erfolgen. In der ungarischen Hauptstadt selbst wurde die Lage für die eingeschlossenen Soldaten immer aussichtsloser. Wiederholte Ausbruchsversuche blieben im Feuer liegen und misslangen.[755]

Die beiden in Wiener Neustadt stationierten Kampfgruppen des Kampfgeschwaders 4 hatten Anfang Februar 1945 eine Stärke von insgesamt etwa siebzig zweimotorigen He111, von denen durchschnittlich pro Einsatztag ca. fünfzig Flugzeuge einsatzfähig waren. Die Start- und Landebedingungen in Wiener Neustadt waren aufgrund der dicken Schneedecke auf dem Flugfeld denkbar schwierig. Mühsam musste vom Bodenpersonal eine Start- und Landeschneise für die He111 geräumt werden. Die Starts mit den überladenen He111-Maschinen waren trotzdem eine Herausforderung, war doch auch die freigeschaufelte Start- und Landepiste oft schnell von Schneeverwehungen unterbrochen. Trotz dieser Umstände konnten die beiden Gruppen des KG4 ihren Auftrag erfüllen und den eingeschlossenen Truppen in Budapest zumindest einen Teil des benötigten Nachschubs zuführen. Trotz der heftigen sowjetischen Fliegerabwehr, welche rund um die Stadt den Belagerungsgürtel ergänzt hatte, gelang es, zahlreiche Versorgungsgüter über den Eingeschlossenen abzuwerfen. Nicht wenige dieser Behälter gingen allerdings bei den sowjetischen Truppenverbänden zu Boden und waren somit für die Belagerten verloren.[756]

Den regelmäßig einfliegenden amerikanischen Aufklärern blieb die Belegung des Fliegerhorstes in Wiener Neustadt durch das Kampfgeschwader 4 nicht verborgen. Am 2. Februar 1945 wurden auf dem Fliegerhorst Wiener Neustadt West unter insgesamt 210 gezählten Luftwaffenflugzeugen über 36 eindeutig als zweimotorige He111-Bomber identifiziert. Die amerikanischen Auswertespezialisten vermuteten richtigerweise einen Zusammenhang mit der

[755] Peter *Gosztony*, Endkampf an der Donau 1944/45 (Wien 1978), 137ff. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 823f.
[756] Kamen *Nevenkin*, Take Budapest! The Struggle for Hungary Autumn 1944 (London 2013). – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 824-827.

sowjetischen Belagerung von Budapest. Zum Schutz gegen die Angriffe sowjetischer Nachtjäger auf die bei Nacht über Westungarn operierenden deutschen Transportverbände, bzw. gegen die Einflüge sowjetischer und britischer Bomber bei Nacht, verlegte man im Dezember 1944 die III. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 6 (II./NJG6) von Steinamanger und im Februar 1945 die II./NJG100 von Wien-Seyring nach Wiener Neustadt. Die III./NJG6 sollte bis Februar und die II./NJG100 bis März 1945 mit ihren Ju88-Nachtjagdmaschinen in Wiener Neustadt stationiert bleiben.[757]

Weiters wurde im Februar 1945 auch eine ungarische Nachtjagdstaffel (UngNJSt5/1) in Wiener Neustadt stationiert. Die UngNJSt5/1, ausgerüstet mit Me210-Nachtjägern, hatte ihren Liegeplatz in Ungarn aufgrund des Vormarsches der Roten Armee aufgeben müssen. Gemeinsam mit den Ju88G- und Bf110G-Nachtjägern der III./NJG6 und II./NJG100 wurden von Wiener Neustadt aus Einsätze gegen russische oder britische Bomber geflogen und dabei auch mehrere Abschüsse erzielt. Der letzte davon über Graz am 26. März 1945 durch Major Paul Zorner, dem Gruppenkommandeur der II./NJG100. Aufgrund des Vormarsches der sowjetischen Truppen in Richtung Wiener Neustadt wurden die deutschen Nachtjagdverbände bis Ende März vom Fliegerhorst Wiener Neustadt West wieder weiterverlegt. Die Ju88G und Bf110G der III./NJG6 gingen Anfang bis Mitte Februar nach Leipheim und die Ju88G der II./NJG100 Ende März 1945 nach Raffelding bei Linz. Die Maschinen der UngNJSt5/1 wurden in den ersten Apriltagen 1945 in Wiener Neustadt gesprengt.[758]

Die laufende Verlegung von fliegenden Luftwaffenverbänden nach Wiener Neustadt im Winter und Frühjahr 1945 wurde von den Amerikanern sorgfältig ausgewertet. Bei einem weiteren *USAAF*-Aufklärungsflug am 16. Februar 1945 wurden unter den insgesamt 235 abgestellten und erkannten Luftwaffenflugzeugen nachweislich 53 He111 (He111-Bomber der II. und III./KG4), 30 Ju88 (Ju88C u. G-Nachtjäger der III./NJG6 und II./NJG100), neun Bf110 (Bf110G-Nachtjäger der III./NJG6) sechs Do217 (Do217-

[757] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt., 824ff. – AFHRA MF A6387: Interpretation Report No. G509 Wiener Neustadt 2. February 1945.
[758] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 970.

Aufklärungsflugzeuge der 1./(F)Nacht) und 110 (63 am Industrieflugplatz und 47 am Fliegerhorst Wiener Neustadt West) einmotorige Bf109-Jagdflugzeuge (Bf109 Industrieproduktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ und Jagdflugzeuge der 3./JG108) gezählt. Die Anzahl von insgesamt 235 Flugzeugen der unterschiedlichsten Typen der deutschen Luftwaffe war enorm und stellte die höchste Auslastung eines einzelnen Horstes im gesamten Deutschen Reich dar.[759]

Die beiden Gruppen des Kampfgeschwaders 4 in Wiener Neustadt versorgten die in Budapest eingekesselten deutschen und ungarischen Soldaten noch bis Mitte Februar 1945. Mit den He111 der beiden Gruppen wurden, wann immer es das Wetter zuließ, über der Stadt Versorgungsbehälter abgeworfen. Schließlich gelang es den sowjetischen Truppen, auch die letzten Verteidigungsstellungen am Burgberg von Budapest einzunehmen. Am 11. Februar hatten noch ca. 17.000 eingeschlossene Soldaten versucht, aus der Stadt auszubrechen. Dies misslang völlig; nur wenige hundert Überlebende erreichten die deutschen Frontlinien. Am 13. Februar 1945 kapitulierten die letzten deutschen und ungarischen Einheiten in der Stadt.[760] Bereits drei Tage später, am 16. Februar 1945, wurde die II./KG4 von Wiener Neustadt nach Pretzsch an der Elbe und Mitte März 1945 die III./KG4 nach Wels verlegt. Von hier wurden die beiden Gruppen und ihre He111 weiter nach Norden zur Versorgung der Festung Breslau beordert.[761]

.

Trotz der wiederholten *USAAF*-Luftangriffe im März 1945 war es der deutschen Luftwaffe erfolgreich gelungen, von Wiener Neustadt aus Versorgungs- und Nachtjagdeinsätze in Richtung Ungarn zu fliegen. Die Versorgung der eingeschlossenen deutschen und ungarischen Truppen in Budapest hinderte die sowjetischen Verbände 51 Tage lang, die Stadt einzunehmen. Dadurch wurde der geplante sowjetische Angriff auf Wien, die sogenannte „Wiener Operation“, bis Mitte März 1945 hinausgeschoben. Für die Planer der *15th USAAF* genossen im März/April 1945 die Angriffe auf die

[759] *AFHRA* MF A6387: Interpretation Report No. G524 Wiener Neustadt 16. February 1945.
[760] *Nevenkin*, Take Budapest, 34f. – *Gosztony*, Endkampf an der Donau, 197ff.
[761] Karl *Gundelach*, Kampfgeschwader „General Wever“ 4 (Stuttgart 1978), 340.

Verkehrsknotenpunkte eine höhere Priorität als jene auf Fliegerhorste. In Anbetracht des mit deutschen Flugzeugen vollbelegten Fliegerhorstes von Wiener Neustadt wurde dennoch ein Angriff für Ende März 1945 geplant. Am 28. März 1945 sollte dazu das *5th BW* mit allen seinen sechs B17-Gruppen den Fliegerhorst von Wiener Neustadt angreifen. Dieser Angriff wurde jedoch aufgrund von schlechtem Wetter abgeblasen; am 2. April 1945 wurde Wiener Neustadt von sowjetischen Truppen eingenommen, womit sich jeder weitere Angriff erübrigte. Somit blieb der Stadt ein weiterer Luftangriff erspart. Kurz vor dem Einmarsch der sowjetischen Truppen wurden die letzten, durch die Bombenangriffe noch nicht zerstörten, Baulichkeiten des Fliegerhostes gesprengt und die zurückgelassenen deutschen und ungarischen Flugzeuge unbrauchbar gemacht.[762]

Bei der Einnahme des Fliegerhorstes Wiener Neustadt am 2. April 1945 verschafften sich die sowjetischen Truppen sofort eine Übersicht über jenes Gut, welches sie auf dem ehemals „größten Feldflugplatz“ der deutschen Luftwaffe erbeutet hatten. In den Überresten des Luftparks und der Werft wurden durch die Einheiten der sowjetischen 9. Garde-Armee über 350 Flugzeugmotoren für die unterschiedlichsten Flugzeugtypen gefunden. Des Weiteren umfangreiche Lager für elektrische Bordinstrumente, Avionikbauteile und sonstige Flugzeugersatzteile für diverse Flugzeugmodelle. Zusätzlich fand man ein großes Lager für Abwurfmunition, in dem geschätzte 3.000 bis 5.000 Bomben der unterschiedlichsten Kaliber gelagert waren. Am 3. April 1945 erfolgte im Kriegstagebuch der 9. Garde-Armee ein weiterer Eintrag, nach dem man auf den ausgedehnten Anlagen des Wiener Neustädter Fliegerhorstes, des Luftparks und der Werft insgesamt 120 zum Teil zerstörte Flugzeuge der unterschiedlichsten Typen gezählt hatte. Insgesamt 35 ein- und mehrmotorige Maschinen wurden als einsatzbereit beurteilt. Zusätzlich fand man auf dem Gelände des Luftparks und der Werft über 140 Flugzeugzellen im unterschiedlichen Zustand, sechzig intakte Flugzeugmotoren sowie weitere umfangreiche Lager an Flugzeugersatzteilen. In den Munitionsanlagen entdeckte man zumindest 150 großkalibrige Bomben und

[762] *AFHRA* MF A6389: 15th USAAF staff notes, A-3 Meeting 27. März 1945. – ÖStA/AdR, Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945, Bericht über die Räumung und Zerstörung des Fliegerhorstes Wiener Neustadt vom 12. April 1945.

Minen. Diese Bestandsaufnahme der sowjetischen Truppen vom 2. und 3. April 1945 gibt ein gutes Bild von der Nutzung des Wiener Neustädter Fliegerhorstes durch die deutsche Luftwaffe bis zur letzten Minute.[763]

[763] ZAMO (ЦАМО): фонд 350, опись 5254, дело 1573: Kriegstagebuch der sowjetischen 9. Garde-Armee von 28. März bis 16. April 1945, Eintragungen 2. und 3. April 1945. – Die bulgarische Luftwaffe, welche bereits im Krieg Bf109 (noch als Verbündeter des Deutschen Reiches) von den W.N.F. bekommen hatte, durfte nach dem Krieg auf Geheiß des neuen sowjetischen Verbündeten einige der, auf dem Wiener Neustädter Horst von der Roten Armee erbeuteten, Bf109 übernehmen. Ob es sich dabei um deutsche oder ungarische Bf109 gehandelt hat, ist nicht bekannt. Beim Überführungsflug von Wiener Neustadt nach Bulgarien stürzten jedoch einige Maschinen in Ungarn aufgrund von Motorversagen ab. Dabei kamen mehrere bulgarische Piloten ums Leben. Eine Untersuchung der Wracks ergab, dass die aus einem Wasser-Glykol-Gemisch bestehende Kühlerflüssigkeit der DB605-Motoren durch Flugzeugbenzin ersetzt worden war. Dieses hatte sich bereits kurze Zeit nach dem Start entzündet und so die Bf109-Maschinen zum Absturz gebracht. Offensichtlich war dieser Flüssigkeitsaustausch eine Maßnahme gewesen, welche von deutschem oder ungarischem Luftwaffenpersonal beim Abzug vom Wiener Neustädter Fliegerhorst durchgeführt worden war, um die Maschinen unbrauchbar zu machen. – Vgl. dazu auch *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 1014ff.

4.3 Der Einfluss der USAAF-Angriffe auf die Sonderwaffen- und Rüstungsfertigung

Der britische Geheimdienst erfuhr erstmals im Frühjahr 1943 von den Anstrengungen der deutschen Rüstungsindustrie, neue weitreichende Waffensysteme zu produzieren. Basierend auf einem revolutionären Antrieb sollten diese Systeme in der Lage sein, eine große Menge Sprengstoff über große Entfernungen möglichst zielgenau zum Einsatz zu bringen. Diese „Sonderwaffen“ waren als Antwort des Dritten Reiches auf die alliierten Bombardements gedacht und erhielten daher die Bezeichnung „Vergeltungswaffen“ bzw. „V-Waffen“. Von der deutschen Propaganda wurden sie ab Oktober 1944 als sogenannte „Wunderwaffen“ bezeichnet. Mit ihrem Einsatz sollte das Kriegsglück in der letzten Phase des Zweiten Krieges in Europa noch einmal zugunsten des Dritten Reiches gewendet werden. Während es sich bei der „V1“ (bzw. *Fieseler* Fi103) um eine von einem Strahltriebwerk angetriebene „Flugbombe“ und damit gewissermaßen einen Vorläufer heutiger Marschflugkörper handelte, repräsentiert die „V2“ (Aggregat 4) eine Boden-Boden-Rakete, gegen die es aufgrund ihrer hohen Flughöhe und großen Geschwindigkeit praktisch keine Abwehrmaßnahmen gab. Der erste Einsatz mehrerer V1-Flugbomben erfolgte in der Nacht von 12. auf den 13. Juni 1944, also unmittelbar nach der alliierten Landung in der Normandie. Eine von Frankreich abgefeuerte V1-Flugbombe schlug in den frühen Morgenstunden des 13. Juni 1944 in London ein.[764]

Die Alliierten entschieden bereits im Frühjahr 1943, die wichtigsten erkannten Produktionswerke der deutschen „Vergeltungswaffen“-Fertigung sowie die in Nord- und Westfrankreich im Bau befindlichen und aufgeklärten Abschussrampen aus der Luft anzugreifen. Letztere waren ab Mai 1943 in Nordfrankreich aufgeklärt worden. Die alliierten Bombenangriffe auf die Einrichtungen der „Vergeltungswaffen“-Fertigung wurden ab November 1943 als

[764] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol III, CROSSBOW, 30-66.

Operation *CROSSBOW* bezeichnet.[765] Dabei sollten zuerst die wichtigsten Produktionsstätten zerstört werden. Am 2. Juni 1943 wurde ein erster Bombenangriff auf die „Zeppelin-Werke“ in Friedrichshafen geflogen, die von der deutschen Rüstungswirtschaft als Standort eines von drei geplanten V2-Werken (neben Friedrichshafen auch Peneemünde und Wiener Neustadt) vorgesehen waren. Die deutsche Rüstungsindustrie brachte den Angriff auf die „Zeppelin-Werke“ noch nicht in Zusammenhang mit der geplanten „Vergeltungswaffen“-Fertigung. Der Angriff auf Wiener Neustadt vom 13. August 1943 ließ sie jedoch erste Vermutungen anstellen, dass die Alliierten die Absicht einer großangelegten V2-Fertigung erkannt hatten und nun tatsächlich dazu übergingen die einzelnen Werke gezielt anzugreifen. So wurde vermutet, dass beim Angriff auf Wiener Neustadt nicht nur die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“, sondern auch das „Raxwerk“ Ziel des amerikanischen Luftangriffs gewesen wäre. Penibel wurden nach dem Angriff auf Wiener Neustadt die Bombeneinschläge unter die Lupe genommen und versucht festzustellen, ob die „Große Serbenhalle“ ein Angriffsziel gewesen war.[766]

Dass die Alliierten von der Bedrohung wussten, zeigte den deutschen Rüstungsplanern schließlich der nächtliche Bombenangriff vom 17. auf den 18. August 1943. Im Rahmen der Operation *HYDRA* bombardierten Bomber der RAF erstmals die „Heeresversuchsanstalt Peenemünde“. Die dabei abgeworfenen Bomben verursachten schwere Schäden an den Produktionsanlagen und es gelang, den ersten Start einer V2-Rakete um fast zwei Monate zu verzögern. Durch diesen Angriff war den Verantwortlichen der deutschen Rüstungswirtschaft klar, dass die Alliierten die Absicht der geplanten V2-Produktion eindeutig erkannt hatten. Es wurde daher von deutscher Seite nach eingehender Beratung beschlossen, die „Vergeltungswaffen“-Fertigung prioritär in den Untergrund zu verlagern. Am 26. August 1943, also nur wenige Tage nach den Angriffen auf Wiener Neustadt und Peenemünde, beschlossen daher Rüstungsminister Speer,

[765] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol III, CROSSBOW, 45. – *Hölsken*, Die V-Waffen, 159ff.

[766] ÖStA/AdR: Fernschreiben Gauleitung Niederdonau (Stellv. Gauleiter Gerland) an Führerhauptquartier (SS-Obergruppenführer Schaub) vom 14. August 1943. – Der Verdacht eines gezielten Angriffes auf die „Sonderwaffen“-Fertigung konnte durch die Auswertung der Bombentreffer nicht erhärtet werden. Man vermutete richtigerweise, dass die im „Raxwerk“ eingeschlagenen Bomben Zufallstreffer gewesen waren.

SS-Obergruppenführer Hans Kammler (vom Reichsführer-SS Heinrich Himmler zum Sonderbeauftragten für Baufragen der „V2“-(A4)-Fertigung ernannt und gleichzeitig Chef des Bauwesens der SS), General Walter Dornberger (von der „Heeresversuchsanstalt Peneemünde“), Gerhard Degenkolb (vom Sonderausschuss A4) und Karl Saur (Staatssekretär des Rüstungsministeriums) die Errichtung eines zentralen Serienwerks im Stollen bei Nordhausen in Thüringen (Projekt *„Mittelbau Dora“* bzw. „Mittelwerk GmbH“). Bereits am 28. August 1943 wurde mit der Einrichtung eines Außenlagers des KZ Buchenwald in Nordhausen begonnen. In der Folge sollten viele KZ-Häftlinge beim Bau der Rüstungsanlagen und in der Produktion der „Vergeltungswaffen“ vom Typ „V1“ und „V2“ sowie bei der Fertigung von Flugzeugteilen für *Junkers* und *Heinkel* zum Einsatz kommen und tausende sollten bis Kriegsende ihr Leben lassen.[767]

4.3.1 Das Wiener Neustädter „Raxwerk“ von 1943 bis 1945

Der dritte Angriff amerikanischer Bomber auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ vom 2. November 1943 bedeutete auch für die V2-Fertigung in Wiener Neustadt das endgültige Aus. Da bei diesem Angriff die „Große Serbenhalle“, in der die V2-Raketenfertigung gerade erst angelaufen war, schwer getroffen worden war, fiel die „Sonderwaffen“-Produktion auf drei Wochen zu 60 % aus. Zudem ging die Rüstungsinspektion XVII nach diesem Angriff – irrtümlich – davon aus, dass die bisherigen amerikanischen Luftangriffe nicht nur den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“, sondern auch und vor allem der „Sonderwaffenfertigung“ gegolten hatten.[768] Auf höchsten Befehl wurde daher die V2-Produktion (einschließlich der dafür benötigten Facharbeiter und KZ-Häftlinge) aus dem unsicher gewordenen Wiener Neustadt bis Ende 1943 in die erwähnten Harzstollen bei Nordhausen (*„Mittelbau Dora“*) verlegt. Damit wurden

[767] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 425ff. – Jens-Christian *Wagner* (Hg.), Konzentrationslager Mittelbau-Dora 1943-1945, Begleitband zur ständigen Ausstellung in der KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora. (Göttingen 2007), 5-15.

[768] Tatsächlich wussten die Alliierten jedoch nichts davon, dass Wiener Neustadt im Sommer 1943 als Standort der V2-Raketenfertigung aufgebaut wurde. Man ging davon aus, dass in der „Großen Serbenhalle“ ausschließlich Lokomotiven gefertigt wurden. – Vgl. dazu auch *AFHRA*, MF A1843: Target Dossier Wiener Neustadt 1943.

auch der geplante Bau der Prüfstände im Luftpark sowie die Errichtung von Montage- und Prüfanlagen im Zillingdorfer Wald nördlich von Neudörfl (Projekt „Vorwerk“) gestoppt und die entsprechenden Vorarbeiten eingestellt. Im Kriegstagebuch der Rüstungsinspektion XVII stand im Dezember 1943 unter dem Punkt „A-4 Fertigung“ zu lesen:[769]

„In engster Fühlungnahme des Sonderbeauftragten und der Verbindungs-offiziere der Rüstungsinspektion und der Rüstungskommandos mit HAP11 (Heimat Artillerie Park 11 = Heeresversuchsanstalt Peenemünde) und dessen zeitweise in Wien anwesenden Beauftragten konnten die ständig neu auftretenden Fertigungsschwierigkeiten soweit geklärt werden, dass nunmehr alle beteiligten Firmen im vollen Anlauf sind. Die inzwischen festgesetzten Sollzahlen wurden erstmalig erreicht. Die Raxwerke sind durch Entscheidung maßgebender Stellen unter Abzug der dafür eingesetzten Arbeitskräfte aus der Fertigung ausgeschieden.“

Bereits im September 1943, also nach dem ersten Angriff auf Wiener Neustadt, waren unzerstörte Maschinen aus Peenemünde nicht wie geplant nach Wiener Neustadt verlegt worden, sondern man hatte erste Überlegungen für eine Untertageverlagerung angestellt. Mit dem endgültigen Stopp der V2-Produktion und deren Verlegung aus dem „Raxwerk“ wurde ein Teil der KZ-Häftlinge nach Zipf (geplante V2-Sauerstoffproduktion) und der Rest nach Nordhausen (geplante unterirdische Serienfertigung im Rahmen des Projekts *„Mittelbau Dora“*) verlegt. Der erste Häftlingstransport verließ Wiener Neustadt am 18. Oktober 1943 mit der Eisenbahn. In zwei folgenden Transporten am 9. und 17. November 1943 wurden die KZ-Häftlinge gänzlich abgezogen und das Wiener Neustädter Außenlager des KZ Mauthausen aufgelöst. Die ersten Luftangriffe der *USAAF* im Spätsommer und Herbst 1943 hatten somit die Produktion der V2-Rakete in Wiener Neustadt beendet, bevor sie überhaupt begonnen hatte. Tatsächlich hatten jedoch weder Briten noch Amerikaner im Herbst 1943 überhaupt gewusst, dass in Wiener Neustadt eine Produktion der V2-Raketen geplant gewesen war.[770]

[769] BAMA: RW 20-17/11: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII von 1. Jänner 1944 bis 31.Dezember 1944, 37.
[770] *Schausberger,* Rüstung in Österreich, 132. – *Faber*, Hitlers V2-Rakete, 126 u. 139.

Die Fertigung von Tendern für Kriegslokomotiven der Baureihe 52 blieb im „Raxwerk“ bis auf weiteres ohne Einschränkungen aufrecht. Die Tenderfertigung lief in einer neben der „Großen Serbenhalle“ gelegenen Halle, der sogenannten „Kleinen Serbenhalle“, auf Hochtouren. Durch die Einstellung der V2-Produktion war in der „Großen Serbenhalle“ genügend Raum für weitere Rüstungsproduktionen frei. Im Zweiten Halbjahr 1943 bestimmte Hitler die Priorität in der Umsetzung für verschiedene Bauprojekten der Marine. Darunter fiel auch die Fertigung sogenannter „Marine-Artillerie-Leichter“ (MAL). Hitler hatte nämlich Großadmiral Karl Dönitz, den Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine, im Dezember 1943 aufgefordert, zum Schutz der Donauschifffahrt geeignete Donau-Monitore bauen zu lassen. Auf dem Balkan war es im Sommer 1943 auf der wichtigen Donauschifffahrtsroute zu ersten erfolgreichen Überfällen von Partisanen auf deutsche Schleppverbände gekommen. Gegen diese Angriffe mussten wirksamen Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden. Dönitz schlug daher den Bau von vier „Marine-Artillerie-Leichtern“ zur Donausicherung vor. Die „Donauwerft Wien“ und aufgrund ihrer Nähe die „Raxwerke“ wurden als Produktionsstandorte bestimmt.[771]

Im Mai 1944 begann man daher im „Raxwerk“ parallel zur Fertigung von Lokomotivtendern auch mit der Fertigung von „Marine-Artillerie-Leichtern“. Diese MAL bestanden im Wesentlichen aus neun einzelnen, je 18 Tonnen schweren Pontons und einem Schiffsaufbau. Alle zehn Bestandteile konnten per Schwerlast-LKW oder Eisenbahn über Land transportiert und bei Bedarf an einem entsprechenden Gewässer zusammengebaut werden. Nach ihrem Zusammenbau fungierten die mit einem entsprechenden Antrieb versehenen kastenförmigen Schiffskonstruktionen mit je 20 bis 27 Mann Besatzung als Waffenträger bzw. zum Transport von militärischen Gütern und Fahrzeugen. Im „Raxwerk“ war im zweiten und dritten Quartal 1944 die Produktion der einzelnen Baugruppen für vier MAL vorgesehen. Die „Donauwerft Wien“ sollten die MAL dann zusammenbauen und ausrüsten. Zusätzlich sollte das „Raxwerk“ auch als Zulieferer für das U-Boot-Bauprogramm der deutschen Kriegsmarine fungieren.

[771] *Schausberger,* Rüstung in Österreich, 151. – Gerhard *Wagner* (Hg.), Lagevorträge des Oberbefehlshaber der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945 (München 1972), 134ff.

So war geplant, Ruderanlagen für U-Boote vom Typ XVII im „Raxwerk“ zu fertigen.[772]

In Vorbereitung der geplanten Produktionen für die Kriegsmarine wurde am 4. Februar 1944 im „Raxwerk“ eine Besprechung abgehalten, bei der neben der Werksleitung, Vertretern des Rüstungskommandos Mödling, der Wehrkreisbeauftragte, der Rüstungsobmann sowie Vertreter des Gauarbeitsamt Niederdonau, des Arbeitsamts Wiener Neustadt sowie der „Deutschen Arbeits-Front“ und der Gestapo anwesend waren. Es wurde festgestellt, dass nach Abzug der V2-Fertigung für eine mögliche Fertigung von MAL zwar genug Raum, jedoch nicht genügend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen würden. Daher wurde bestimmt, neuerlich 300 KZ-Häftlinge aus dem KZ Mauthausen nach Wiener Neustadt zu verlegen.[773] Im Mai 1944, als die Produktion der MAL in Wiener Neustadt begann, wurde somit neuerlich ein Nebenlager des KZ Mauthausen im „Raxwerk“ eingerichtet. Am 5. Juli 1944 kamen, wie angeordnet, die ersten 296 KZ-Häftlinge in Wiener Neustadt mit der Eisenbahn an. Am 31. August waren bereits insgesamt 500 KZ-Häftlinge im neuen KZ-Außenlager untergebracht. Bis zur Auflösung des Lagers am 1. April 1945 und der Evakuierung der KZ-Häftlinge in das KZ-Nebenlager Steyr waren in Wiener Neustadt permanent zwischen 500 und 700 KZ-Häftlinge interniert und im Rahmen der Fertigungen im „Raxwerk“ eingesetzt.[774]

Insgesamt waren im Sommer 1944 ca. 5.000 Menschen mit der Produktion von Tendern und MAL im „Raxwerk“ beschäftigt. Der Anteil an ausländischen Arbeitskräften unter der Belegschaft stieg bis Kriegsende immer

[772] *Karner*, Marinerüstung in Österreich, 128ff. – Ob mit der Produktion von U-Boot-Ruderanlagen tatsächlich noch im „Raxwerk“ begonnen wurde bleibt unklar. Im Kriegstagebuch der Rüstungsinspektion XVII finden sich bis Ende 1944 keine entsprechenden Eintragungen mehr. – Vgl. dazu, BAMA, RW 20-17/11: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII von 1. Jänner 1944 bis 31.Dezember 1944.

[773] BAMA: RW 20-17/10: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 4. Februar 1944.

[774] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 428ff. – Interessant ist in diesem Zusammenhang auch der Umstand, dass die Marinefertigung in Wiener Neustadt den Bau eines Hochbunkers für den Luftschutz mit sich brachte. In Wiener Neustadt wurden insgesamt zwei große Hochbunker errichtet: einer beim Frachtenbahnhof und ein weiterer in der Nähe des „Raxwerks“. Beim in der Nähe des „Raxwerks“ gebauten Modell handelte es sich um einen Einheitsbunker der Kriegsmarine vom Typ „T1500“ zur Aufnahme von ca. 1.500 Personen. Derartige Bunker wurden ausschließlich an Marine-Produktionsstandorten an der Nord- und Ostsee errichtet. Der in Wiener Neustadt erbaute und heute noch bestehende Bunker ist das einzige derartige Modell außerhalb von Norddeutschland.

weiter an, da die „deutschstämmigen“ Arbeiter zunehmend zum Kriegsdienst eingezogen wurden. Ende des Jahres 1944 war schließlich nur mehr ein Fünftel der Belegschaft des „Raxwerks“ deutschsprachig. Die Fremd- bzw. Zwangsarbeiter des „Raxwerks“ waren zum Großteil Franzosen, Polen, Russen, Jugoslawen oder Tschechen. Sie waren in zwei großen Barackenlagern in unmittelbarer Umgebung des „Raxwerks“ untergebracht.

Trotz seiner Bedeutung für die Rüstungsproduktion und seiner Nennung im *AWPD-42* erschien das „Raxwerk“ interessanterweise nur ein einziges Mal auf den Ziellisten der *15th USAAF.* Beim Angriff vom 10. Mai 1944 waren den B-24 Bombern der *465th BG* als Angriffsziel die „Große Serbenhalle“ zugewiesen worden. Die *USAAF*-Planer vermuteten in der Halle neben der Tender- bzw. Lokomotivenfertigung auch eine Einbindung in die Flugzeugproduktion der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“. Aufgrund von schlechtem Wetter musste jedoch die gesamte Bombergruppe mit ihrer Bombenlast umkehren und es kam daher zu keinem Abwurf auf die „Große Serbenhalle“.[775] Die Produktionsanlagen des „Raxwerks“ wurden in den *USAAF*-Angriffen bis Ende Mai 1944 dennoch wiederholt durch fehlgeworfene Bomben getroffen. Die Fertigung von Tendern blieb aber bis in das Jahr 1945 aufrecht und es kam zu keiner wesentlichen Einschränkung der Produktion. Die fertig produzierten Tender wurden nach ihrer Fertigstellung auf dem Gelände des „Raxwerks“ zu einzelnen Zuggarnituren zusammengestellt und auf der Südbahn nach Wien verbracht. Dort komplettierten sie die von der „Wiener Lokomotivfabrik“ gefertigten Kriegslokomotiven vom Typ 52.

Von den „Marine-Artillerie-Leichtern“ für die deutsche Kriegsmarine wurden insgesamt dreißig Stück produziert, darunter vier (MAL Nr. 27 bis 30) wie vorgesehen im „Raxwerk“. Die restlichen 26 Stück waren bereits von *Krupp* produziert und mit Masse im Schwarzen Meer eingesetzt worden. Nach ihrer Fertigstellung in Wiener Neustadt waren die einzelnen Pontons im Herbst 1944 nach Wien in die „Donau-Werft Wien“ verlegt worden. Dort sollten sie weiter aufgerüstet und mit ihrer Bewaffnung (2 x 10,5 cm Seezielkanonen und 2 x 2 cm

[775] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 293, Attacks of 10. May 1944.

sowie 2 x 3,7 cm Flakgeschütze) versehen werden. Bei einem *USAAF*-Luftangriff vom 7. Oktober 1944 wurde jedoch zwei MAL („MAL 27“ und „MAL 29“) stark beschädigt und versenkt. „MAL 29“ wurde wieder gehoben, instandgesetzt und gemeinsam mit „MAL 28“ und „MAL 30“ der 1. (Kampf)flottilie Donau zugeteilt. In dieser dienten sie bis Kriegsende.[776]

Auch im „Raxwerk“ wurde bis unmittelbar vor dem Einmarsch der sowjetischen Truppen produziert. Erst kurz vor der Inbesitznahme Wiener Neustadts durch die Rote Armee traf die Werksleitung Vorbereitungen für eine Evakuierung der im Arbeitseinsatz eingesetzten Kriegsgefangenen, der ausländischen Zwangsarbeiter sowie der KZ-Häftlinge des „Raxwerks“. Am Morgen des 2. April 1945 wurden 538 KZ-Häftlingen unter SS-Bewachung aus dem „Raxwerk“ in Richtung Theresienfeld in Marsch gesetzt. Von dort marschierte die Kolonne weiter durch das Piestingtal in Richtung Westen. Auf dem mehrere Tage dauernden Marsch starben dutzende KZ-Häftlinge an völliger Erschöpfung oder wurden am Straßenrand „auf der Flucht erschossen“. Aus einer bei der Ankunft des Marschblocks im KZ-Außenlager Steyr-Munichholz abgegebenen Liste geht hervor, dass 22 KZ-Häftlinge während des Marsches an „Herz- bzw. Kreislaufschwäche“ gestorben waren. Aus einer zweiten, am 17. April 1945 im KZ Mauthausen angefertigten, Liste ist verzeichnet, dass auf dem Marsch insgesamt 53 KZ-Häftlinge „geflüchtet“ bzw. erschossen worden waren.[777] Dies bedeutete wohl, dass mindestens ein Zehntel der KZ-Häftlinge diesen Marsch nicht überlebten. Als die sowjetischen Truppen der 9. Garde-Armee am Abend des 2. April 1945 die Anlagen des „Raxwerks“ in Wiener Neustadt inspizierten, fanden sie dreißig bis vierzig voll beladene Waggons, umfangreiche Lager an Rohstahl sowie fünfzehn, zur Auslieferung vorbereitete, intakte Lokomotiventender vor.[778]

---

[776] *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 428ff.

[777] Hans *Marsalek*, Das Konzentrationslager Mauthausen und seine Nebenlager, 2. Auflage (Wien 1980), 33ff. – Interessant ist hier anzumerken, dass das Wachpersonal nicht nur von der SS gestellt wurde, sondern auch von Angehörigen der deutschen Kriegsmarine, für welche ja im „Raxwerk“ produziert worden war.

[778] ZAMO (ЦАМО): фонд 350, опись 5254, дело 1573: Kriegstagebuch der sowjetischen 9. Garde-Armee von 28. März bis 16. April 1945, Eintragungen 2.April 1945. – Das Kriegstagebuch der 9. Garde-Armee berichtet auch von der Befreiung von 39 französischen Kriegsgefangenen. Diese waren in den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ bzw. im „Raxwerk“ eingesetzt gewesen und hatten den Einmarsch der sowjetischen Truppen abgewartet.

4.4 Die Zerstörung der Eisenbahnverkehrsknotenpunkte durch die USAAF-Angriffe bis 1945

Von allen im *AWPD-1* und *AWPD-42* festgelegten Zielgruppen sollte schließlich das Verkehrsnetz des Dritten Reiches jener Bereich sein, auf den die Alliierten die meisten Bomben abwarfen. Die Deutsche Wehrmacht schaffte es dennoch bis zum Kriegsende erfolgreich, große Truppenverbände zwischen der West- und Ostfront hin und her zu verlegen. Vor allem Divisionen der Waffen-SS, welche meist den Kern der Kräfte für deutsche Großoffensiven bildeten, wurden noch bis Anfang 1945 erfolgreich zwischen den Fronten verschoben. So gelang es der Deutschen Wehrmacht nicht nur, im Sommer 1944 mehrere divisionsstarke Verbände der Waffen-SS in die Normandie zu verlegen, sondern auch diese gegen Ende des Krieges wieder nach Ungarn zu verbringen, für einen letzten verzweifelten Versuch, im Rahmen der Plattenseeoffensive (Unternehmen FRÜHLINGERWACHEN) das Kriegsglück zu wenden. Mit dem Beginn der massiven alliierten Luftangriffe auf das deutsche Transportnetz im Jänner und Februar 1945 wurde diesen Truppenbewegungen zunehmend ein Ende gesetzt, obwohl der Ostfront in der Zeit von 12. Jänner bis zum 1. März 1945 noch insgesamt 33 deutsche Divisionen zugeführt werden konnten. Von diesen kamen zehn aus Kurland, drei aus Norwegen, zehn von der Westfront sowie drei aus dem Reichsgebiet, der Rest war als „Volksgrenadierdivisionen“ neu aufgestellt worden.[779]

Von den Amerikanern waren im Herbst 1942 für die 38 im *AWPD-42* ausgewählten Ziele des deutschen Transportnetzes insgesamt 9.348 „Sorties“ bzw. der Abwurf von insgesamt 18.696 Tonnen Bomben vorgesehen. Tatsächlich wurden jedoch schließlich 1944/45 ein Vielfaches mehr an Bomben auf Ziele des deutschen Eisenbahntransportsystems abgeworfen. Die Untersuchungen nach Kriegsende ergaben, dass von den alliierten Bomberverbänden bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in den Kategorien „Marshalling Yards“ und „Other Transportation“ insgesamt 510.344 Tonnen Bomben abgeworfen worden

[779] *Nevenkin*, Take Budapest, 23ff. – *Kreidler,* Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg, 180.

waren.[780] Dies waren 28 % der insgesamt von den strategischen Luftwaffen abgeworfenen Bombenmenge von 1,827.474 Tonnen. Gleichzeitig umfassten diese 28 % auch den höchsten Anteil der gesamten Menge an abgeworfenen Bomben. Dies bedeutete im Vergleich zum im September 1942 im *AWPD-42* angenommenen Wert eine Steigerung um das 27fache.[781]

Die Alliierten begannen erst in Vorbereitung ihrer geplanten Landung in Nordfrankreich mit der massiven Bombardierung von Eisenbahnzielen. Hier war es vorrangig die *8th USAAF* aus England, die die Masse der Angriffe durchführte. Diese Angriffe richteten sich meist ausschließlich gegen Ziele im besetzten Frankreich. Erst nach der Niederringung der deutschen Luftwaffe im Frühjahr 1944, der erfolgreichen alliierten Landung in der Normandie im Sommer 1944 und ersten erfolgreichen Schlägen gegen die deutsche Treibstoffversorgung im Herbst 1944 begann man sich im Winter 1944/45 intensiv dem deutschen Transportnetz zu widmen. Lange Zeit waren sich die Alliierten nicht einige darüber gewesen, ab wann mit einem Angriff auf das deutsche Transportsystem begonnen werden sollte. Die geplante Landung in Frankreich erforderte schließlich im Frühjahr 1944 erste Angriffe. Nur so konnte man verhindern, dass die Deutsche Wehrmacht in der Lage war, rasch Truppen zu verschieben. Hinsichtlich der Ziele des Transportsystems innerhalb des Deutschen Reiches aber rangen die Alliierten noch über Monate an einer gemeinsamen Strategie. Es wurde zwischen verschiedenen Zielkategorien abgewogen, bis man schließlich erkannte, dass erst die effektive Unterbrechung des deutschen

[780] *AFHRA*, Air Force Library, *AWPD-42*, 16. – Hierzu muss angemerkt werden, dass die 38 im *AWPD-42* ausgewählten Ziele nur die wichtigsten Objekte des Eisenbahntransportnetzes des Dritten Reiches umfassten. Dies waren im Wesentlichen acht Lokomotivenfabriken, fünfzehn Lokomotivreparaturwerkstätten sowie acht große Rangierbahnhöfe mit einer Umschlagkapazität von 10.000 (Hamm) bis 2.100 (Düsseldorf) Waggons pro 24 Stunden. Nur vier Lokomotivenfabriken (*Henschel* in Kassel, *Krupp* in Essen sowie *Henschel* in Wien und Wiener Neustadt) lagen in Deutschland und in Österreich selbst, vier weitere Fabriken lagen in den besetzten Gebieten (Pilsen, Chrazanow, Lille und Le Creusot). Im weiteren Kriegsverlauf sollten von den Alliierten eine Vielzahl an Einrichtungen der Reichsbahn bombardiert werden. Dies erklärt die bis zum Kriegsende wesentlich höhere Zahl der insgesamt abgeworfenen Bombenmenge.

[781] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 29. – Insgesamt 419.733 Tonnen wurden auf „Marshalling Yards“ und 90.611 Tonnen auf „Other Transportation“ abgeworfen. Davon hatte die *8th USAAF* in England und die 15th USAAF in Italien insgesamt 381.246 Tonnen Bomben abgeworfen, während die RAF den Abwurf von 129.098 Tonnen verzeichnete.

Eisenbahntransportnetzes die gewünschten weitreichenden Folgen haben würde.[782]

Die alliierte strategische Angriffsoffensive gegen das deutsche Eisenbahnnetz begann schließlich im Winter 1944/45. Wichtige Lokomotivenfabriken wie *Henschel, Krupp* oder *Skoda* hatte man zwar bereits zuvor erfolgreich bombardiert, und auch der eine oder andere große Rangierbahnhof – vor allem im Ruhrgebiet – hatte erste Zerstörungen hinnehmen müssen, doch von einer strategisch geplanten Angriffsoffensive gegen das deutsche Eisenbahnnetz konnte man erst ab dem Jänner bzw. Februar 1945 sprechen. Nicht zuletzt war es die deutsche Ardennenoffensive (Unternehmen WACHT AM RHEIN) im Winter 1944/45 gewesen, welche den Alliierten die Effektivität des deutschen Transportnetzes drastisch vor Augen führte und sie zum Umdenken bewegte. Zum Jahreswechsel 1944/45 wurde daher bereits im Detail die Operation *CLARION* geplant, welche am 22. und 23. Februar 1945, also ein Jahr nach der Operation *ARGUMENT (*dem geballten Angriff der *USAAF* gegen die deutsche Flugzeugindustrie) durchgeführt wurde. Ziel der alliierten Luftwaffen im Rahmen der Operation *CLARION* war es, das gesamte deutsche Eisenbahntransportnetz in wiederholten Angriffen innerhalb von nur kurzer Zeit lahm zu legen. Durch diese konzentrierten Angriffe der schweren Bomber der *USAAF* und *RAF* im Februar 1945 wurde dem deutschen Eisenbahnnetz tatsächlich ein erster schwerer Schlag versetzt.[783] In den nächsten Wochen wurde sukzessive ein Eisenbahnknotenpunkt nach dem anderen angegriffen. Hatte das deutsche Transportnetz bis Ende 1944 noch großteils intakt funktioniert, so wurde es in den drei Monaten von Februar bis April 1945 nachhaltig zerschlagen. Dies hatte nicht nur entscheidenden Einfluss auf die Truppentransporte der Wehrmacht, sondern auch auf die Verbringung der produzierten Rüstungsgüter.[784]

---

[782] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. III, German Railways, 649ff.

[783] *AFHRA*, Target and Duty Sheets, *8th, 9th* and 15th *USAAF* Bombing Missions 22. and 23. February 1945.

[784] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. III, German Railways, 656ff. – *Kreidler*, Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg, 183. – Die Deutsche Wehrmacht hatte für die Verlegung der in der Ardennenoffensive eingesetzten 6. Panzer-Armee Insgesamt ca. 800 Züge benötigt.

4.4.1 Die Angriffe auf die Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen 1944 und 1945

Der erste Angriff auf die Wiener Neustädter Bahnanlagen wurde am 27. Dezember 1944 geflogen. Eine aus sieben B17 *Flying Fortress* bestehende *Combat Box* der *483rd BG* brach ihren Anflug auf Linz wegen des schlechten Wetters ab und bombardierte auf dem Rückflug Wiener Neustadt.[785] Für die Wiener Neustädter Bevölkerung war dies ein Hinweis darauf, dass noch weitere Bombenangriffe folgen würden. Die letzten Monate des Jahres 1944 hatte die Stadt unbeschadet überstanden. Fast täglich waren aber die viermotorigen Bomber der *15th USAAF* auf ihrem Hin- und Rückflug zu den Zielen im Raum Wien über die Stadt hinweg geflogen. Seit dem 30. Mai 1944 hatte es keinen direkten Angriff mehr auf die Stadt und die nähere Umgebung gegeben. Dies änderte sich schlagartig im Februar 1945. Nachdem spätestens im Jänner 1945 *USSTAF* die Zerstörung des deutschen Eisenbahntransportnetzes zum Ziel erklärt hatte, rückte auch Wiener Neustadt wieder in den Fokus der *15th USAAF.* Die Rangieranlagen von Wiener Neustadt waren schon im dritten und vierten Quartal 1944 sorgfältig aufgeklärt worden. Die Wiener Neustädter Anlagen wurden auf eine Umschlagkapazität von 1.500 Waggons pro 24 Stunden geschätzt. Anfang Februar 1945 wurde in einem Bericht über mögliche Angriffsziele des deutschen Transportsystems vom Planungsstab der *15th USAAF* zu den Bahnlagen von Wiener Neustadt festgestellt:[786]

„Wiener Neustadt M/Y, situated at the junction point of three secondary lines leading east into Hungary from the Vienna-Bruck trunk line, has shown consistent heavy loading, including much identifiable military equipment, but has shown only moderate turnover. This yard has the facilities for classifying a large number of cars and is now marshalling most of the traffic moving into Southern Hungary and northern Yugoslavia."

[785] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 27. December1944.
[786] *AFHRA* MF A6377: The History of 15th USAAF, 15th USAAF Rail Offensive, Target Wiener Neustadt M/Y. – AFHRA MF A6387: Interpretation Report No. G509 Marshalling Yards, Austria-Yugoslavia, 2. February 1945. – Alleine am 2. Februar 1945 fotografierte man in Wiener Neustadt 1.040 Waggons unterschiedlicher Typen.

Der erste Schlag erfolgte am 15. Februar 1945, als 108 Bomber der *15th USAAF* über 200 Tonnen Bomben auf die Rangieranlagen von Wiener Neustadt abwarfen.[787] Der Angriff verursachte erste Schäden doch die *USAAF*-Planer mussten in den nächsten Tagen erkennen, dass die Deutsche Reichsbahn auch noch im Jahr 1945 ein effizientes System der Instandsetzung besaß, welches alles in Bewegung setzte, um die zerstörten Schienenstränge wieder zu reparieren, beschädigte oder zerstörte Waggons von den Gleisen zu entfernen und die Befahrbarkeit der Strecken wieder herzustellen. Bereits am Tag nach dem Angriff fotografierte man in Wiener Neustadt 1.230 intakte und beladene Waggons.[788] Seit dem 12. Februar und trotz des Angriffes waren bereit 50 bis 70 % der Waggons wieder ausgetauscht, d. h. zu neuen Garnituren zusammengestellt und abtransportiert worden. Nur zehn Tage nach dem Angriff stellten Aufklärer der *15th USAAF* fest, dass in Wiener Neustadt neuerlich emsiger Betrieb herrschte und die meisten Schäden beseitigt worden waren. Auf den Fotos erkannte man in den Rangieranlagen über 1.080 abgestellte und zum Teil voll beladene Güterwaggons und insgesamt elf Lokomotiven, welche damit beschäftigt waren einzelne Zuggarnituren zusammenstellen.[789] Ähnlich war die Situation auch entlang all der anderen Eisenbahnziele, welche man im Februar 1945 das erste Mal intensiv angegriffen hatte. Auch in Wien, Salzburg, Bruck a. d. Mur, Fürstenfeld, Graz, Klagenfurt und Villach herrschte wieder hohe Betriebsamkeit. Der Planungsstab der *15th USAAF* stellte Ende Februar 1945 trotz der durchgeführten Luftangriffe ernüchtert fest:[790]

„There is only limited evidence that the efficiency of the German Army is suffering from the difficulties now experienced by the German Transportation System. Measures have been taken by the Wehrmacht to exercise greater control over

[787] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 15. February 1945. – *AFHRA* MF A6388: Intops Summary No. 574, Attacks of 15. February 1945.
[788] *AFHRA* MF A6388:Interpretation Report No. G524 Wiener Neustadt M/Y 16. February 1945.
[789] *AFHRA* MF 25175: Photo Interpretation Report No. 1638, Wiener Neustadt Marshalling Yards, 25. February 1945.
[790] *AFHRA* MF A6377: The History of 15th USAAF, 15th USAAF Rail Offensive. – Die Angriffe der *15th USAAF* auf die Bahnanlagen der „Ostmark" blieben trotzdem nicht ohne Folgen. So benötigte die deutsche 365. Infanteriedivision im Jänner 1945 insgesamt fünfzehn Tage, um über den Brenner und Travis an die italienische Front zu verlegen. Immer wieder waren die einzelnen Züge durch amerikanische Luftangriffe aufgehalten worden. – Vgl. dazu *Kreidler*, Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg, 181.

the railways, and the further cancellation of express and freight trains indicates that a very high percentage of the total traffic is now serving the army."

Im März 1945 ging es jedoch Schlag auf Schlag. Auf Wiener Neustadt wurden am 4., 16. und 26. März drei Hauptangriffe und am 14. und 15. März 1945 zwei schwere Ausweichangriffe durchgeführt. Hinzu kamen noch mehrere Bombenabwürfe von kleineren Bomberformationen (z. B. am 12. März) sowie amerikanische Tiefffliegerangriffe und gegen Monatsende auch sowjetische Bombardierungen. Letztere waren jedoch für die Zerstörung des Eisenbahnnetzes unbedeutend.[791] Durch die wiederholten Bombenabwürfe der *15th USAAF* im März 1945 wurden die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt praktisch vollständig zerstört. Bereits der Abwurf von knapp 200 Tonnen Bomben am 4. März 1945 zerstörte weite Bereiche des Rangierbahnhofes und führte zur Vernichtung von über 200 beladenen Güterwaggons. Als die Instandsetzungstrupps der Reichsbahn unter Einsatz von schweren Kränen, eigener Arbeitskräfte aber auch russischer Kriegsgefangener und ausländischer Zwangsarbeiter bis zum 11. März die Schäden behoben hatten, erfolgte ab dem 12. März die nächste mehrtätige Welle von Angriffen. Die Benützbarkeit der Rangieranlagen von Wiener Neustadt ging nun drastisch zurück. Am 15. März 1945 stellten die Auswertespezialisten der *15th USAAF* schwere Schäden an den Rangieranlagen und eine Auslastung von nur mehr 40 % fest.[792] Der *Tactical Mission Report* der Angriffe der *15th USAAF* auf Ziele in der „Ostmark" vom 16. März 1945 beurteilte die Lage in Wiener Neustadt wie folgt:[793]

„*Auf der südlichsten zweigleisigen Strecke von Wien nach Budapest haben die letzten Angriffe äußerst schwere Schäden an den beiden Eisenbahnknoten-punkten von Hegeyshalom und Komarom verursacht. Es existiert jedoch nach wie vor eine Alternativroute von Wien über Wiener Neustadt und Sopron an die jugoslawische und ungarische Front. Die Eisenbahnanlagen von Sopron wurden am 4. März schwer beschädigt und sind nach wie vor nur sehr eingeschränkt*

[791] *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Missions March 1945
[792] *AFHRA* MF 6388: Interpretation Report No. D.B.345 und 15D.E./15 Wiener Neustadt M/Y 15. March 1945.
[793] *AFHRA* MF 6388: Tactical Mission Report. Attacks of 16. March 1945. – Der Text wurde vom Verfasser zur leichteren Lesbarkeit sowie zum klaren Verständnis übersetzt.

nutzbar. Wiener Neustadt hingegen hat nur mäßige Zerstörungen in den letzten Angriffen erlitten und der Großteil seiner Anlagen blieb weiterhin intakt. Bei den letzten detaillierten Aufnahmen vom 4. März waren die Eisenbahnanlagen nur mäßig belegt, aber Wiener Neustadt liegt so, dass seine Eisenbahnanlagen wichtig sind für die Wien-Zagreb- sowie für die Wien-Györ-Verbindung. In Anbetracht der Bombenschäden an den anderen Eisenbahnknotenpunkten dieser beiden Linien und in Anbetracht der Fülle an, von den deutschen Truppen bei den wiederkehrenden Kämpfen südlich und nördlich des Plattensees benötigen, Versorgungsgütern kann vermutet werden, das die Wiener Neustädter Anlagen zum Großteil belegt sind und ein beträchtlicher Prozentsatz dieser Güter militärischen Nachschub darstellt."

Nach dem Angriff vom 16. März und dem letzten verheerenden Angriff vom 26. März 1945 stellte man insgesamt über 700 zerstörte und beschädigte Waggons auf den Rangieranlagen von Wiener Neustadt fest. Der Abwurf von über 6.500 Stück 50 kg-Bomben am 26. März 1945 hatte die Bahnanlagen endgültig zerstört. Einige der Bombergruppen hatten ein überaus gutes Trefferergebnis erzielt, da bis zu 90 % ihrer Bombenzuladungen im Zielgebiet detoniert waren. Andere Gruppen erreichten nur eine schlechtere Trefferquote, verursachten aber umso größere Schäden durch Fehlwürfe im Stadtgebiet von Wiener Neustadt. Nach dem Angriff vom 26. März 1945 wurden die Bahnanlagen von Wiener Neustadt von den *USAAF*-Planern als zerstört angesehen.[794] Trotzdem plante man für den 28. März 1945 noch einen abschließenden Angriff in Kombination mit einem Angriff auf den Fliegerhorst. Vier B24-Bombergruppen des *304th BW* sollten den Hauptbahnhof von Wiener Neustadt, weitere drei B24-Gruppen des *55th BW* die Eisenbahnanlagen von St. Pölten angreifen. Schlechtes Wetter verhinderte jedoch den Einflug der Bomber und somit einen letzten Angriff auf die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt.[795]

[794] *AFHRA* MF 6388: Interpretation Report No.D.B.351 Wiener Neustadt M/Y 21. March 1945. – *AFHRA* MF 6388: Interpretation Report No.15D.B./31 Wiener Neustadt M/Y 26. March 1945. – *AFHRA*: *15th USAAF* Target and Duty Sheets. Bombing Mission 26. March1945. – *AFHRA* MF A6389: *15th USAAF* Attacks of Communications 26. March 1945.
[795] *AFHRA* MF A6389: 15th USAAF staff notes, A-3 Meeting 27. März 1945.

Die längste Unterbrechung der wichtigen Südbahnlinie betrug in Wiener Neustadt trotz der wiederholten Angriffe nur maximal 48 Stunden. Danach hatten die Instandsetzungstrupps der Deutschen Reichsbahn die Gleisanlagen in Wiener Neustadt wieder instand gesetzt. Nur an zwei Tagen, am 15. und 16. März 1945, war die Südbahnline tatsächlich nachhaltig unterbrochen worden.[796] Die Zerstörung der Rangieranlagen machte aber eine Nutzung für den militärischen Transportverkehr zunehmend unbrauchbar. Dennoch gelang es noch unmittelbar vor dem Überschreiten der Reichsgrenze durch die Truppen der 3. Ukrainischen Front am 28. März 1945, mehrere Züge mit Infanterie-Ersatz-Bataillonen aus dem Gau Oberdonau über Wiener Neustadt erfolgreich an die Reichsschutzstellung zu führen.[797] Und am Abend des 31. März 1945, also unmittelbar vor dem Angriff der vorrückenden sowjetischen Truppen auf Wiener Neustadt, traf eine mit zehn nagelneuen Panzern vom Typ „PIV“ sowie Munition, Betriebsmitteln und Ersatzteilen vollbeladene Zuggarnitur in Wiener Neustadt ein. Diese war direkt vom Panzerwerk in St.Valentin nach Wiener Neustadt gesandt worden. Am Wiener Neustädter Rangierbahnhof wurden die vollgetankten Panzer entladen und von der bereits stark dezimierten „gepanzerten Gruppe“ der 1. SS-Panzerdivision „Leibstandarte Adolf Hitler“ übernommen. In den frühen Morgenstunden des 1. April 1945 bekämpften diese Panzer dann erste Vorstöße sowjetischer Truppen entlang der Leitha zwischen Bad Erlach und Katzelsdorf und konnten sie zum Teil sogar temporär abweisen.[798]

In den nächsten Tagen kamen diese „PIV“-Panzer der 1. SS-Panzerdivision im Kampf um Wiener Neustadt zum Einsatz und es gelang ihnen sogar, am 2. April 1945 die Reserve des 9. Garde-Mechanisierten-Korps der sowjetischen 6. Garde-Panzer-Armee nordöstlich von Wiener Neustadt zu zerschlagen. Als im Raum Felixdorf-Steinabrückl die bereits geschwächte 46. Garde-Panzer-Brigade als Reserve des 9. Garde-Mechanisierten-Korps in

[796] *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. 15D.E./17 Wiener Neustadt M/Y 16. March 1945. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 827-841. – Das ergibt unter anderem eine Auswertung der Luftschutzschadensberichte der Stadt Wiener Neustadt für den Zeitraum von Februar bis März 1945.

[797] Manfried *Rauchensteiner,* Der Krieg in Österreich 1945, Sonderausgabe 1995 (Wien 1995), 135ff.

[798] Ralf *Tiemann*, Opfergang für Deutschland – Die Leibstandarte in den letzten Kriegsmonaten (Coburg 2000), 359. – Über den Einsatz dieser Panzer gibt es zahlreiche Zeitzeugenberichte, vor allem von Angehörigen der „Schule II für Fahnenjunker der Infanterie Wiener Neustadt“.

Richtung Norden, zur Ausnutzung des erreichten Erfolges der Einnahme des Steinfeldes, angesetzt wurde, traf sie auf die „PIV“ der „gepanzerten Gruppe“ der 1. SS-Panzerdivision. In einem heftigen Panzergefecht wurden zwölf sowjetische Panzer und mehrere deutsche Panzer vernichtet. Der Ansatz der 46. Garde-Panzer-Brigade wurde dadurch vorerst zum Stehen gebracht. Im Gegenzug gelang es der 1. SS-Panzerdivision, sich mit ihren Verbänden vollständig in das Piestingtal abzusetzen.[799]

Trotz der völligen Zerstörung der Bahnanlagen hatte das deutsche Eisenbahntransportsystem auch in Wiener Neustadt bis zur letzten Minute zumindest mit Einschränkungen funktioniert. Dies mussten die Amerikaner sogar eingestehen, als sie in einer letzten, am 2. April 1945 von *1st Lieutenant* Poulter in einer F-5 über Wiener Neustadt geflogenen, Aufklärungsmission feststellen mussten, dass die gesamte Südbahnlinie – tatsächlich zumindest ein Gleis – befahrbar war.[800] Auch die Einheiten der sowjetischen 9. Garde-Armee stellten dies in ihrer Bestandsaufnahme fest. Nach der Einnahme der Stadt Wiener Neustadt und ihrer Bahnanlagen durch die sowjetischen Truppen fanden diese in den weitläufigen Rangieranlagen insgesamt dreißig bis vierzig zum Teil noch einsatzbereite Lokomotiven unterschiedlichen Typs und über 800 zum Großteil zerstörte und zum Teil voll beladene Waggons vor.[801]

[799] ZAMO (ЦАМО): фонд 62619, опись 5179, дело 117 u. 118: Kriegstagebuch der sowjetischen 6. Garde-Panzer-Armee von 17. März bis 15. April 1945, Eintragungen 2. April 1945. – ZAMO (ЦАМО): фонд 9. Garde-mechanisiertes Korps, опись 1, опись 77: Kriegstagebuch des sowjetischen 9. Garde-mechanisiertes Korps von 28. März bis 14. April 1945, Eintragungen 2. April 1945. – ZAMO (ЦАМО): Фонд 46. Garde-Panzer-Brigade, опись 1, опись 82: Kriegstagebuch der sowjetischen 46. Garde-Panzer-Brigade von 10. März bis 13. April 1945, Eintragungen 2. April 1945. – *Tiemann*, Opfergang für Deutschland, Anlage 12a. – Die Kriegstagebücher der 6. Garde-Panzer-Armee, des 9. Garde-Mechanisierten-Korps sowie der 46. Garde-Panzer-Brigade beschreiben im Detail das verlustreiche Gefecht im Nordosten von Wiener Neustadt. In diesem verlor die 46. Garde-Panzer-Brigade (Sollausstattung mit 42 Panzern vom amerikanischen Typ M4 *Sherman*) insgesamt 12 ihrer zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen 18 Panzer. Im Buch von *Tiemann* führt dieser den Zeitzeugenbericht sowie den schriftlichen Antrag auf Anerkennung von Panzerkampftagen im April 1945 von SS-Obersturmführer Werner Sternebeck an. Durch den für mehrere Stunden beendeten Vorstoß des 9. Garde-Mechanisierten-Korps gelang es schlussendlich dem gesamten I. SS-Panzer-Korps, sich auf den Wienerwald bzw. das Piesting- und das Triestingtal abzusetzen.

[800] *AFHRA* MF A6389: Interpretation Report No. D.B.358 2. April 1945.

[801] ZAMO (ЦАМО): фонд 350, опись 5254, дело 1573: Kriegstagebuch der sowjetischen 9. Garde-Armee von 28. März bis 16. April 1945, Eintragungen 2. April 1945.

5. Zusammenfassung

Diese Arbeit beruht auf der Hypothese, dass der Rüstungsstandort Wiener Neustadt für das Deutsche Reich im Zweiten Weltkrieg eine derart hohe Bedeutung besaß, dass es bereits früh das Ziel der Alliierten war, die in Wiener Neustadt liegenden Objekte von hoher militärisch-industrieller Bedeutung rasch zu zerstören. Sobald die alliierten Streitkräfte, aufgrund eigener militärischer Erfolge im Mittelmeerraum und der Inbesitznahme ehemals von der Deutschen Wehrmacht beherrschter Gebiete, in der Lage waren, eine geografisch günstige Ausgangsposition für eine erste Angriffsoffensive weitreichender strategischer Bomber gegen Wiener Neustadt zu starten, führten sie diese durch. Diese ersten amerikanischen Luftangriffe gegen den Rüstungskomplex von Wiener Neustadt stellten sich zum Teil äußerst verlustreich dar, doch mussten die Bombardements fortgeführt werden, um das gesteckte Ziel der Zerstörung erreichen zu können.

Angesichts der beträchtlichen Anstrengungen, welche von den Alliierten zur Bombardierung der Wiener Neustädter Rüstungsindustrie betrieben wurden, stellte sich daher die Frage, ob der betriebene alliierte Aufwand das Ergebnis rechtfertigte. Dies kann in Anbetracht der in dieser Arbeit herausgearbeiteten überragenden Bedeutung Wiener Neustadts als Rüstungsstandort des Dritten Reiches eindeutig bejaht werden. Die in der „Ostmark“ gelegenen „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zählten in den Jahren 1942/43 zu den bedeutendsten Rüstungsproduktionsstätten der deutschen Luftwaffe. Diese mussten bis zum Frühjahr 1944 zerstört werden, um ein wesentliches alliiertes Kriegsziel im Kampf gegen das Dritte Reich, nämlich den Sieg über die deutsche Luftwaffe, erreichen zu können. Erst nach diesem Sieg war es möglich, eine alliierte Landung in Nordwestfrankreich mit eigenen Landstreitkräften erfolgreich durchführen zu können.

Als die Amerikaner im Spätsommer des Jahres 1942 mit ihrer *8th United States Army Air Force* (*8th USAAF)* von England aus mit strategischen Bombenangriffen auf Ziele in den vom Deutschen Reich besetzten Gebieten begannen, waren die Grundlagen ihres Handels zuvor genau überlegt und

abgewogen worden. Unter Berücksichtigung neuer verfügbarer Waffensysteme wie des *Norden*-Bombenzielgeräts und weitreichender schwerer Bomber der Typen B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator* waren bereits im Sommer 1941 gemeinsam mit den Briten Planungen angestellt worden, wie man das Dritte Reich erfolgreich aus der Luft bekämpfen konnte. Das Ergebnis war im Sommer 1941 der *Air War Plan Division Plan One* (*AWPD-1*) und nach weiteren ergänzenden Überarbeitungen und zusätzlichen Modifikationen im Herbst 1942 der *AWPD-42*. In diesen Planungsdokumenten legten die Amerikaner fest, welche Ziele in Deutschland und in den besetzten Gebieten durch den Einsatz weitreichender strategischer Bomber ihrer *USAAF* gemeinsam mit der britischen *Royal Air Force* (*RAF)* zerstört werden mussten, um die Voraussetzungen für eine alliierte Landung in Europa schaffen zu können. Die dazu notwendigen Kräfte an militärischem Personal, Flugzeugen, Ausrüstung und Abwurfmunition wurden auf Grundlage der angenommenen Leistungsfähigkeit der eigenen in den 1930er Jahren entwickelten Waffensysteme errechnet und den entworfenen Verfahren des *High Altitude Precision Daylight Bombing* (*HAPDB*) zugrunde gelegt. An erster Stelle der strategischen Kriegsziele für die alliierten Luftwaffen stand ab 1942/43 die Niederringung der deutschen Luftwaffe. Dies musste in der ersten Phase der alliierten Kriegsführung gegen das Deutsche Reich erreicht werden.[800]

Nach dem „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich war die Stadt Wiener Neustadt zum Standort zweier wichtiger Rüstungsbetriebe geworden. Diese wurden von Beginn des Zweiten Weltkrieges an von den britischen Geheimdiensten aufgeklärt und daher bereits in den Jahren 1941/42 in den alliierten Planungen als bedeutende Angriffsziele gereiht. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ (W.N.F.), als Hauptlieferant des wichtigsten deutsche Jägers vom Typ *Messerschmitt* Bf109, standen mit ihren drei bedeutendsten Werken in Wiener Neustadt („W.N.F. – Werk I“ und „W.N.F. – Werk II) und Fischamend („W.N.F. – Werk III“) im *AWPD-42* der *USAAF* an erster Stelle der zu zerstörenden Ziele der als Priorität 1 gereihten Kategorie *German Air Force*. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ produzierten im Jahr 1942 knapp 50 % aller

[800] *AFHRA*, Air Force Library, *AWPD-42*, 5-9.

im Deutschen Reich gefertigten einmotorigen Jäger vom Typ *Messerschmitt* Bf109. Als zweiter bedeutender Rüstungsbetrieb stand das Wiener Neustädter „Raxwerk“, als Teil der dem *Henschel*-Konzern gehörenden „Wiener Lokomotivfabrik AG“ (LOFAG), an vierter Stelle in der im *AWPD-42* als Priorität 3 gereihten Kategorie *Transportation.*[801]

Hinzu kamen noch die Bedeutung des Wiener Neustädter Fliegerhorstes sowie des Luftparks 1./XVII und der Werft 1./XVII für die Einsatzführung der deutschen Luftwaffe im südöstlichen Deutschen Reich, sowie die ausgedehnten Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen, welche aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit zu den wichtigsten Rangieranlagen und Eisenbahnknotenpunkten der „Ostmark“ gehörten. Diese Konzentration von militärisch und rüstungsindustriell bedeutenden Objekten und Einrichtungen machte die Stadt Wiener Neustadt in den Jahren 1941/42 zu einem „Priorität 1“-Ziel der Alliierten. Anfang des Jahres 1943 hatten die Alliierten die deutschen Truppen in Nordafrika entscheidend geschlagen und waren damit erstmals in der Lage, mit weitreichenden strategischen Bombern Ziele tief im Süden des Deutschen Reiches angreifen zu können. Dies führte dazu, dass die Alliierten im Frühjahr und Sommer 1943 intensiv diskutierten, auf welche Art und zu welchem Zeitpunkt der erste Luftangriff auf Wiener Neustadt durchgeführt werden sollte. Die Durchführung eines ersten Luftangriffs auf die Rüstungsziele in Wiener Neustadt war die logische Konsequenz der in den Jahren 1941/42 durchgeführten Planungen, welche durch die erfolgreiche alliierte Kriegsführung im Mittelmeerraum im Sommer 1943 umsetzbar geworden waren.[802]

Im Zeitraum von Herbst 1942 bis zum Frühjahr 1943 waren von den weitreichenden Bombern der amerikanischen *8th USAAF* von England aus vorrangig Ziele der deutschen U-Bootwaffe attackiert worden. Die deutschen U-Boote sollten in ihren Heimathäfen und Werften vernichtet werden, um deren Wirksamkeit gegen die alliierten Geleitzüge effektiv verringern zu können. Mit Ernüchterung mussten die strategischen Planer der *USAAF* aber in den ersten

[801] *AFHRA*, Air Force Library, *AWPD-42*, Appendix G1 - Pursuit Aircraft Assembly plants u. Appendix GV - Transportation.
[802] *AFHRA*, MF A40505, *Colonel (ret.)* Richard D. Hughes, Memories 1941-1945, 215.

Einsätzen zur Kenntnis nehmen, dass die Wirksamkeit und Präzision des *Norden*-Bombenzielgeräts bei Weitem nicht den gesteckten Erwartungen entsprach. Die notwendige Zielgenauigkeit, um ein Rüstungsziel mit durchschnittlicher Ausdehnung mit einem einzigen Luftangriff zerstören zu können, wurde keineswegs erreicht. Auch stellte man fest, dass die zum Schutz der Angriffsziele eingesetzte deutsche schwere Flak sowie die deutschen Tagjagdverbände, d. h. die Jäger und Zerstörer der deutschen Luftwaffe, eine effektive Bedrohung der eigenen Bomber darstellten. Über den von der Flak schwer verteidigten französischen Atlantikhäfen musste die *8th USAAF* erste Verluste hinnehmen. In diesen ersten Monaten der Einsatzführung der strategischen amerikanischen Bomber wurden aber wertvolle Erfahrungen gesammelt, die genauestens analysiert und entsprechend umgesetzt wurden.[803]

Die Alliierten erkannten, dass man zuerst die deutsche Luftwaffe besiegen musste, um einen nachhaltigen Erfolg gegen das Deutsche Reich erreichen zu können. Im Jänner 1943 wurde daher auf der alliierten Konferenz von Casablanca beschlossen, die Luftangriffe der amerikanischen *USAAF* im Sommer 1943 auf Ziele der deutschen Luftwaffenrüstung innerhalb des Kerngebietes des Deutschen Reiches auszuweiten (Operation *POINTBLANK*). Die *USAAF* verlegte daher im Frühjahr 1943, trotz der zunehmenden Verluste, vier von nur elf zu diesem Zeitpunkt in England verfügbaren strategischen Bombergruppen in den Mittelmeerraum. Von hier aus sollten die viermotorigen Bomber vom Typ B-24 *Liberator* unter dem Kommando der *9th USAAF,* gemeinsam mit den im Rahmen der Operation *TORCH* in Nordafrika angelandeten B-17 *Flying Fortress* der *12th USAAF,* von Süden eine zweite strategische Luftoffensive gegen bedeutende Rüstungsziele im Deutschen Reich eröffnen. Von gleichzeitigen Angriffen aus England und aus dem Mittelmeerraum erhoffte man, die deutschen Jägerverbände an zwei Fronten binden zu können. Ein geschlossener Einsatz der deutschen Jagdabwehr auf nur einen einfliegenden Verband sollte so verhindert werden. Bei den ab dem Frühjahr 1943 folgenden Vorstößen tief in das Deutsche Reich wurden die bei Tage fliegenden amerikanischen Bomber von einer überaus abwehrbereiten deutschen

[803] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, USAAF Heavy and Medium Bomber in the ETO, 4-7.

Luftwaffe empfangen. Insgesamt betrug die deutsche Rüstungsproduktion an einmotorigen Jägern im Juni 1943 bereits über 1.000 Stück der Typen *Messerschmitt* Bf109 und *Focke Wulf* Fw190. Im Juli 1943 wurden beispielsweise 725 Bf109 produziert, von denen insgesamt 280 Flugzeuge aus den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken" kamen. Diese deutschen Jäger fügten der *USAAF* bis zum Herbst 1943 schwere Verluste zu. Obwohl die britischen Verbündeten die Amerikaner daraufhin drängten, ihre verlustreichen Angriffe bei Tag einzustellen und in die Nacht zu verlegen, hielt die *USAAF* an ihrem Konzept von präzisen strategischen Tagangriffen fest.[804]

Im Sommer 1943 begannen die Angriffe weitreichender strategischer Bomber der *USAAF* auf Ziele im Süden des Deutschen Reiches. Die ersten Angriffe auf Wiener Neustadt wurden im August, Oktober und November 1943 geflogen. Zuvor hatte die *9th USAAF* im Mittelmeerraum bei einem ersten weitreichenden strategischen Angriff auf die Erdölfelder im rumänischen Ploiesti knapp über 30 % ihrer eingesetzten Bomber verloren. Über Wiener Neustadt erlitten die angreifenden amerikanischen Bomber im Oktober und November 1943 Verlustraten von 17 % bzw. 10 %. Im selben Zeitraum erlitt auch die *8th USAAF* aus England über Deutschland hohe Verluste. Über Regensburg und Schweinfurth wurden im August 16 % der Bomber, über Stuttgart im September 14 % und im Oktober 1943 neuerlich über Schweinfurth sogar 26 % der eingesetzten Bomber abgeschossen. Diese hohen Verluste zwangen Ende 1943 sowohl die *8th USAAF* in England und die *15th USAAF* in Italien, ihre Einflüge tief ins Deutsche Reich vorerst einzustellen. Man erkannte, dass es nicht möglich war, die Bomber ohne Schutz durch eigene Jäger in den Einsatz zu schicken. Im November 1943 hatte die *15th USAAF* in Italien 195 viermotorige Bomber einsatzbereit und 314 Besatzungen verfügbar. Bei Verlusten von über 5 % der eingesetzten Bomber und ihrer Besatzungen bei einem einzelnen Angriff war es zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, diese durch den rechtzeitigen Ersatz an Flugzeugen und Besatzungen zu kompensieren. Alleine im November 1943, im ersten Monat ihres Bestehens, verlor die *15th USAAF* insgesamt 28 Bomber,

[804] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 6-15. – *AFHRA*, MF A35575: Interview General (ret.) Jacob E. Smart, Memories 1941-1945, Recollections of the Casablanca Conference January 1943.

davon elf über Wiener Neustadt, dies entsprach knapp über 14 % ihres Flugzeugbestandes bzw. 9 % ihrer verfügbaren Besatzungen. Bei den ersten strategischen Angriffen auf Wiener Neustadt von August bis November 1943 waren insgesamt 539 Bomber eingesetzt worden. Von diesen waren 267 Bomber, also nur knapp 50 %, bis in den Zielraum vorgestoßen und hatten 631,7 Tonnen Bomben auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ abgeworfen. 32 der eingesetzten Bomber, also knapp 12 %, kehrten nicht zurück. Dies war eine Verlustrate, die über der Grenze des Verkraftbaren gelegen war. Die Folge war ein vorläufiges Aussetzen der Angriffe der *15th USAAF*.[805]

Die ersten strategischen Angriffe der *USAAF*-Bomber waren trotz der hohen Verluste durchaus erfolgreich. Bei den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ bewirkte die erste Phase der Angriffe im Herbst 1943 einen signifikanten Fertigungseinbruch. Nach dem erfolgreichsten Angriff vom 2. November 1943 sank die monatliche Bf109-Ausstoßrate von 213 im Oktober auf 50 im November und auf 37 im Dezember 1943. Im Winter 1943/44, also exakt zu dem Zeitpunkt, wo die Versorgung der deutschen Luftwaffe mit einmotorigen Jägern aufgrund der zu erwartenden Offensive der alliierten Luftwaffen im Frühjahr 1944 hohe Priorität hatte, fiel das wichtigste Flugzeugwerk des Deutschen Reiches in seiner Produktivität entscheidend zurück. Der Aufwand, welcher von der amerikanischen Luftwaffe betrieben worden war, bzw. die Verluste, welche sie bei ihren ersten Angriffen auf Wiener Neustadt erlitten hatte, schienen somit durch das Ergebnis mehr als gerechtfertigt. Und zudem war es, als eigentlich ungeplantes zusätzliches Ergebnis der ersten Angriffe, gelungen zu verhindern, dass Wiener Neustadt von der deutschen Rüstungswirtschaft zum Standort einer von drei geplanten V2-Raktenfabriken ausgebaut worden war.[806]

Die beiden strategischen Bomberflotten der im Februar 1944 aufgestellten *United States Strategic Air Forces* (*USSTAF*) in England und Italien benötigten nur wenige Monate, um jene Lücke zu füllen, welche sie bisher an einer

[805] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 7ff.
[806] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, Austria. 2nd Edition (Washington 1947), 3-5. – *Faber*, Hitlers V2-Rakete, 126f.

erfolgreichen Bomberoffensive gehindert hatte. Bis zum Frühjahr 1944 waren für die amerikanischen Begleitjäger der Typen P-47 *Thunderbolt* und P-38 *Lightning* ausreichend Treibstoffzusatztanks verfügbar, und mit dem Erscheinen der P-51 *Mustang* hatte die *USAAF* endlich einen Begleitjäger zur Hand, mit dem die erhoffte notwendige und entscheidende weitere Reichweitensteigerung möglich war. Mit der alliierten Operation *ARGUMENT* wurde daher im Februar 1944 der Kampf gegen die deutsche Luftwaffe wieder aufgenommen. Unter dem Kommando der *USSTAF* wurden die Angriffe der *8th* und *15th USAAF* nun koordiniert zum Einsatz gebracht. Die einzelnen strategischen Zielkategorien sollten dabei nacheinander abgearbeitet werden. Im Frühjahr 1944 war für die *USAAF* bereits eine wesentlich höhere Anzahl an Flugzeugen verfügbar als noch in den Monaten zuvor. Im Herbst 1943 waren den durchschnittlich je Angriffstag eingesetzten 300 Bombern und 200 Jägern der *8th USAAF* aus England ca. 200 Jäger und Zerstörer der deutschen Luftwaffe gegenübergestanden. Im Frühjahr 1944 standen den durchschnittlich an einem Angriffstag einfliegenden 1.000 Bombern und 900 Jägern der *8th USAAF* zwar mit ca. 300 deutschen Tagjägern ebenfalls mehr Maschinen gegenüber als 1943, aber das Übergewicht der Amerikaner war erdrückend geworden. Die deutschen Jäger konnten nur mehr vereinzelte Bomberpulks angreifen, nicht aber alle einfliegenden Bomberverbände.[807] Ähnlich war die Situation bei der *15th USAAF* in Italien. Diese hatte im Mai 1944 bereits 1.190 schwere Bomber verfügbar.[808]

Im Frühjahr 1944 sollten durch die Strategie der gezielten Angriffe auf deutsche Flugzeugproduktionsstätten und durch die Abnützung der erfahrensten deutschen Luftwaffenpiloten in den Luftkämpfen eine Entscheidung herbeigeführt werden. Dieses Vorhaben gelang tatsächlich innerhalb weniger Monate. Der Durchbruch wurde dabei aber nicht nur durch die zunehmende Zerstörung der deutschen Luftwaffenproduktionsstätten durch alliierte Bombenangriffe erreicht. Diese Fertigungsstätten konnten durch die erfolgreich gelungenen Verlagerungen sogar weiter ihre Produktionsraten steigern. Der entscheidende Durchbruch gelang den Alliierten durch die stete Reduzierung des Bestandes an erfahrenen

[807] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 7-9.
[808] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 7ff.

deutschen Jägerpiloten durch die permanenten Luftkämpfe. Die amerikanischen Luftflotten erlitten im Frühjahr und Sommer 1944 über Deutschland und nicht zuletzt auch über Wiener Neustadt schwere Verluste, für die deutsche Luftwaffe waren die eigenen Verluste jedoch katastrophal. Während die *8th* und *15th USAAF* bereits genug Besatzungen verfügbar hatten, um diese abwechselnd einsetzen zu können, flogen die deutschen Piloten täglich gegen den Feind. Solange, bis sie abgeschossen und somit oft tot oder verwundet waren. Während die deutsche Flak die Bomber auch durch den massiven Einsatz von Flakgeschützen unterschiedlichster Kaliber nicht nachhaltig daran hindern konnte, ihre Angriffsziele zu bombardieren, wurden die deutschen Jäger- und Zerstörerpiloten aufgerieben.[809]

Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurden ab dem April 1944 von der *15th USAAF* in einer zweiten Luftoffensive bombardiert. In wiederholten Angriffen im April und Mai 1944 wurden die beiden Stammwerke sowie weitere wichtige Nebenwerke und Verlagerungsbetriebe endgültig in Schutt und Asche gelegt. Die Präzision der Bombenabwürfe der amerikanischen Bomber nahm dabei aufgrund der immer größeren Erfahrung der Bombenschützen sowie der Besatzungen stetig zu. Noch im Jahr 1943 hatten sich hier erste Verbesserungen gezeigt. So war die Genauigkeit von 28,5 % der Bombentreffer in einem 600 Meter Radius im Februar 1943 auf 56,4 % im November 1943 angestiegen. Maßgeblich für diese Verbesserung verantwortlich war unter anderem die Einführung einer neuen, dicht geflogenen Bomberformation.[810] Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ wurden daher im Frühjahr 1944 in nur wenigen Angriffen zerstört. Bereits der dritte Angriff der Frühjahrsoffensive, der Bombenangriff vom 10. Mai 1944, brachte die großflächige Zerstörung der Anlagen mit sich. Nach einem abschließenden Angriff am 29. Mai 1944 wurden die beiden Wiener Neustädter Stammwerke von der *USSTAF* als zerstört angesehen. Bei dieser zweiten Phase von Angriffen auf Wiener Neustadt waren insgesamt 2.111 Bomber eingesetzt worden. Davon hatten 1.379, also 65 %, insgesamt 3.319 Tonnen Bomben auf die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“,

[809] *Kennedy,* Die Casablanca-Strategie, 145.
[810] *Boog*, The Strategic Air War, 60f. – *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, USAAF Heavy and Medium Bombers in the ETO, 10-15.

den Luftpark 1./XVII und den Wiener Neustädter Fliegerhorst abgeworfen. Von den erfolgreich über dem Ziel eingesetzten Bombern waren 71 B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator*, also nur noch knapp über 5 %, bei den Angriffen verloren worden. Damit lag man deutlich unter der Verlustrate von 12 % bei den Angriffen im Herbst 1943; dies waren aber dennoch hohe Ausfälle, denn 71 abgeschossene Bomber bedeuteten auch den Verlust von knapp 710 Mann an fliegendem Personal durch Tod oder Kriegsgefangenschaft.[811]

Die Amerikaner hatten somit sieben Angriffe benötigt, um das „größte Jägerwerk des Deutschen Reiches“ zu zerstören. Parallel zu diesen Angriffen hatten man auch die wichtigsten Nebenwerke wie Fischamend („W.N.F. – Werk III“) und Endmontagestandorte wie Bad Vöslau zerstört. Es gelang den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ zwar, in den Verlagerungsbetrieben ihre Produktion aufrechtzuerhalten, doch sank diese von 440 im April auf 177 Bf109 im Mai 1944 ab. Während die Produktionsraten der Fertigungswerke in Leipzig und Regensburg anstiegen, fiel jene in Wiener Neustadt zurück. Ein Umstand, den die Amerikaner nach dem Krieg nicht nur ihren Luftangriffen, sondern auch dem schlechten Management der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ zuschrieben. In zwei weiteren Angriffen (davon einer parallel zum Angriff vom 29. Mai 1944) wurden der Fliegerhorst Wiener Neustadt West, der Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf und die Werft 1./XVII zerstört. Bei den Angriffen auf Bad Vöslau (23. April 1944) und den Luftpark 1./XVII (29. Mai 1944) führte die *15th USAAF* zwei ihrer erfolgreichsten Bombenabwürfe des gesamten Zweiten Weltkrieges mit einer Treffergenauigkeit von über 90 % durch. Mit diesen Schlägen auf Wiener Neustadt wurde der deutschen Luftwaffe auch ihr wichtigster Logistikstützpunkt im südlichen Deutschen Reich genommen. Die Amerikaner hatten nur einen einzigen Angriff benötigt, um den Luftpark 1./XVII Wiener Neustadt-Wöllersdorf nachhaltig zu zerstören.[812]

Mit insgesamt acht Luftangriffen hatte man so den bedeutendsten Standort der deutschen Luftwaffenproduktion sowie einen wichtigen Standort der

[811] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 7.
[812] *AFHRA,* MF A6377: The History of 15th USAAF, The Counter Air Program, Section 3 Operations, Me109-Production Wiener Neustadt, 110-123.

deutschen Luftwaffe im südlichen Deutschen Reich zerstört. Dies hatte die *USAAF* von August 1943 bis Mai 1944 insgesamt 103 viermotorige Bomber und 32 ein- und zweimotorige Jäger sowie knapp 1.060 Besatzungsmitglieder gekostet. Diese hohen Verluste und nicht zuletzt der daraus resultierende Umstand, dass eine nach Wiener Neustadt geflogene Mission für die beteiligten Besatzungen als doppelte Mission gezählt wurde, zeigt die Intensität der Kämpfe im Luftraum über Wiener Neustadt. Im Vergleich dazu verlor die *USAAF* im Rahmen der gesamten Operation *CROSSBOW,* also bei den Angriffen auf die deutschen V2-Produktionsstätten von 1943 bis 1944, insgesamt 79 Flugzeuge mit 610 Besatzungsmitgliedern und die *RAF* zusätzliche 75 Flugzeuge mit 161 Besatzungsmitgliedern.[813] Als dann im Juni 1944 die alliierte Landung in der Normandie erfolgte, verfügte die deutsche Luftwaffe weder über ausreichend einmotorige Jäger vom Typ Bf109 oder Fw190 noch über erfahrene Piloten, um den Alliierten am Boden und in der Luft entgegentreten zu können. Die Amerikaner untersuchten den Einsatz ihrer Bomber nach dem Krieg in der *United States Strategic Bombing Survey (USSBS).* Diese stellte zu den *USAAF*-Angriffen vom Herbst 1943 bis zum Frühjahr 1944 fest:[814]

"Hundreds of aircraft that might otherwise have opposed Allied landings in Normandy were left battered and twisted in the smoking ruins of Marienburg, Augsburg, Wiener Neustadt and Dessau. They were not available at the time the enemy needed them most."

Im Gegensatz zu den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken" waren die Wiener Neustädter „Raxwerke" 1943/44 nur einmal (parallel zum Angriff vom 10. Mai 1944) Ziel der Bomber gewesen. Der Abwurf der Bomben auf die Anlagen der „Raxwerke" war an diesem Tag jedoch misslungen. In weiterer Folge schien das Werk nicht mehr in den alliierten Zielkatalogen auf. Die zunehmende Zerstörung der „Wiener Lokomotivfabrik AG", für dessen Lokomotivenfertigung das „Raxwerk" Tender produzierte, wurde von den strategischen Planern der *15th USAAF* als ausreichend beurteilt. Daher war es den „Raxwerken" möglich,

[813] *Overy,* Why the Allies won, 171. – Zu den Verlusten über Wiener Neustadt erlitten, wurden sind auch jene hinzugezählt, welche im April 1944 über Bad Vöslau erlitten wurden.
[814] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War, 5.

bis zum Kriegsende die Produktion von Tendern aufrechtzuerhalten, bzw. sogar in die Marinefertigung (Produktion von „Marine-Artillerie-Leichtern“ und U-Boot-Ruderanlagen) einsteigen zu können.[815]

Nach der Niederringung der deutschen Luftwaffe und der erfolgreichen alliierten Landung in der Normandie konzentrierten sich die amerikanischen Luftangriffe auf die Zerstörung der deutschen Treibstoffversorgung. Somit wurden die deutschen Raffineriestandorte, aber auch erneut die wichtigen Erdölraffinerien rund um das rumänische Ploiesti und die Raffinerien und Tanklager bei Wien zum nächsten Ziel der *USAAF*-Bomber. Die deutsche Luftwaffe hatte der nun folgenden Offensive kaum mehr etwas entgegen zu setzen. Die Masse ihrer Jägerkräfte war nach der Invasion in den Einsatz nach Frankreich verlegt worden. Über 80 % der durchgeführten Verstärkungen der deutschen Luftwaffe nach der Landung in der Normandie waren nur aufgrund des Abzuges von Jagdverbänden aus der „Reichsverteidigung“ möglich.[816] Zwar leistete die deutsche Luftwaffe über dem Reichsgebiet noch bis August 1944 heftig Widerstand, doch die dabei erreichten vereinzelten Erfolge stellten für die *USSTAF* keine Bedrohung mehr dar. Die schwersten Verluste erlitt die *15th USAAF* im Juli 1944, als sie insgesamt 318 Bomber und 101 Jäger mit insgesamt fast 3.300 Besatzungsmitgliedern verlor. Diese Zahl sank danach stetig ab. Im September 1944 gingen nur mehr achtzig Bomber, die meisten davon durch Flakfeuer, verloren. Diese Verluste konnte man jedoch durch neue Nachschublieferungen aus Amerika kompensieren. So erhielt die *15th USAAF* alleine im Mai 1944 insgesamt 342 neue Bomber der Typen B-17 *Flying Fortress*

[815] *AFHRA* MF A6378: Intops Summary No. 293, Attacks of 10. May 1944.
[816] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force, 30. – Die Alliierten verfügten Ende 1944 im Raum Wiener Neustadt über kein exaktes Lagebild bezüglich der noch vorhandenen Rüstungsproduktionen. Zwar hatte man erkannt, dass die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ erfolgreich zerstört und die V2-Produktion als Begleiterscheinung der wiederholten Luftangriffe im „Raxwerk“ verhindert worden waren, doch über die bis zum Ende in Wiener Neustadt betriebene Rüstungsproduktion herrschte Unklarheit. Nach der Zerschlagung der Widerstandgruppe “Maier-Messner” im März 1944 versucht man im Oktober 1944 im Raum Wiener Neustadt ein OSS-Team abzusetzen. Diese Operation *DUPONT* scheiterte aber, als das vierköpfige Team nach dem Absprung über dem Westufer des Neusiedlersees ihr Funkgerät nicht bergen konnte und wenige Wochen später von der Gestapo aufgegriffen wurde. – Vgl. dazu: *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 781ff.

und B-24 *Liberator* und verfügte im April 1945 bereits über 1.081 einsatzbereite Bomber und 2.339 Besatzungen.[817]

Die Angriffe auf die deutschen Raffinieren und Hydrierwerke ließen den Mangel an Flugzeugbetriebsstoffen für die deutsche Luftwaffe zu einem eklatanten Problem werden. Während der Monate von Juni bis Dezember 1944 erfolgten aufgrund der Angriffe auf die Erdölindustrie keine weiteren Luftangriffe auf Wiener Neustadt. Dies führte dazu, dass sich der Fliegerhorst Wiener Neustadt als Standort deutscher Luftwaffenverbände wieder etablieren konnte. Belagstärken von über zweihundert Flugzeugen zeugten von der Bedeutung des Wiener Neustädter Fliegerhorstes im Herbst und Winter 1944/45. Als die Alliierten jedoch im Winter 1944/45 die Offensive gegen das deutsche Eisenbahntransportnetz aufnahmen, zählte Wiener Neustadt sogleich zu den ersten Eisenbahnknotenpunkten der „Ostmark“, welche von der *15th USAAF* aus Italien angegriffen wurden. Diese Angriffe zur Vernichtung der Rangieranlagen bedeutet zugleich die völlige Zerstörung der Stadt, weil die Eisenbahnanlagen zum Teil zentral im Stadtkern Wiener Neustadts lagen. Jede unpräzise abgeworfene Bombe schlug daher in den zivilen Wohnvierteln der Stadt ein. Ein Umstand, der in vielen Städten des Dritten Reiches im Frühjahr 1945 zu umfangreichen Zerstörungen führte.

Dazu kam, dass die *USAAF* im Frühjahr 1945 allzu oft Bomben mittels Radar “blind“ durch die Wolkendecke abwarf. Mit verheerenden Folgen für die Einwohner von Wiener Neustadt und anderer Städte. Aus Wiener Neustadt war jedoch bis 1945 aufgrund der wiederholten Angriffe bereits ein hoher Prozentsatz der Bevölkerung „abgewandert“, weshalb die Opferbilanz an Toten am Boden „nur“ knapp 1.000 Personen betrug, trotz der enormen Zerstörungen.[818] Nach dem Krieg musste die *USSBS* eingestehen, dass das H2X-Radar sich zwar als Navigationsmittel bewährt hatte, nicht jedoch als Bombenzielgerät. Im Durchschnitt hatten nur 0,2 % der mittels H2X-Radar bei starker Bewölkung abgeworfenen Bomben ihr Ziel mit einem Durchmesser von 600 Meter

[817] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 7.
[818] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 1069.

getroffen.[819] Durch die intensiven Luftangriffe der *15th USAAF* auf die Eisenbahnanlagen der Stadt Wiener Neustadt gelang es innerhalb nur weniger Wochen, die Rangieranlagen zu zerstören und somit den Standort Wiener Neustadt für den Verschub militärischen Nachschubverkehrs unbrauchbar zu machen. Es gelang der *15th USAAF* jedoch nicht, die durch die Stadt führende wichtige Südbahnline nachhaltig zu unterbrechen. Immer wieder wurde diese instandgesetzt und bis zum 2. April 1945, also bis zur Einnahme der Stadt Wiener Neustadt durch sowjetische Truppen, vom militärischen „Durchgangsverkehr" der Deutschen Reichsbahn genutzt.[820]

Insgesamt wurden im Zweiten Weltkrieg von den Alliierten in Europa 2,7 Millionen Tonnen Bomben abgeworfen. Dazu wurden 1,440.000 Bomber- und 2,680.000 Jägereinsätze (*Sorties*) geflogen, bei denen knapp 18.000 amerikanische und 22.000 britische Flugzeuge verloren gingen; 79.265 amerikanische und 79.281 britische Besatzungsmitglieder wurden getötet, weitere Zehntausende westalliierte Soldaten nach Fallschirmabsprung oder Notlandung gefangengenommen. Laut *USSBS* wurden Im Deutschen Reich durch die Bombenangriffe schätzungsweise 3,6 Millionen Gebäude zerstört; dies entsprach 20 % des Gebäudebestandes vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Über 300.000 Menschen (davon ca. 24.300 auf dem Gebiet der „Ostmark") wurden getötet, 780.000 verwundet und ca. 7,5 Millionen durch die Zerstörungen obdachlos.[821] Die Effektivität der insgesamt nur achtzehn Monate dauernden alliierten Bomberoffensive wird bis heute intensiv diskutiert. Vor allem im Bezug darauf, ob die alliierten Bombardierungen überhaupt einen entscheidenden Beitrag zur Niederlage des Deutschen Reiches leisteten und ob es notwendig war, dass sie derart viele zivile Opfer forderten.

---

[819] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, USAAF Heavy and Medium Bombers in the ETO, 10-15.

[820] *AFHRA* MF A6388: Interpretation Report No. 15D.E./17 Wiener Neustadt M/Y 16. March 1945. – *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt, 827-841. – Das ergibt unter anderem eine Auswertung der Luftschutzschadensberichte der Stadt Wiener Neustadt für den Zeitraum von Februar bis März 1945.

[821] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War, 6. – *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 29.

Die amerikanische Luftwaffe war nach Ende des Krieges durchaus bereit, Selbstkritik zu üben. So stellte die *USSBS* fest, dass die Bombardierungen nicht so durchgeführt worden waren, wie es eigentlich in den ursprünglichen Planungen vorgesehen gewesen war. So hatte man nicht ablaufkonsequent die ursprünglich festgelegt Zerstörung der Zielkategorien des *AWPD-42* verfolgt. Bedeutende Rüstungsziele waren zwar wiederholt angegriffen und zerstört worden, man hatte aber die Fähigkeit der deutschen Rüstungswirtschaft zur raschen Instandsetzung und Verlagerung unterschätzt. Dies hatte dazu geführt, dass von der deutschen Industrie erfolgreich Fabriken verlagert wurden, bevor die alliierten Bomberverbände diese endgültig zerstören hatten können. Weiteres hatte man nicht damit gerechnet, dass das Deutsche Reich durch Reservenbildung immer wieder in der Lage war, Engpässe zu überbrücken. Manche Zielkategorien, welche noch im Jahr 1942 im *APWD-42* als prioritär betrachtet worden waren, wurden gar nicht oder kaum attackiert. So wurde z. B. die Kategorie *Electric Power* des *AWPD-42*, also der Bereich der deutschen Stromversorgung, gar nicht angegriffen. Der deutsche Rüstungsminister Albert Speer bezeichnete aber in Verhören nach dem Krieg gerade diesen Bereich als eine der „Achillesfersen“ des Dritten Reiches. Ebenso die Kugellagerindustrie, welche zwar angegriffen worden war – doch stellten die Bomber ihre Angriffe wegen der schweren Verluste wieder ein –bevor sie endgültig zerstört war. Die Fehlannahme, viermotorige Bomber ohne eigenen Begleitschutz fliegen zu lassen, kostete schließlich zehntausenden amerikanischen Besatzungsmitgliedern das Leben. Und nicht zuletzt wurde die Moralität des britischen *Area Bombings* im Gegensatz zu den gezielten Tagesangriffen der Amerikaner in Frage gestellt. So stellte die *USSBS* einsichtig fest, dass der Abwurf von hunderten Tonnen Bomben auf eine Stadt zwangsweise zu ungerechtfertigt hohen Opferzahlen in der Zivilbevölkerung führen musste. Eine Feststellung, welche durch die *USSBS* im Jahr 1947 sicherlich auch unter dem Eindruck der verheerenden Wirkung der amerikanischen Brandbomben- sowie der beiden Atombombenabwürfe auf japanische Städte getroffen worden war.[822]

[822] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War, 23-34. – *Hansell*, The Strategic Air War, 165ff.

Doch die von 1942 bis 1945 durchgeführte amerikanische strategische Bomberoffensive war letztendlich ein wesentliches Element der strategischen alliierten Angriffsführung gegen das Deutsche Reich gewesen. Die Einsätze der alliierten Bomber und Jäger führten zur Niederlage der deutschen Luftwaffe und ermöglichten so die erfolgreiche Landung der Alliierten in der Normandie. Die alliierte *Combined Bombing Offensive* diente dazu, eine „zweite Front" in Europa zu eröffnen. Die in Frankreich angelandeten westalliierten Streitkräfte banden die Deutsche Wehrmacht in einem verlustreichen Zweifrontenkrieg an der Ost- und Westfront. Und als die Alliierten damit begannen, die Treibstoffversorgung und das Eisenbahnnetz effektiv zu zerstören, waren die Tage des Deutschen Reiches gezählt. Die *USSBS* stellte im Jahr 1947 in ihrem abschließenden Bericht fest, dass die intensiven *USAAF*-Bombardierungen der deutschen Flugzeugindustrie von der deutschen Rüstungswirtschaft zwar durch eine umfangreiche Verlagerungsoffensive abfedert worden war, wodurch die Produktionszahlen an einmotorigen Jägern bis Ende 1944 sogar weiter angestiegen waren. Doch diese Anstrengung hatte dem Deutschen Reich so umfangreiche Ressourcen gekostet, dass sie sich schlussendlich als kontraproduktiv erwies. Die Verlagerungen wurden durch die Bombardierungen der Hydrierwerke und des Transportsystems wirkungslos, denn die Zerstörung des Eisenbahntransportnetzes verhinderte die effektive Zusammenführung der einzelnen vorproduzierten Flugzeugbaugruppen und durch die verringerte Treibstofferzeugung war es nicht mehr möglich, die mühsam neuproduzierten Jäger zum Einsatz zu bringen.[823]

Obwohl die Amerikaner weiter die möglichst zielgenauen Tagesangriffe praktizierten, trugen in den letzten Monaten vor Kriegsende die exzessiven *USAAF*-Bombenabwürfe auf Bahnanlagen und Eisenbahnknotenpunkte sowie das mittels H2X-Radar durchgeführte *Blind Bombing* dazu bei, dass die Angriffe der amerikanischen Bomber trotz der Bemühung um einen präzisen Bombenabwurf als *Terror bombing* gesehen wurden. Diese Verallgemeinerung der amerikanischen Luftkriegsführung ist aber, wie in dieser Arbeit anschaulich dargestellt, nicht so einfach zulässig. Die tatsächlichen Umstände der Bombenabwürfe waren komplex und von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst.

[823] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War, 34-45.

Die *USSBS* bezeichnete den Beitrag der amerikanischen strategischen Luftstreitkräfte als entscheidend für den Sieg über das Dritte Reich. Sie versuchte in ihren Untersuchungen zu messen, welcher Schaden bewirkt worden war, welcher Nutzen sich daraus ergeben hatte, und wie hoch der Grad der Effektivität gewesen war. Die Alliierten hatten mit ihrer strategischen Bomberoffensive vier Ziele verfolgt: [824]

- Erstens sollten gezielt ausgewählte Schlüsselindustrien der deutschen Rüstungswirtschaft (z. B. die Flugzeugproduktion) angriffen werden (*industrial web theory*).

- Zweitens wurde versucht, jene industriellen Bereiche (z. B. Kugellagerproduktion) zu bombardieren von deren Ausfall man sich die größten weitreichenden Auswirkungen auf andere Produktionen erhoffte (*strategic interdiction*).

- Drittens sollte frei nach Douhet durch die Bombardierung von Ballungszentren mit Brandbomben (der Ansatz der britischen *RAF*) ein Zusammenbruch der Moral der Bevölkerung erreicht werden (*area bombing*).

- Viertens sollte die Deutsche Wehrmacht durch eine kombinierte Offensive von alliierten Land- und Luftstreitkräften in die Knie gezwungen werden (*operational interdiction*).

Im Jahr 1943 warfen amerikanische Bomber insgesamt 5.093 Tonnen Bomben auf deutsche Flugzeugfabriken ab. 631,7 Tonnen, also knapp über 12 % galten den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“.[825] Die Angriffe der *USAAF* auf die Flugzeugwerke führten zu einem ersten Einbruch der Produktion zwischen Juli und Dezember 1943. Die Angriffe auf die deutschen Kugellagerfabriken wurden hingegen nicht vehement genug durchgeführt bzw. zu früh beendet, um

[824] *AFHRA*, MF A35575: Interview General (ret.) Jacob E. Smart, Memories 1941-1945.
[825] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 18ff.

diesen Industriezweig tatsächlich zu zerstören. Der notwendige Angriffsschwung konnte nicht zuletzt auch durch geografische und klimatische Herausforderungen nicht aufrechterhalten werden. So schrieb die *USSBS* über den Wirkungsgrad der *15th USAAF*: [826]

„However, to reach any of its usual priority targets, the Alps or Yugoslavian Mountains had to be crossed and approximately 500 miles flown. As a result, it was virtually impossible for the Fifteenth Air Force to fly a mission of great strategic importance of short-time duration."

Erst die nachhaltigen Angriffe der *USSTAF* auf die deutsche Erdölindustrie ab dem Sommer 1944 zeigten die gewünschte Wirkung. *USAAF* und *RAF* flogen gemeinsam insgesamt 555 Missionen auf 133 ausgewählte Ziele der Ölindustrie. Auf sie wurden 13 % aller zwischen 1944 und 1945 eingesetzten Bomben abgeworfen. Dies führte unter anderem zu einem Rückgang der Produktion an Flugzeugtreibstoffen von 93 %. Der entscheidende Schlag war aber erst die Offensive gegen das deutsche Transportsystem. Die im September 1944 beginnenden Angriffe waren es, welche schließlich zum wirtschaftlichen Zusammenbruch des Dritten Reiches führten. Die *USSBS* führte zu diesen Angriffen aus:[827]

"The attack on transportation was the decisive blow that completely disorganized the German economy. It reduced war production in all categories and made it difficult to move what was produced to the front. The attack also limited the tactical mobility of the German Army."

Die Bombardierung Wiener Neustadts im Zweiten Weltkrieg steht beispielhaft für die Durchführung von strategischen Luftangriffen der Alliierten auf ein Ziel von hoher militärisch-industrieller und logistischer Bedeutung. Die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke" waren 1943 und 1944 zum wichtigsten Angriffsziel der strategischen Bomberverbände geworden. Sie sollten so rasch

[826] *AFHRA*, *USAAF* (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 29.
[827] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War, Endnotes.

und nachhaltig wie möglich zerstört werden. Von den insgesamt 36 Angriffen der *15th USAAF* gegen Bf109-Produktionsstätten im südlichen Deutschen Reich galten 28 den Einrichtungen der „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“; dies waren fast 75 %. Von 1943 bis 1945 gab es insgesamt 29 Luftangriffe auf die Stadt Wiener Neustadt. Folgende Übersicht gibt einen abschließenden Überblick über diese Luftangriffe:

Angriff Nr. / Datum	**Angriffs-ziel**	**Eingesetzte Bomber (*Sorties*) ab/an**	**Bomben-tonnage abgeworfen**	**Verluste USAAF Bomber/Jäger**	**Verluste Luftwaffe Zerstörer/Jäger**
1. Phase: August 1943 bis November 1943					
1 13.08.43	A/C	101 / 65	120,2	3 / -	- / 1
2 01.10.43	A/C	124 / 90	182	15 / -	- / 4
- 24.10.43	A/C	175 / -	-	3 / -	- / 1
3 02.11.43	A/C	139 / 112	329,5	11 / -	- / 12
Phase 1 Gesamt:	**A/C**	**539 / 267**	**631,7**	**32 / -**	**- / 18**
2. Phase: April 1944 bis Mai 1944					
- 07.01.44	A/C	92 / -	-	- / 8	1 / 1
4 12.04.44	A/C	150 / 136	286,6	11 / 2	9 / 6
5 23.04.44	A/C	259 / 203	552,4	4 / 5	11 / 2
6 10.05.44	A/C	755 / 406	1.001,9	30 / 4	17 / -
7 24.05.44	A/D	420 / 226	498,2	14 / 2	12 / 2
8 29.05.44	A/C A/D	435 / 408	979,9	12 / 11	6 / 14

Phase 2 Gesamt:	**A/C A/D**	**2.111 / 1.379**	**3.319**	**71 / 32**	**56 / 25**
3. Phase: Dezember 1944 bis April 1945:					
9 27.12.44	M/Y (Alt.)	13 / 7	15	- / -	- / -
10 15.02.45	M/Y	110 / 108	216	- / 1	- / -
11 21.02.45	M/Y (Alt.)	? / 6	11,1	- / -	- / -
12 25.02.45	A/D Straf.	28 / 28	-	- / -	- / -
13 04.03.45	M/Y	128 / 103	198,2	- / -	- / -
14 12.03.45	M/Y (Alt.)	11 / 11	21	- / -	- / -
15 14.03.45	M/Y (Alt.)	285 / 282	637,5	1 / -	- / -
16 15.03.45	M/Y (Alt.)	111 / 104	199,2	1 / -	- / -
17 16.03.45	M/Y	151 / 144	290,4	2 / 4	- / -
18 18.03.45	A/D Straf.	39 / 39	-	- / 3	- / -
19 20.03.45	M/Y (Alt.)	12 / 12	30	- / -	- / -
20 23.03.45	M/Y (Alt.)	? / 1	3	- / -	- / -
21 26.03.45	M/Y	245 / 190	348,0	- / 4	- / -
22 29.03.45	M/Y (UdSSR) Nacht	25 / 25	12,5	1 / -	- / -
23 30.03.45	M/Y (Alt.)	6 / 4	10	- / -	- / -
24 30.03.45	A/D (UdSSR) Straf.	15 / 15	-	- / -	- / -
25 31.03.45	A/D Straf.	39 / 38	-	- / 5	- / -

26 31.03.45	M/Y (UdSSR)	13 / 13	2,6	- / -	- / -
27 01.04.45	A/D (UdSSR) Straf.	103 / 103	-	- / 1	- / -
28 01.04.45	A/D (UdSSR)	15 / 15	-	- / -	- / -
29 02.04.44	M/Y (UdSSR) A/D Straf.	29 / 29 34 / 34	14,2 -	- / - - / 1	- / - - / -
Phase 3 Gesamt:	**A/D M/Y**	**USAAF: 1.072 / 972 (nur Bomber) UdSSR: 67 / 67 (nur Bomber)**	**1.979,4 39,3**	**4 / 18 1 / 1**	**- / - - / -**
Gesamt:	**-**	**3.789 / 2.685**	**5.969,4**	**108 / 51**	- / -

Anmerkungen:

A/C	**A**ir**c**raft Industry	Flugzeugindustrie
A/D	**A**ir**d**rome	Fliegerhorst
M/Y	**M**arshalling **Y**ard	Verschiebebahnhof
Straf.	**Straf**ing	Tiefflieger-/Jagdbomberangriff
Alt.	**Alt**ernate	Alternativangriff
UdSSR		Sowjetischer Luftangriff
Nacht.		Nachtangriff

In der dritten und letzten Phase der Luftangriffe auf Wiener Neustadt setzte die *15th USAAF* insgesamt 1.072 Bomber ein. Davon warfen 972, also 91 %, insgesamt 1.979,4 Tonnen Bomben auf die Wiener Neustädter Eisenbahnanlagen ab. Von den erfolgreich über dem Ziel eingesetzten Bombern waren dabei nur mehr vier B-17 *Flying Fortress* und B-24 *Liberator*, also nur 0,4 %, bei den Angriffen verloren worden.[828] Zusätzlich warf die sowjetische Luftwaffe insgesamt 39,3 Tonnen Bomben auf die Stadt ab. Somit waren in allen drei Phasen der Luftangriffe von 1943 bis 1945 insgesamt 5.930,1 Tonnen

[828] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation, 10ff.

Bomben durch die USAAF und 39,3 Tonnen Bomben durch die sowjetische Luftwaffe auf die Stadt abgeworfen worden. Dabei hatte die USAAF insgesamt 107 Bomber und 50 Jäger, die sowjetische Luftwaffe nur einen Bomber sowie einen Jäger verloren. Zusammengerechnet trafen knapp 6.000 Tonnen Bomben Wiener Neustadt, von denen knapp 4.000 Tonnen den Einrichtungen der deutschen Luftwaffe galten. Von den 3.722 geflogenen *Sorties* der USAAF waren 2.618, also knapp über 70 %, erfolgreich gewesen. Dieser Wirkungsgrad lässt gut erkennen, welche Schwierigkeiten das unterschiedliche Wetter südlich und nördlich der Alpen der *USAAF* bereitete. Stellt man den erfolgreichen *Sorties* (2.618 Bomber) die Verluste an Bombern gegenüber, so ergibt dies eine Verlustrate von 6,3 % bei den Angriffen von August 1943 bis Mai 1944 sowie von 0,4 % bei den Angriffen von Dezember 1944 bis April 1945. Diese Zahlen zeigen, dass die deutsche Abwehr gegen die Einflüge der *15th USAAF* ab dem Herbst 1944 praktisch nicht mehr vorhanden gewesen war.

Die ersten acht der 29 Luftangriffe hatten den „Wiener Neustädter Flugzeugwerken“ sowie den Einrichtungen der deutschen Luftwaffe gegolten. Diese Angriffe waren für die Alliierten von hoher strategischer Bedeutung gewesen, zerstörten sie doch erfolgreich eine der bedeutendsten Rüstungsfabriken des Dritten Reiches. Die alliierten Bombenangriffe auf Ziele der deutschen Flugzeugrüstung von Juli 1943 bis zum Dezember 1944 resultierten insgesamt in einem direkten (durch Zerstörung) und indirekten (durch Nichtfertigung) Produktionsverlust von ca. 18.000 deutschen einmotorigen Jagdmaschinen. [829] Nicht zuletzt dieser Erfolg der schweren strategischen Bomber ermöglichte es den Alliierten, den finalen Sieg in Europa zu erreichen. Die Luftangriffe auf Wiener Neustadt waren daher für die Alliierten den Aufwand wert gewesen. Obwohl anfangs unter hohen Verlusten durchgeführt, war es gelungen, das gesteckte Ziel zu erreichen.

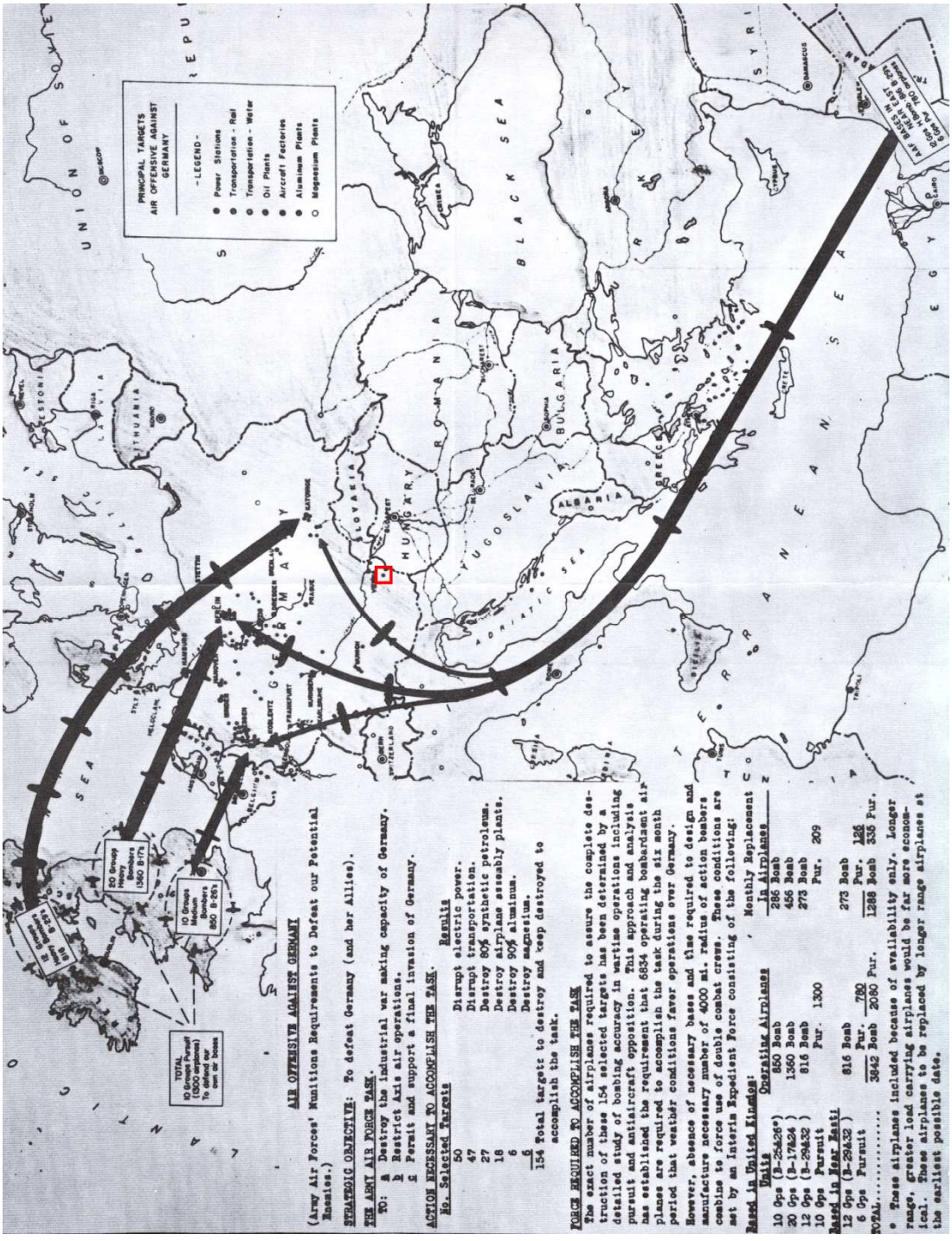
Die von den Alliierten ab den Jahren 1941/42 zur Zerstörung des Rüstungsstandortes Wiener Neustadt entwickelte und ab 1943 angewandte erfolgreiche *Strategy* hatte, ausgeführt mit dem notwendigen *Effort,* den

[829] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War, Endnotes.

gewünschten *Benefit* erbracht. Das zivile Wiener Neustadt jedoch, also seine Wohnviertel und der historische Stadtkern der einst im 12. Jahrhundert von den Babenbergern gegründeten Stadt, war durch die Bomben völlig zerstört worden. Über 62 % der Wohnhäuser und öffentlichen Gebäude sowie 72 % der Industrieanlagen waren total zerstört oder schwer beschädigt worden. Nach dem Krieg wurden insgesamt 4.178 Objekte gezählt, welche totale, schwere oder geringe Schäden erlitten hatten. Nur achtzehn Objekte, also 0,4 % des Gebäudebestandes waren unbeschädigt geblieben. Schätzungsweise 1.400 Menschen, darunter ca. 600 Zivilisten, sowie die, im Gegenzug dazu verhältnismäßig hohe Anzahl von knapp 400 Besatzungsmitglieder der amerikanischen USAAF hatten in den Luftangriffen den Tod gefunden.[830] Es sollte über ein Jahrzehnt dauern, bis die Schäden in Wiener Neustadt endgültig behoben werden konnten. Die Spuren des Krieges, seien es verwachsene Bombenkrater und zerborstene Betontrümmer, finden sich sogar noch heute an manchen Stellen der Stadt. Sie sind die stummen Zeugen eines Geschehens, welches nach siebzig Jahren zunehmend in Vergessenheit gerät.

[830] *Reisner,* Bomben auf Wiener Neustadt, 1061. – Die Verlusten an Menschenleben betrugen von 1943 bis 1945 am Boden ca. 600 Zivilisten, 161 deutsche Soldaten sowie 131 Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene. In den Luftkämpfen fanden knapp 400 amerikanische und 90 deutsche Piloten den Tod. Die genaue Anzahl der getöteten Zivilisten lässt sich nicht mit völliger Bestimmtheit feststellen, da die Zählung der Toten in den letzten Tagen vor dem Einmarsch der sowjetischen Truppen durch die Luftschutzbehörden nur mehr sehr ungenau erfolgte. Gemäß Luftschutzschadensberichten lassen sich bis Mitte März 1945 exakt 502 Ziviltote nachweisen. Genaue Details zu den Bombenschäden sowie zu der, bei den einzelnen Angriffen erlittenen, Anzahl an Toten und Verwundeten am Boden und in der Luft finden sich in dem von mir verfassten und in meiner Arbeit wiederholt zitierten Buch. Durch die, bei der Verfassung des Buches erfolgte, intensive Auseinandersetzung mit dem Thema entstand auch die Idee, die amerikanischen Strategie der Luftkriegsführung gegen ein bedeutendes Rüstungsziel zum Thema einer eigenen Dissertation zu machen.

6. Anhänge

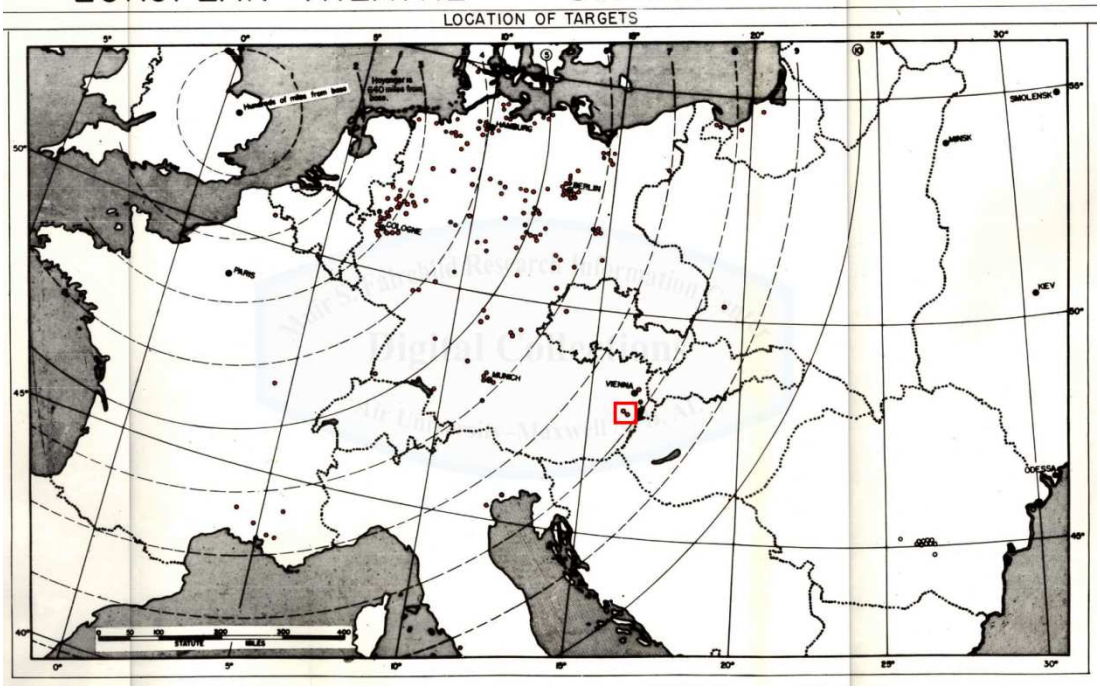


Air War Plan Division Plan No. 1 – Air Offensive against Germany.[831]

[831] *AFHRA*, Air Force Library, AWPD-1, Air Offensive against Germany.

EUROPEAN THEATRE — SUMMARY OF SYSTEMS

LOCATION OF TARGETS



TARGET SYSTEMS

Appendix	System of Targets	Number of Targets	Percentage of Total Production Represented by Targets
G I	Pursuit Airplane Ass.Plant	11	100
G II	Bomber Airplane Ass.Plant	15	100
G III	Aero-engine Plants	17	100
G IV	Submarine Yards	20	100
G V	Transportation	38	41.9 Loc.Bldg. 31.5 Loc.Repr.
G VI	Power	37	—
G VII	Oil	23	47.0
G VIII	Alumina	14	100
G IX	Rubber	2	47.5
	Total Number of Targets	177	

NOTES:

1. The systems are arranged in the order in which it is suggested they be attacked.
2. The first three systems relate to the German Air Force. In all cases the targets selected include 100% of the total output. If these targets were destroyed, Germany's airplane building program would be brought to a standstill and her offensive and defensive air operations would rapidly decline as and when her operational airplanes were destroyed after using up any reserve. In the case of pursuit airplanes, Germany is known to have very few reserves.
3. The fourth system relates to U-boats and the targets include 100% of present production. If these targets were destroyed, Germany's U-boat shipbuilding program would be brought to a standstill and the U-boat campaign would be gradually reduced as and when her operational subs were rendered inoperative. This would be accelerated by virtus of the fact that by destroying the yards all major servicing and repair facilities to operational U-boats would similarly cease.
4. The fifth system relates to transportation and covers locomotive building plants, locomotive repair shops, marshalling yards, and inland waterways. It is well known that Germany is extremely short of locomotives at present and the destruction of the repair facilities and concentrations of locomotives which might be found in those works would disrupt her general transportation system. This system is complementary to other systems in that it would prevent the diversion of raw materials to new centers of production when the original centers were destroyed.
5. The destruction of objectives in the sixth class - power - cannot be expressed quantitatively but if each of the thirty-seven (37) targets included were destroyed, industry would be very largely brought to a standstill and the effect on morale would be very great.
6. The remaining systems - oil, alumina, and rubber - represent three of the major commodities required by Germany in the prosecution of her war effort.
7. There is no doubt that if the targets included in these systems were successfully destroyed, the effect would be decisive and Germany would be unable to continue her war effort.

BOMBER FORCE REQUIRED

Appendix	System of Targets	Total Number of Sorties Required	Operation Bomber Force Required	Total Bomber Force Required
G I	Pursuit Airplane Ass.Plants	6,318	216	288
G II	Bomber Airplane Ass.Plants	8,424	284	379
G III	Aero-engines Plants	7,632	256	341
G IV	Submarine Yards	10,332	347	462
G V	Transportation	9,348	314	418
G VI	Power	13,449	452	603
G VII	Oil	8,322	280	373
G VIII	Alumina	1,932	65	87
G IX	Rubber	288	11	14
	TOTAL	66,045	2,225	2,965

BOMBER FORCE

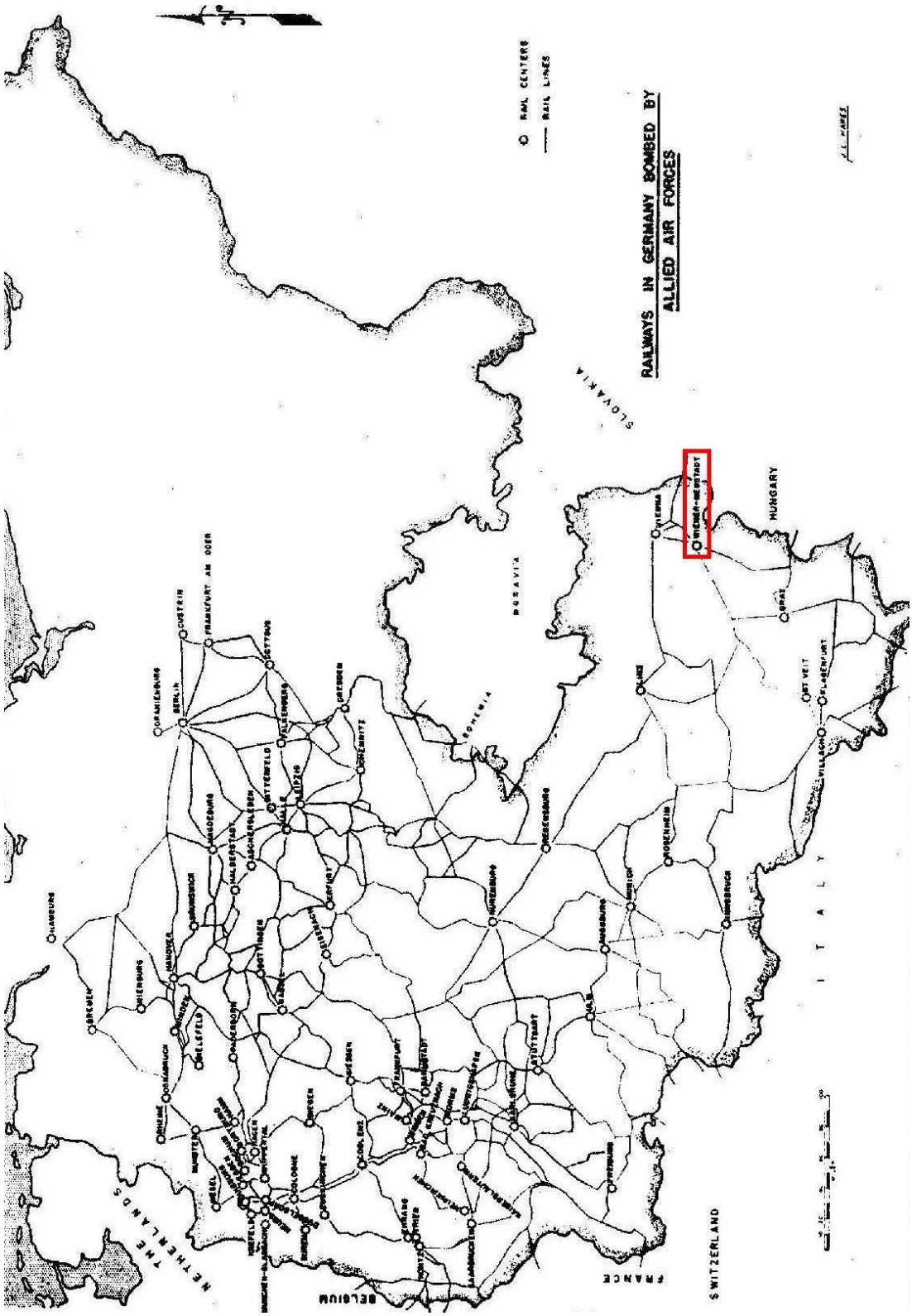
	Heavy Bombers B 17e's	Medium Bombers
Number of Groups	42	15
Number of Bombers per Group	48	63
Total Number of Bombers - in class	2016	945
Total Number of Bombers	2961	
Number of Operational Bombers (i.e. less approx. 25%)	1512	720
Total Number of Operational Bombers	2232	

NOTES:

1. In calculating the number of bombers required to make a given number of sorties over a target an allowance of fifteen (15) percent has been made for bombers which are dispatched but do not attack the target.
2. The number and weight of bombs required to be dropped on each target have been calculated according to the vulnerability and area of the target. They vary between 300 lb. and 1000 lb. bombs.
3. The prosecution of this complete plan involves the dropping of a total of about two hundred seventy-three (273,000,000) million pounds of bombs.
4. This plan is to be carried out in a period of six months during which thirty-five (35) days should be favorable for operations.

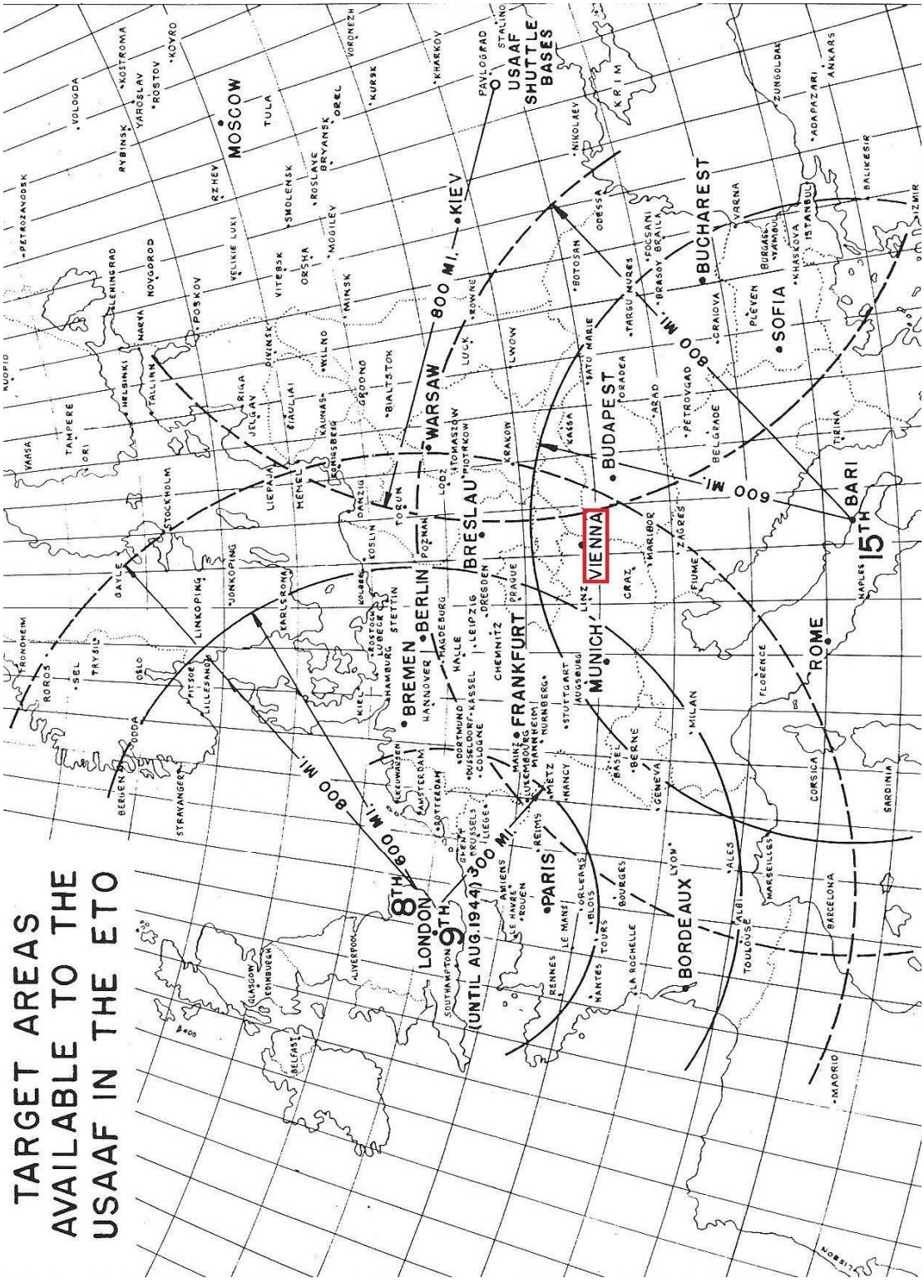
Air War Plan Division Plan No. 42 – European Theatre – Summary of Systems.[832]

[832] *AFHRA*, Air Force Library, AWPD-42, European Theatre – Summary of Systems.



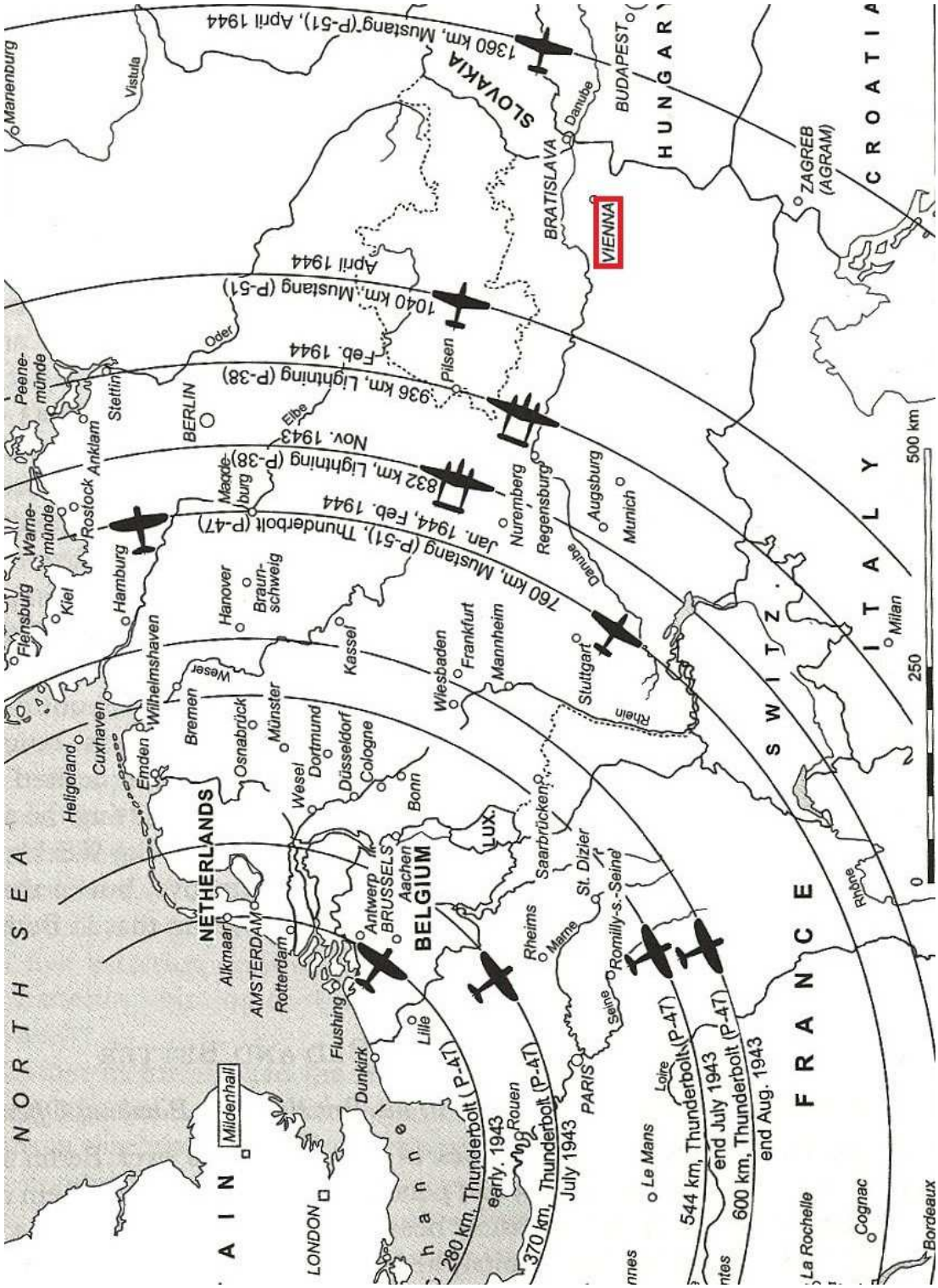
Important Marshalling Yards (M/Y) in Germany.[833]

[833] *Craven*, *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol III, CROSSBOW, 30ff.



Target Areas available to the 8th and 9th USAAF in the ETO.[834]

[834] *AFHRA*, USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War, Endnotes.



8th USAAF Escort fighter range up to spring 1944.[835]

[835] *Boog,* The Strategic Air War, 87.

7. Abstract (Deutsch)

Autor: *Markus Reisner*

Titel: *Die Bombardierung von Wiener Neustadt im Zweiten Weltkrieg – Eine Fallstudie des strategischen Luftkrieges*

Der strategische Luftkrieg über Österreich im Zweiten Weltkrieg ist noch immer wissenschaftlich weitgehend unerforscht. Der Autor untersucht den strategischen Luftkrieg über Österreich mittels der Analyse der Angriffe auf den Rüstungsstandort von Wiener Neustadt, welcher von den alliierten Planern als einer der wichtigsten Angriffsziele des Zweiten Weltkrieges angesehen wurde. Im Sommer 1941, noch vor dem Angriff auf Pearl Harbor, wurde von den Planern der *United States Army Air Forces* (*USAAF*) ein Angriffskonzept entwickelt, welches zum Ziel hatte, die wichtigsten Bereiche der deutschen Rüstungsindustrie zu zerstören. In den Jahren 1941/42 wurden 177 unterschiedliche Ziele identifiziert und nach der Wichtigkeit ihrer Zerstörung gereiht. Die bedeutendsten Ziele waren achtzehn Flugzeugmontagewerke. An erster Stelle standen dabei die „Wiener Neustädter Flugzeugwerke“ mit ihrem Hauptstandort in Wiener Neustadt. Sie produzierten im Jahr 1942 fast 50 % der einmotorigen Jäger vom Typ *Messerschmitt* Bf109. Die Zerstörung der deutschen Flugzeugindustrie wurde als die erste Aufgabe der strategischen Bombardements angesehen. Darum wurde Wiener Neustadt das erste Mal am 13. August 1943 angegriffen. Weitere Angriffe erfolgten bis Ende 1943, und eine großangelegte Offensive der in Italien stationierten *15th USAAF* im Frühjahr 1944 führte schließlich zur Zerstörung der Flugzeugfabriken. Zusätzlich zur Flugzeugproduktion waren die Eisenbahnanlagen von Wiener Neustadt von strategischer Bedeutung. Gelegen am Schnittpunkt mehrerer Eisenbahnlinien wurde von hier aus der Großteil der militärischen Transporte aus dem Süden des Deutschen Reiches in Richtung Ungarn und Jugoslawien verschoben. Die Eisenbahnanlagen wurden daher schließlich im Frühjahr 1945 zerstört. Der Auftrag der alliierten Luftstreitkräfte in Europa war es, die Luftüberlegenheit über dem Kontinent zu gewinnen und systematisch die deutsche Rüstungsindustrie zu zerstören. Die Zerstörung des Rüstungsstandortes Wiener Neustadt band 1943/44 umfangreiche Kräfte der *15th USAAF*, aber aufgrund der Wichtigkeit der Anlagen blieb den alliierten strategischen Luftstreitkräften keine andere Wahl.

8. Abstract (Englisch)

Author: *Markus Reisner*

Title: *The Bombing of Wiener Neustadt in the Second World War – A Case Study of the Strategic Air War*

The strategic air war over Austria during the Second World War remains scientifically unaddressed. The paper examines the strategic air war over Austria by analyzing the attacks on the industrial production of the town of Wiener Neustadt, which was considered by the Allied planners as one of Second World War's most important targets. In the summer of 1941, prior to the attack on Pearl Harbor, the *United States Army Air Force's (USAAF)* planners developed a targeting concept with the aim of destroying one of the most important sectors of the German war industry. In the years 1941/42 altogether 177 different targets were identified and ranked according to their priority of destruction. The most important targets were eighteen aircraft assembly plants. The number one was the *Wiener Neustaedter Flugzeugwerke* located in Wiener Neustadt. By 1942 it produced about 50 % of all single engine fighter planes type *Messerschmitt* Bf109. The Allies considered the destruction of the German fighter aircraft industry to be the first task of strategic bombing. Therefore Wiener Neustadt was attacked the first time on 13 August 1943. Further attacks followed until the end of 1943 and a large scale offensive in spring 1944 by the Italian based *15th USAAF* finally led to the destruction of the aircraft factories. In addition to the aircraft production the Marshalling Yards (M/Y) of Wiener Neustadt were of strategic importance. Situated at the junction point of several rail lines they marshaled most of the military transport traffic moving from the south of the German Reich into Southern Hungary and Northern Yugoslavia. Therefore the M/Y was attacked several times and finally destroyed in the spring of 1945. The mission of the Allied Strategic Air Forces in Europe was to achieve air supremacy over the continent and then systematically destroy Germany´s war industry. The destruction of the Wiener Neustadt complex absorbed a large amount of the *15th USAAF* effort from 1943-1944, but because of the importance of the target the Allied Strategic Air Forces had no other alternative

9. Quellen- und Literaturverzeichnis

Englischsprachige Archive:

***Air Force Historical Research Agency* (AFHRA) Maxwell Air Force Base (AFB), Alabama, USA:**

Mikrofilme (MF):

- MF A1843: Target Dossier Wiener Neustadt 1943.
- MF A5036: List of Targets in the vicinity of Wiener Neustadt 1943.
- MF A5240: Various Interpretation Reports Wiener Neustadt January to March 1944.
  Interpretation Report No. D.S.57 Wiener Neustadt 17. February 1944.
  Interpretation Report No. G92 Wiener Neustadt 12. April 1944.
  Interpretation Report No. D.P.66 Wiener Neustadt 26. April 1944.
  Interpretation Report No. D.P.72 Wiener Neustadt 10. May 1944.
  Interpretation Report No. D.P.91 Wiener Neustadt 24. May 1944.
  Interpretation Report No. D.P.93 Wiener Neustadt 29. May 1944
  Interpretation Report No. D.P.96 Neunkirchen, Pottendorf, Neudörfl, 30. May 1944
- MF A5302: Target Information Wiener Neustadt Area 1943.
- MF A6003: NAAF Bombing Assessment 2. November 1943 Wiener Neustadt.
- MF A6072: Interpretation Report August 1943 Wiener Neustadt.
- MF A6319: Enemy Flak Reports Wiener Neustadt Area 1944-1945.

- MF A6377: The History of 15th USAAF, The Counter Air Program, Section 3 Operations, Me109-Production Wiener Neustadt.
  The History of 15th USAAF, Intops Summaries 1943-1945.
  The Counter Air Program. Directives and Priorities of the Counter Air Program 1943-1944.
  USAAF Oil Offensive 1944-1945.
  15th USAAF Rail Offensive 1944-1945.
  15th USAAF Organization 1. March 1945.
  German Bf109 Production Wiener Neustadt 1941-1945.
- MF A6378: Photo Reconnaissance of enemy Airdromes February to March 1945.
  Point Blank Priorities, Tactical Mission Reports 1944-1945.
  POINTPLANK-Attacks of USAAF against German Me109-Industries.
- MF A6379: Attack Assessment Reports Wiener Neustadt 1944.
  Interpretation Report No. D. B.76. 12. May 1944.
  Tactical Mission Report 16. Juni 1944, Lobau, Kagran, Floridsdorf, Schwechat, Bratislava.
  Jockey Signal No.61 Priority order of WNF complex 15. August 1944.
- MF A6382: Status of the WNF Complex 1944.
- MF A6384: Various Interpretation Reports Wiener Neustadt 1944.
- MF A6384: Interpretation Reports GAF-Airdromes January 1944 to April 1945.
- MF A6385: Flak Situations Map December 1944.
- MF A6386: Interpretation Report Wiener Neustadt 2. February 1945.
- MF A6387: Route Maps 15th USAAF 1944-1945.
  Interpretation Report No. G509 Marshalling Yards, Austria – Yugoslavia, 2. February 1945.
- MF A6388: Mission Reports Wiener Neustadt 1943, Intops Summaries 1944-1945..
  Interpretation Report No. G524 Wiener Neustadt M/Y 16. February 1945.

Interpretation Report No. D.B.320 Wiener Neustadt 16. February 1945.

Interpretation Report No. 15D.E./9 Wiener Neustadt M/Y 5. March 1945.

Interpretation Report No. D.B.345 und 15D.E./15 Wiener Neustadt M/Y 15. March 1945.

Interpretation Report No. 15D.E./17 Wiener Neustadt M/Y 16. March 1945.

Interpretation Report No.15D.B./20 Wiener Neustadt M/Y 20. March 1945.

Interpretation Report No.D.B.351 Wiener Neustadt M/Y 21. March 1945.

- MF A6389: Interpretation Reports Wiener Neustadt, Intops Summaries 1945.

  Attacks of Communications 26. March 1945.

  15th USAAF staff notes, A-3 Meeting 27. March 1945.

  Interpretation Report No. D.B.358 2. April 1945.

- MF A6440: RAF-Target Dossier Wiener Neustadt 1943-1945.

  RAF-Interpretation Report No. D.303 Wiener Neustadt 16. July 1943.

  RAF-Interpretation Report No. I.S.86 Wiener Neustadt 22. July 1943.

  RAF-Interpretation Report Wiener Neustadt 16. August 1943.

  Records of Attacks on Wiener Neustadt, OSS Report 15. September 1943.

  Records of Attacks on Wiener Neustadt, OSS Report 22. September 1943.

  RAF-Interpretation Report No. K.1782 Wiener Neustadt 15. October 1943.

  Records of Attacks on Wiener Neustadt, OSS Report 18. October 1943.

  Monthly Summary of Operations Mediterranean Air Command (MAC), October 1943 PRO AIR 22/343.

Monograph Number Twenty, Target Wiener Neustadt, Attack of 2. November 1943.

Air Operation Report 2. November 1943.

- MF A6451: Mission Report 12. April 1944 Wiener Neustadt.
- MF A6452: Mission Report 23. April 1944 Wiener Neustadt.
- MF A6455: Mission Report 10. May 1944 Wiener Neustadt
- MF A6505: Mission Report 4. March 1944 Wiener Neustadt.
- MF A6507: Mission Report 14. March 1944 Wiener Neustadt.
- MF A6515: Bomb Fall Plots Wiener Neustadt 1944-1945.
- MF A6516: Various Strike Assessment Reports Wiener Neustadt 1945.
- MF A25186: Aircraft Assembly Works Wiener Neustadt.
- MF A25175: Target Files Marshalling Yards Wiener Neustadt.

  Photo Interpretation Report No. 1638, Wiener Neustadt Marshalling Yards, 25. February 1945.
- MF A25202: Bombing of Wiener Neustadt 1943-1945, Target charts.
- MF A34230: Interview Brigadier General *(ret.)* Arthur C. Agan.
- MF A35575: Interview General *(ret.)* Jacob E. Smart.

  Memories 1941-1945, Recollections of the Casablanca Conference January 1943.

  Memories 1941-1945, Recollections of the TRIDENT-Conference Mai 1943.
- MF A40505: Memories Colonel *(ret.)* Richard D. Hughes.
- MF B5349: Tactical Mission Report 1. October 1943 Wiener Neustadt.
- MF B5661: Target Intelligence Information Wiener Neustadt 1944.
- MF B5669: Operational Summary 44th, 93rd, 98th, 376th und 389th BG 9th USAAF 13. August 1943.
- MF B5669: Operational Summaries, Aircraft Sortie Reports Wiener Neustadt.
- MF B5810: Bomb Fall Plots 13. August 1943 Wiener Neustadt.
- MF B5830: Field Order No. 59 10. August 1943 Attack on Wiener Neustadt.
- MF MAAF21: Raid Assessment Report Wiener Neustadt 13. August
- 1943
- MF MAAF40: MAAF Operation JUGGLER.

- MF MAAF187: Railway Traffic Center Wiener Neustadt 1943-1944.
- MF MAAF199: Airpark Wiener Neustadt Woellersdorf.
- MF 152: USAAF Missing Air Crews Reports of the MTO 1943-1945

Dokumente:

- USAAF (The Secretariat Tabulating Service Branch): The Air Attacks in Europe. A Summary Report by Date of Attack of the Bombing directed against enemy Targets by the 15th USAAF from the first Attack to “V-E” Day. Target and Duty Sheets. Bombing Missions 1943-1945.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report European War.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. II/1: Aircraft Division Industry Report.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. II/2: Civilian Defense Division Final Report.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/1: The Defeat of the German Air Force.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/2: Air Force Rate of Operation.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/3: Weather Factors in Combat Bombardment Operations in the European Theater.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Vol. III/4: Bombing Accuracy, USAAF Heavy and Medium Bombers in the ETO.
- USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, Austria. (1st Edition Washington 1945) USAAF (Military Analysis Division): The United States Strategic Bombing Survey. Aircraft Industry Report No. 14: Wiener Neustaedter Flugzeugwerke, Austria. (2nd Edition Washington 1947).
- Air Force Library, AWPD-1, AWPD-42.

University of Wisconsin Digital Collection Center (UWDCC) Madison Wisconsin:

Dokumente:

- United States Department of State, Foreign Relations of the United States, The Conferences at Washington 1941-1942 and Casablanca 1943.

National Archive (NARA), Washington:

Dokumente:

- NARA, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, ARCADIA-Conference papers.
- NARA, Records of International Conferences, Commissions, and Expositions, Record Group 43, ARCADIA-Conference papers, Priorities for U.S. and U.K. overseas expansions in the Atlantic, Dec. 29, 1941.
- NARA, Foreign Relations of the United States, Conferences at Washington 1941-42 and Casablanca 1943, CASABLANCA-Conference papers, Memorandum C.C.S. 166/1/D by the Combined Chiefs of Staff, 21 January 1943.

National Archive (NA), Kew, London, England:

Mikrofilme:

- DEFE 3/519, BT7759 und DEFE 3/520, BT8051, Meldung Tiefflugangriff von sechs P51 *Mustang* auf Waldwerft und Abstellplätze zwischen 12.45 und 13.20 Uhr vom 18. März 1945.
- DEFE 3/509, BT5477, DEFE 3/510, BT5509 u. BT5511, Einsatzmeldung II./NJG100 vom 21./22. Februar 1945.

Russischsprachige Archive:

Zentralarchiv des Verteidigungsministeriums der Russischen Föderation (ZAMO, ЦАМО), Podolsk, Russland:

Dokumente:

- Фонд (Bestand) 243, опись (Inventur) 2900, дело (Ordner) 1573: Kriegstagebuch der sowjetischen 3. Ukrainischen Front vom 28. März bis 10. Mai 1945, Eintragungen 2. April 1945.
- фонд 17. VA, опись 6518, дело 440/441: Kriegstagebuch der sowjetischen 17. Luftarmee von 6. März bis 14. April 1945, Eintragungen 29., 20. und 31. März sowie 1. und 2. April 1945.
- фонд 5. VA, опись 6515, дело 330/331: Kriegstagebuch der sowjetischen 5. Luftarmee von 10. März bis 13. April 1945, Eintragungen 21. und 22. Februar 1945, Eintragungen 29., 30. und 31. März sowie 1. und 2. April 1945.
- фонд 62619, опись 5179, дело 117 u. 118: Kriegstagebuch der sowjetischen 6. Garde-Panzer-Armee von 17. März bis 15. April 1945, Eintragungen 2. April 1945.
- фонд 350, опись 5254, дело 1573: Kriegstagebuch der sowjetischen 9. Garde-Armee von 28. März bis 16. April 1945, Eintragungen 2. und 3. April 1945.
- фонд 9. Garde-mechanisiertes Korps, опись 1, опись 77: Kriegstagebuch des sowjetischen 9. Garde-Mechanisiertes Korps von 28. März bis 14. April 1945, Eintragungen 2. April 1945.
- Фонд 46. Garde-Panzer-Brigade, опись 1, опись 82: Kriegstagebuch der sowjetischen 46. Garde-Panzer-Brigade von 10. März bis 13. April 1945, Eintragungen 2. April 1945.

Deutschsprachige Archive:

Bundesarchiv/Militärarchiv (BAMA) Freiburg im Breisgau, Deutschland:

Dokumente:

- RW 20-17/9: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII von 1. September 1939 bis 30.September 1940.
- RW 20-17/10: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Oktober 1940 bis 31.Dezember 1941.
- RW 20-17/11: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Januar 1942 bis 31. Mai 1942.
- RL 19/575: Feindeinflugmeldung des Oberkommandos der deutschen Luftwaffe vom 13.August 1943.
- RL 19/575: Führungsgruppe Ia op 3, Erfahrungsbericht über die Wirkung feindlicher Luftangriffe vom 18. August 1943.
- RL 19/575: Gefechtsmeldung 16. Flakbrigade vom 13. August 1943 inkl. Aktenvermerk Führungsgruppe Ia op 1 zum Jägereinsatz.
- RL 19/575: Abschlussmeldung Luftgaukommando (LgKdo) XVII zum Luftangriff auf Wiener Neustadt vom 23. August 1943.
- RW 20-17/5: Kriegstagebuch (KTB) der Rüstungsinspektion XVII von 1. Jänner 1943 bis 31. Dezember 1943.
- RW 20-17/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 13. August 1943.
- RW 20-17/11: KTB Nr. 18 (I/1944) der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Jänner 1944 bis 31. März 1944.
- RW 21-46/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 1. Oktober 1943.
- RW 21-46/5: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 2. November 1943.
- RW 20-17/11: Geschichte der Rüstungsinspektion XVII von 1. Jänner 1944 bis 31. Dezember 1944.
- RW 20-17/10: KTB der Rüstungsinspektion XVII vom 4. Februar 1944.
- RL 5/13-470: Anträge auf Zuerkennung von Abschüssen der Flakartillerie durch die Flakgruppe Wiener Neustadt, Flak-Regiment 88 vom 2. November 1943: Schlatten, Eltendorf, Pöttsching, Wiesmath; vom 23. April: Sieding, Breitenau; vom 10. Mai: Vöstenhof, Kamensco, Beley,

Otterthal, Zillingdorf, Frohsdorf; vom 29. Mai 1944: Ransdorf; vom 26. Juni 1944: Draßburg; vom 8. Juli 1944: Eisenstadt.

- E-3238, Generalstab der Luftwaffe, Generalquartiermeister 6. Abt (IIIa). Monatliche Verluste der deutschen Tagjäger von Jänner 1944 bis zum Juni 1944.
- RL 2 III/766, RL 2 III/767, RL 2 III/777, RL 2 III/778, RL 2 III/779, RL 2 III/780, RL 2 III/784, RL 2 III/1197, RL 2 III/1199, Verlustlisten der Luftwaffe 1943 bis 1945.
- Kart 41/10: Übersicht über die eingesetzten Flakbatterien im LgXVII vom 9. Jänner 1944.

Mikrofilm:

- MF C 2027/I & II sowie C20031/II: Oberkommando der Luftwaffe, Chef für Auszeichnungen und Disziplin, Luftwaffenpersonalamt; Abschussanträge Mittelmeer und Südfront 1941-1945, Abschussanträge 23. April 1944.

Österreichisches Staatsarchiv/Archiv der Republik (ÖStA/AdR):

Dokumente:

Sammlung alliierte Luftangriffe 1943-1945:

- Fernschreiben Gauleitung Niederdonau (Stellv. Gauleiter Gerland) an Führerhauptquartier (SS-Obergruppenführer Schaub) vom 14. August 1943.
- Einflugabendmeldung Luftgaukommando XVII (LgKdo XVII) in einem Fernschreiben der Gauleitung Wien (Organisationsleiter Heininger) an die Parteikanzlei Wien vom 1. Oktober 1943.
- Luftschutzschadensmeldung vom Höheren SS und Polizeiführer beim Reichsstatthalter in Wien, in Ober- und Niederdonau, im Wehrkreis XVII sowie Inspekteur der Ordnungspolizei an den Gauleiter Dr. Hugo Jury vom 24. Oktober 1943.
- Fernschreiben Gauleitung Wien an Parteikanzlei München (Reichsleiter Bormann) vom 10. Mai 1944.

- Schadensbericht Direktor Dr. Steininger (WNF) an Rüstungsinspektion XVII vom 22. Mai 1944.
- Bericht über die Räumung und Zerstörung des Fliegerhorstes Wiener Neustadt vom 12. April 1945.

Niederösterreichisches Landesarchiv (NÖLA) St. Pölten, Österreich:

Dokumente:

Sammlung Niederösterreich im Zweiten Weltkrieg:

- Vorfallenheitsbericht Polizeidirektor Wiener Neustadt (Dr. Kittel) für den Monat August 43 vom 7. September 1943.
- Vorfallenheitsbericht Polizeidirektor Wiener Neustadt (Dr. Kittel) für den Monat Oktober 1944 vom 9. November 1943.
- Vorfallenheitsbericht Polizeidirektor Wiener Neustadt (Dr. Kittel) für den Monat November 43 vom 8. Dezember 1943.
- Vorfallenheitsbericht Landrat Kreis Baden für den Monat Jänner 1944 vom 16. Februar 1944.
- Vorfallenheitsbericht Polizeidirektor Wiener Neustadt (Dr. Kittel) für den Monat Mai 1944 vom 7. Juni 1944.
- Vorfallenheitsbericht Polizeidirektor Wiener Neustadt (Dr. Kittel) für den Monat Februar 1945 vom 7. März 1945
- Lagebericht für den Monat Oktober 43 vom Landrat des Kreises Wiener Neustadt an den Reichsstatthalter in Niederdonau vom 8. November 1943.
- Lagebericht für den Monat März 44 vom Landrat des Kreises Wiener Neustadt an den Reichsstatthalter in Niederdonau vom 8. April 1944.
- Lagebericht für den Monat April 44 vom Landrat des Kreises Wiener Neustadt an den Reichsstatthalter in Niederdonau vom 16. Mai 1944.
- Lagebericht für den Monat Februar 45 vom Landrat des Kreises Wiener Neustadt an den Reichsstatthalter in Niederdonau vom 10. März 1945.
- Fernschreiben Rüstungsinspektion XVII an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 20. April 1944.
- Fernschreiben des Rüstungsinspektion XVII an den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion vom 17. Mai 1944

Wiener Neustädter Stadtarchiv (WNSA) Wiener Neustadt, Österreich:

Dokumente:

- Lit. Nr. 1965/1966: Luftschutzschadensmeldung 12. April 1944.
- Lit. Nr. 1978/1979: Luftschutzschadensmeldung 23. April 1944
- Lit. Nr. 1988: Luftschutzschadensmeldung 10. Mai 1944.
- Lit. Nr. 2000/20004: Luftschutzschadensmeldung 24. Mai 1944.
- Lit. Nr. 2011: Luftschutzschadensmeldung 29. Mai 1944.
- Lit. Nr. 2023: Luftschutzschadensmeldung 15. Februar 1945.
- Lit. Nr. 2028: Luftschutzschadensmeldung 21. Februar 1945.
- Lit. Nr. 2031: Luftschutzschadensmeldung 4. März 1945.
- Lit. Nr. 2035: Luftschutzschadensmeldung 14. März 1945.
- Lit. Nr. 2040: Luftschutzschadensmeldung 15. März 1945.
- Lit. Nr. 2042: Luftschutzschadensmeldung 16. März 1945.
- Lit. Nr. 2048: Luftschutzschadensmeldung 20. März 1945.
- Lit. Nr. 2049: Luftschutzschadensmeldung 23. März 1945.
- Lit. Nr. 2050: Luftschutzschadensmeldung 26. März 1945.

Englischsprachige Literatur:

A. J., *Barker*, The First Iraq War 1914-1918, Britain's Mesopotamian Campaign (New York, 2009)

Antony *Beevor*, The Spanish Civil War (New York 2001)

Tami Davis *Biddle*, Rhetoric and Reality: The Evolution of British and American ideas about Strategic Bombing 1914-1945 (Princeton 2001)

Ian *Blackwell*, Battle for Sicily: Stepping Stone to Victory (Yorkshire 2009)

Horst *Boog*, The Strategic Air War in Europe and Air Defence of the Reich, 1943-1944. In: Germany and the Second Wold War, Volume VII, The Strategic Air War in Europe and the War in the West and East Asia 1943-1944/5 (Oxford 2006)

Peter M. *Bowsers*, Fortress in the Sky (Granada Hills 1976)

Stephen *Bungay*, The Most Dangerous Enemy: a History of the Battle of Britain (London 2001)

W.R. *Chorley,* Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War. Volume One. Aircraft and Crew lost 1939 - 1940 (Earl Shilton 1992)

Lloyd *Clark*, Anzio: The Friction of War. Italy and the Battle for Rome 1944 (London 2006)

John *Correll*, Daylight Precision Bombing. In: Airforce Magazine (October 2008)

Sebastian *Cox,* The Official Report of the British Bombing Survey Unit (London/Portland 1998)

Wesley F. *Craven*, James L. *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. I, Plans and early Operations, January 1939 to August 1942 (Washington 1983)

Wesley F. *Craven*, James L. *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. II. Europe: TORCH to POINTPLANK, August 1942 to December 1943 (Washington 1943)

Wesley F. *Craven*, James L. *Cate*, The Army Air Forces in World War II. Vol. III, Europe: ARGUMENT to V-E Day, January 1944 to May 1945 (Washington 1983)

Guilio *Douhet*, The Command of the Air, USAF Warrior Studies, Office of the Air Force History (Washington 1983)

James *Dugan*, Carroll *Stewart*, Ploesti - The Great Ground-Air Battle of 1. August 1943 (New York 1998)

John *Ellis*, World War II, A Statistical Survey (New York 1993)

Robert *Forstyh*, Eddie J. *Creek*, Heinkel He 162 – From Drawing Board to Destruction. The Volksjäger, (o. O. 2008)

Steven M. *Gillon*, Pearl Harbor, FDR Leads America into War (New York 2011)

Charles *Griffith*, The Quest, Haywood Hansell and the American Strategic Bombing in World War II (o. O. 2005)

Eric *Hammel*, Air War Europa. America´s Air War against Germany in Europe and North Africa. Chronology 1942-1945 (Pacifica 1994)

Arthur T. *Harris*, Sebastian *Cox*, Despatch on War Operations: 23 February 1942 to 8 May 1945, (Routledge 1995)

Alfred *Hurley*, Billy Mitchell, Crusader for Air Power (Indianapolis 2006)

Haywood S. *Hansell*, The Air Plan that Defeated Hitler (Washington 1972)

Haywood S. *Hansell,* The Strategic Air War against Germany and Japan, A Memoir, USAF Warrior Studies, Office of the Air Force History (Washington 1986)

Edward *Jablonski*, Double Strike: The epic air raids on Regensburg-Schweinfurth August 17 1943 (o. O.1974)

Alan J. *Levine*, The Strategic Bombing of Germany 1940-1945 (Westport 1992)

Maurice C. *Lihou*, It´s dicey flying Wimpys around Italian Skies (New Malden 1992)

Norman *Longmate*, Air raid: The bombing of Coventry (London 1978)

Walter *Lord*, Day of Infamy, 60th Anniversary: The Classic Account of the Bombing of Pearl Harbor (New York 1985)

Philipp *Meilinger*, The Paths of Heaven: The Evolution of Air Power Theory, (Washington 1997)

Martin *Middlebrook*, Chris *Everitt*, The Bomber Command War Diaries, An operational reference book 1939-1945 (London 1985)

Robin *Neillands*, The Bomber War - Arthur Harris and the Allied Bomber Offensive 1939-1945 (London 2001)

Kamen *Nevenkin*, Take Budapest! The Struggle for Hungary Autumn 1944 (London 2013)

Richard J., *Overy*, The Air War 1939-1945 (London 2009)

Richard J. *Overy*, Why the Allies won (London 1997)

Albert L. *Pardini*, The Legendary Norden Bombsight (Lancaster 1999)

Alfred *Price,* Instruments of Darkness: The History of Electronic Warfare (Los Altos 1977)

Jochen *Prien*, Peter *Rodeike*, David *Johnston*, Messerschmitt Bf 109 F, G and K Series: An illustrated Study (o. O. 1992)

Kenn C. *Rust*, The 9th USAAF in World War II (Fallbrook 1967)

Kenn C. *Rust*, Fifteenth Air Force Story (Terre Haute 1976)

Hugh *Sebag-Montefiore*, Dunkirk – Fight to the last man (London 2007)

Malcolm *Smith*, British Air Strategy between the Wars (Oxford 1984)

James W. *Walker*, The Liberandos – A WW II History of the 376th Bomb Group (H) (Waco 1994)

Deutschsprachige Literatur:

Thomas *Albrich*, Arno *Gisinger*, Im Bombenkrieg, Tirol und Vorarlberg 1943 - 1945. In: Innsbrucker Forschungen zur Zeitgeschichte Bd. 8 (Innsbruck 1992)

Gebert *Anders*, Geschichte der deutschen Nachtjagd 1917-1945 (Stuttgart 1995)

Asfa-Wossen *Asserate*, Aram *Mattioli,* Der erste faschistische Vernichtungs-krieg. Die italienische Aggression gegen Äthiopien 1935-1941 (Köln 2006)

Leopold *Banny*, Dröhnender Himmel – Brennendes Land (Wien 1988)

Siegfried *Beer*, Stefan *Karner*, Der Krieg aus der Luft – Kärnten und Steiermark 1941-1945 (Graz 1990)

Siegfried *Beer,* „Arcel/Cassia/Redbird": Die Widerstandsgruppe Maier-Messner und der amerikanische Kriegsgeheimdienst OSS in Bern, Istanbul und Algier 1943/44. In: Jahrbuch des Dokumentationsarchives des österreichischen Widerstandes Jhg. 1993 (Wien 1993)

Willi A. *Boelcke*, Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg (Frankfurt 1969)

Jürgen *Bolten*, Die Hermeneutische Spirale, Überlegungen zu einer integrativen Literaturtheorie. In: Poetica Bd. 17 (München 1985)

Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport (BMLVS), Vorschriftenabteilung (Hg.), Militärlexikon ÖBH (Wien 2011)

Ursula *Büttner*, „Gomorrha" und die Folgen, Der Bombenkrieg. In: Hamburg im „Dritten Reich" (Göttingen 2005)

Sven *Carlsen*, Michel Meyer, Die Flugzeugführer-Ausbildung der Deutschen Luftwaffe 1935-1945 – Von der Grundausbildung bis zur Blindflugschule. Band 1 (Zweibrücken 1998)

Juliet *Corbin*, Anslem *Strauss*, Grounded Theory: Grundlagen Qualitativer Sozialforschung (o. O. 1996)

Wolfgang *Dierich*, Karl *Ries*, Fliegerhorste und Einsatzhäfen der Luftwaffe (Stuttgart 1996)

Josef *Dorner,* Wiener Neustadt – Wiederaufbau einer Industriestadt. Wiener Geographische Schriften Bd. 4 (Wien 1958)

Dietrich *Eichholtz*, Krieg um Öl: Ein Erdölimperium als deutsches Kriegsziel 1938-1943 (Leipzig 2006)

Peter *Faber*, Hitlers V2-Rakete, Die Geheimwaffe, die den Krieg beenden sollte (Inning am Ammersee 2009)

Florian *Freud,* Bertrand, *Perz*, Das KZ in der Serbenhalle. Zur Kriegsindustrie in Wiener Neustadt (Wien 1987)

Jörg *Friedrich*, Der Brand – Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945 (München 2002)

Jörg *Friedrich*, Brandstätten – Der Anblick des Bombenkrieges (München 2003)

Werner *Girbig*, Hans *Ring:* Jagdgeschwader 27. Die Dokumentation über den Einsatz an allen Fronten 1939-1945. 2. Auflage (Stuttgart 1972)

Werner *Girbig*, Die Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie und der Abwehreinsatz 1944-1945 (Gerlingen 2003)

Alfred *Gottwaldt*, Deutsche Kriegslokomotiven 1939-1945 (Stuttgart 1983)

Peter *Gosztony*, Endkampf an der Donau 1944/45 (Wien 1978)

Manfred *Griehl*, Heinkel Strahlenjäger He162 „Volksjäger“ (o.O. 2007)

Olaf *Groehler*, Stärke, Verteilung und Verluste der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg (Ost-Berlin 1978)

Karl *Gundelach*, Kampfgeschwader „General Wever“ 4 (Stuttgart 1978)

Wernfried *Haberfellner*, Walter *Schröder*, Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, Entstehung, Aufbau und Niedergang eines Flugzeugwerkes (Graz 1993)

Anton *Handelsberger*, Der Einsatzflughafen Fels/Wgr. im Tullnerfeld und die Abwehrschlachten der I. u. II./JG27 in den Luftschlachten über Österreich vom August 1943 - August 1944 (Dürnrohr 1995)

Michael *Hedley*, Der Mythos der deutschen U-Boot-Waffe *(*Hamburg 2001)

Reinhard R. *Heinisch*, Erich *Marx*, Harald *Waitzbauer*, Bomben auf Salzburg – Die „Gauhauptstadt“ im „Totalen Krieg“ (Salzburg 1994)

Gustav *Holzmann*, Der Einsatz der Flakbatterien im Wiener Raum 1940-1945. Militärhistorische Schriftenreihe des Heeresgeschichtlichen Museums Heft 14. 2. Auflage (Wien 1998)

Heinz Dieter *Hölsken*, Die V-Waffen: Entstehung – Propaganda – Kriegseinsatz (Stuttgart 1984)

Stefan *Karner*, Marinerüstung in Österreich 1938-1945. Blätter für Technikgeschichte 39-40. Publikationen des Österreichischen Instituts für Zeitgeschichte und des Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien (Wien 1970)

Paul *Kennedy,* Die Casablanca Strategie – Wie die Alliierten den Zweiten Weltkrieg gewannen (München 2012)

Horst-Adalbert *Koch*, FLAK – Die Geschichte der deutschen Flakartillerie und der Einsatz der Luftwaffenhelfer (Bad Nauheim 1965)

Eugen *Kreidler*, Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg – Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges (Hamburg 2001)

Marcello *La Speranza*, Bomben auf Wien 1944/45 – Erlebnisse im Luftschutzkeller (Wien 2003)

Georg *Maier*, Drama zwischen Budapest und Wien. Der Endkampf der 6. Panzerarmee 1945 (Osnabrück 1985)

Walter *Manoschek*, „Serbien ist judenfrei“, Militärische Besatzungspolitik und Judenvernichtung in Serbien 1941/42, MGFA Bd. 38 (München 1995)

Hans *Marsalek*, Das Konzentrationslager Mauthausen und seine Nebenlager, 2. Auflage (Wien 1980)

Russell *Miller*, Die Sowjetunion im Luftkrieg (Amsterdam 1984)

Peter *Müller*, Heinkel 162 „Volksjäger“ – Letzter Versuch der Luftwaffe (o.O. 2006)

Rolf-Dieter *Müller*, Der Bombenkrieg 1939-1945 (Berlin 2004)

Werner *Müller*, Die schwere Flak 1933-1945 (Utting 2000)

Richard *Overy,* Die Wurzeln des Sieges – Warum die Alliierten den Zweiten Weltkrieg gewannen (Hamburg 2002)

Janusz *Piekalkiewicz,* Luftkrieg 1939-1945 (Augsburg 1998)

Erwin *Pitsch*, Die Fliegerhorste des Bundesheeres in Krieg und Frieden (Wien 1982)

Alfred *Price*, Luftschlacht über Deutschland. Angriff und Verteidigung 1939-1945 9. Auflage (Stuttgart 1996)

Alfred *Price*, Das letzte Jahr der deutschen Luftwaffe. Mai 1944 - Mai 1945 (Friedberg 1998)

Jochen *Prien*, Geschichte des Jagdgeschwaders 77. Band 1 - 4 (Eutin 1985)

Jochen *Prien*, IV./Jagdgeschwader 3 – Chronik des Einsatzes einer Jagdgruppe 1943-45 (Eutin 1996)

Manfried *Rauchensteiner*, Der Luftangriff auf Wiener Neustadt am 13. August 1943. Militärhistorische Schriftenreihe des Heeresgeschichtlichen Museums Heft 49, 3. Auflage (Wien 1985)

Manfried *Rauchensteiner,* Der Krieg in Österreich 1945, Sonderausgabe 1995 (Wien 1995)

Friedrich *Reichert*, Fakten, Dokumente und Bilder über den Luftkrieg gegen Dresden 1944/45. In: Dresdner Geschichtsbuch 10 (Altenburg 2004)

Markus *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt – Die Zerstörung eines der wichtigsten Rüstungszentren des Deutschen Reiches, Der Luftkrieg über der Allzeit Getreuen von 1943-1945 (Wiener Neustadt 2006)

Markus *Reisner*, Der Luftkrieg über Wiener Neustadt 1943 - 1945 (ungedr. Diplomarbeit Wiener Neustadt 2002)

Willi *Reschke*, Jagdgeschwader 301/302 „Wilde Sau“ (Stuttgart 1999)

Karl *Ries*, Deutsche Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen 1919-1945 (Stuttgart 1988)

Norbert *Schausberger,* Rüstung in Österreich 1938-1945. Publikation des Österreichischen Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien (Wien 1970)

Dietmar *Süß* (Hrsg.), Deutschland im Luftkrieg. Geschichte und Erinnerung. In: Zeitgeschichte im Gespräch. Bd. 1 (München 2007)

Peter *Taghon:* Die Geschichte des Lehrgeschwaders 1, Band 1 und 2 (Zweibrücken 2004)

Ralf *Tiemann*, Opfergang für Deutschland – Die Leibstandarte in den letzten Kriegsmonaten (Coburg 2000)

Othmar *Tuider,* Die Luftwaffe in Österreich 1938-1945. Militärhistorische Schriftenreihe des Heeresgeschichtlichen Museums Heft 54, 2. Auflage (Wien 1998).

Johann *Ulrich*, Der Luftkrieg über Österreich 1939-1945. Militärhistorische Schriftenreihe des Heeresgeschichtlichen Museums Heft 5/6 (Wien 1967)

Gerhard *Wagner* (Hg.), Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945 (München 1972)

Jens-Christian *Wagner* (Hg.), Konzentrationslager Mittelbau-Dora 1943-1945, Begleitband zur ständigen Ausstellung in der KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora. (Göttingen 2007)

Helmut *Weihsmann,* Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs (Wien 1998)

10. Lebenslauf

Name:

Markus Reisner

Geboren:

am 10. März 1978 in Neunkirchen;

Wohnhaft in:

Klingfurth 301

A-2822 Bromberg

Familienstand:

verheiratet mit Mag. iur. Sonja Reisner-Seidl, Vater von zwei Kindern.

Schulbildung und Studium:

4 Jahre VS (VS Pestalozzischule) in Wiener Neustadt;

4 Jahre AHS (BRG Gröhrmühlgasse) in Wiener Neustadt;

5 Jahre HTL (Fachrichtung Maschinenbau und Automatisierungstechnik) in Wiener Neustadt;

4 Jahre Militärakademie in Wiener Neustadt;

im Jahr 2002 ausgemustert als Leutnant und Mag. (FH);

ab 2010 Doktoratsstudium der Geschichte an der Universität Wien;

seit 2013 PhD-Studium *Interdisciplinary Legal Studies* an der Universität Wien.

Beruflicher Werdegang:

von 2002 bis 2004 Verwendung beim Aufklärungsbataillon 2 in Salzburg;

seit 2004 Verwendung beim Jagdkommando in Wiener Neustadt;

von 2004 bis 2010 wiederholte Auslandseinsätze in Bosnien und Herzegowina, im Kosovo, in Afghanistan, im Tschad und in Zentralafrika;

seit 2013 Teilnehmer am 20. Generalstabskurs an der Landesverteidigungsakademie des Österreichischen Bundesheeres.

Publikationen:

Markus *Reisner*, Bomben auf Wiener Neustadt – Die Zerstörung eines der wichtigsten Rüstungszentren des Deutschen Reiches, Der Luftkrieg über der Allzeit Getreuen von 1943-1945 (Wiener Neustadt 2006)

Markus *Reisner*, Unter Rommels Kommando – Hans Höller – Von den Wüsten Nordafrikas bis an die Strände der Normandie (Wien 2012)