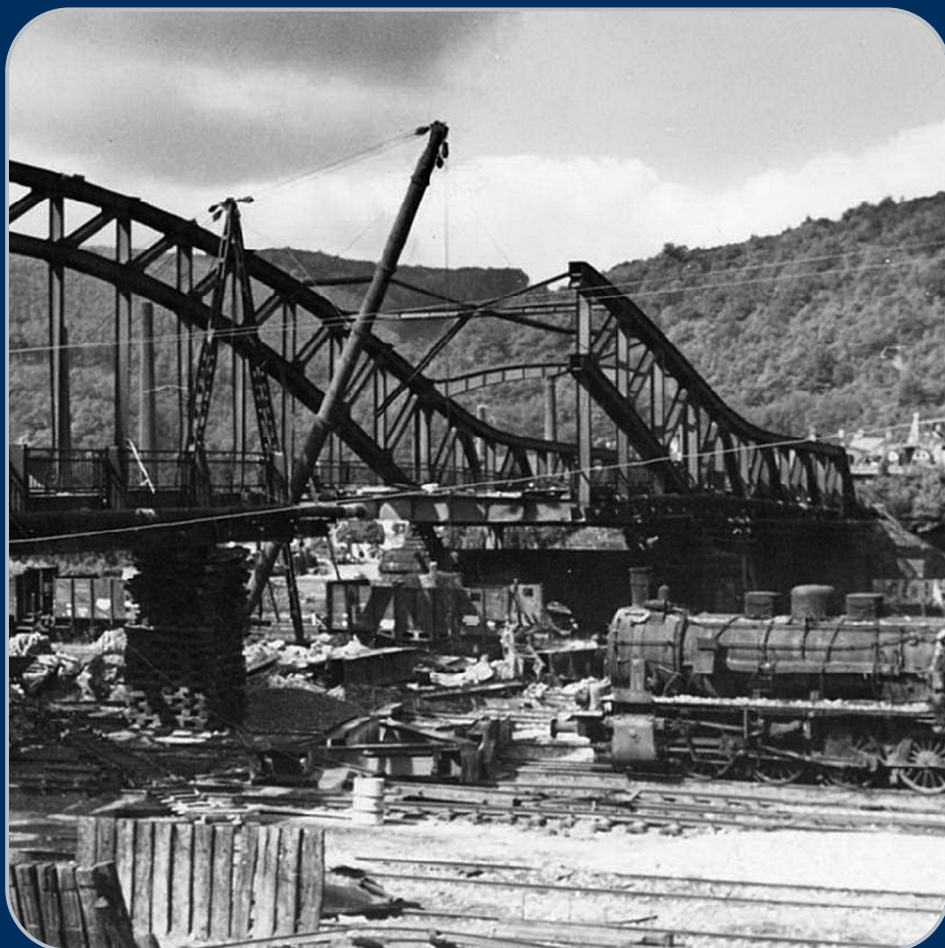
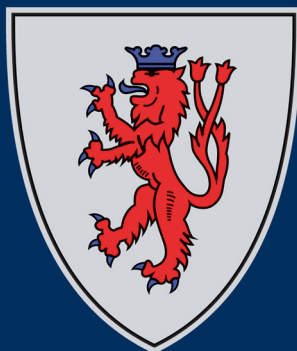


HOHENLIMBURGER HEIMATBLÄTTER

für den Raum Hagen und Iserlohn



Heft **2/2021**

Februar 2021
82. Jahrgang

28. Februar 1945

Erster schwerer Tagesangriff auf Hagen

Über 80 Jahre nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs sind die Ereignisse und der Verlauf dieses bislang verlustreichsten Konflikts in der Geschichte längst zu Themen historischer Forschungen geworden.¹⁾ Neben militärischen und politischen Fragestellungen rücken in den vergangenen Jahren vermehrt sozial- und mentalitätsgeschichtliche sowie lokal- und regionalgeschichtliche Aspekte in den Fokus wissenschaftlicher Untersuchungen.²⁾ Die Historiographie belegt sehr deutlich: gerade auch der Bombenkrieg und die Heimatfront 1939 bis 1945 waren zu keiner Zeit ein literarisches, historisches und öffentliches Tabu.³⁾ Vielmehr begleiten diese Themen und eine Auseinandersetzung mit den damit verbundenen Ereignissen seit dem Kriegsende nicht nur die Geschichtsschreibung, sondern auch die Rezeption in der Nachkriegsgesellschaft.⁴⁾

Durch die systematische Erschließung von Quellenmaterial in den Archiven der früheren Alliierten seit den 1990er Jahren, hier besonders in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten, ist es beispielsweise für Hagen und die Region möglich, nicht nur die Heimatfront und den Kriegsalltag der deutschen Bevölkerung⁵⁾ sondern auch die Zielplanungen, Intentionen und Angriffe der alliierten Luftstreitkräfte teilweise detailliert nachzuvollziehen.⁶⁾ Schon ein erster Überblick über das bislang erschlossene Quellenmaterial belegt, dass der Umfang wie auch die Inhalte sowohl auf deutscher wie auch auf alliierter Seite durchaus neue Erkenntnisse ermöglichen. Betrachten wir die verheerenden Auswirkungen der Luftangriffe 1943 bis 1945 beispielsweise auf die Stadt Hagen, wird deutlich, wie wichtig eine Beschäftigung mit diesen Aspekten der stadt- und regionalgeschichtlichen Forschungen ist. Wie das Ende des Ersten Weltkriegs im November 1918 bedeutete auch das Ende der nationalsozialistischen Herrschaft und des Zweiten Weltkriegs für Hagen eine sehr deutliche Zäsur, die alle denkbaren Bereiche auf

politischer, gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und städtebaulicher Ebene einbezog. Im Gegensatz zum Kriegsende 1918 lag Hagen im Frühjahr 1945 im Wortsinn in Trümmern.

Ein Beispiel für eine dichte Beschreibung von Ereignisgeschichte anhand von archivarisches überlieferten Quellen wurde im vergangenen Jahr nach einer Aufarbeitung des letzten britischen Luftangriffs auf Hagen am Abend des 15. März 1945 und seinen verheerenden Auswirkungen auf die Stadt vorgelegt.⁷⁾ Doch auch hier zeigt sich, dass eine über die Publikation fortlaufende Recherche in Archiven weiteres Quellenmaterial erschließen kann, das zumindest Details und noch in der Publikation offene Fragen ergänzen kann.⁸⁾ Ähnliches kann bei anderen Themen der NS-Forschung in Hagen festgestellt werden, sei es nun zur nationalsozialistischen Rassen- und Gesundheitspolitik,⁹⁾ zur Struktur und Organisation des Apparats und der Tätigkeit von Gestapo und des SD,¹⁰⁾ der Kriegswirtschaft und Rüstungsindustrie,¹¹⁾ aber auch zur Verfolgung von Juden, Sinti und Roma sowie anderen Zielgruppen für den NS-Terror.¹²⁾

Alliierte Luftkriegsführung und Zielauswahl

1938 legte das britische Air Ministry ein erstes Kompendium von "Bomb Targets" vor.¹³⁾ Der umfangreiche, durch die "Intelligence" im Hauptquartier des im Vorjahr gegründeten Bomber Command zusammengestellte Katalog enthielt die vom Air Ministry vergebenen "Target Numbers" – ein aus Zahlen und Buchstaben zusammengesetzter Code – sowie die alphabetisch gegliederten Kategorien für die "Operational Numbers", wie etwa "B" für Kraftwerke, "A" für Treibstoff, "G" für Flugzeugzubehör, "M" für Eisenbahnanlagen, "C" für Chemie und Explosionsstoffe, "L" für Stahlwerke und Hochöfen, "D" für Marinerüstung und Schiffsbau. Im Zielgebiet von Hagen, das aus britischer bzw. später auch US-amerikanischer Sicht auch Herdecke, Wetter,

Hohenlimburg, Letmathe, Gevelsberg, Ennepetal und Schwelm umfasste, gab es rund 40 gelistete Ziele. Die beiden als besonders wichtig eingestuften Ziele waren mit der Zielnummer "B 28" der "Power Group" das Koepchen-Speicherkraftwerk am Hengsteysee bei Herdecke sowie in der Kategorie "Naval Components" unter "D 30" die Akkumulatoren Fabrik AG (AFA) im Hagener Stadtteil Wehringhausen. Die Eisenbahnanlagen in Altenhagen und Eckesey (Operational No. M 125; Air Ministry No. 6 (d) (ii) 25) in Vorhalle (M 456; Air Ministry No. 6 (d) (vi) 27) und Hengstey (M 460; Air Ministry No. 6 (d) (vi) 31) wurden wie die Klöckner-Werke in Haspe (L 20; Air Ministry No. 5 (a) 20) als zweitrangig eingestuft.

Im September 1940 gab das Air Ministry einen überarbeiteten Katalog der "Operational Numbers of Bomb Targets in Germany" heraus.¹⁴ Die bereits 1937 benutzte Codierung der "Air Ministry Numbers" wurde beibehalten, allerdings erhielten die deutlich erweiterten "Operational Numbers" weitere Kategorien in einem neuen alphabetischen Gliederungsschema. Ihm war jeweils ein "G" für Germany vorangestellt, beispielsweise "GH 436" für Hagen ("Goods Sidings and Facto-

ries"), "GH 557" bzw. "GH 619" für die Verschiebebahnhöfe in Vorhalle und Hengstey sowie "GO 1123" für das Koepchen-Speicherkraftwerk am Hengsteysee, "GO 1232" für das Cuno-Kraftwerk bei Herdecke, "GF 2230" für die Klöckner Werke in Haspe und "GR 3683" für das Hagener AFA-Werk.

Andere wichtige Rüstungsbetriebe waren weder vor 1940 noch bei späteren Überarbeitungen bis zum Kriegsende als potenzielle Angriffsziele verzeichnet worden, darunter auch die beiden für den Bau von Kampfpanzern wichtigen Werke der Harkort & Eicken GmbH in Wehringhausen und im Ruhrtal bei Wetter sowie zwei der drei Hauptlieferanten für die notwendigen Fahrwerkskomponenten – Drehstabfedern – für Kampfpanzer: das Federnwerk der Hoesch AG in Hohenlimburg und das Werk der Dittmann & Neuhaus GmbH im Ruhrtal bei Witten-Herbode (heute: Luhn & Pulvermacher Dittmann & Neuhaus GmbH mit Sitz in Hagen).¹⁵ Auch die beiden wichtigen Lieferanten von speziellen Munitionsgurten und Lafetten für Bordwaffen in Kampfflugzeugen, die Werke der Ruberg & Renner GmbH im Hagener Klosterviertel und Felix Ruberg GmbH im Stadtteil Delstern,¹⁶ finden sich nicht unter den "Operational



Die Kettenfabrik Ruberg & Renner, auf dem Foto rechts von der Bildmitte (links das Landgericht, rechts davon Haus der Ruhrkohle), war seit 1936 ein wichtiger Produzent von speziellen Munitionsgurten für Maschinengewehre und Bordkanonen in Kampfflugzeugen der Luftwaffe. Schrägluftbild um 1934/35. (StadtA Hagen)



Zerfallgurt für die 1943 eingeführte schwere Bordwaffe MK 108 mit einem Geschosskaliber von 30 mm, den Ruberg & Renner 1942-1945 in Serie fertigte; rechts mit eingelegter 205 mm langer Patrone. (StadtA Hagen)

Numbers of Bomb Targets". Erst nach dem Ende der Kampfhandlungen im April 1945 stellten Field Teams und Target Forces von britischen und US-amerikanischen Nachrichtendiensten, die vorrückende alliierte Truppen begleiteten, die Art und den Umfang der Rüstungsproduktion in diesen Betrieben fest.¹⁷⁾

Im Rahmen der „Kombinierten Bomberoffensive“, die im Januar 1943 auf der Konferenz von Casablanca vom Premier Winston Churchill und dem US-Präsidenten Theodor Roosevelt beschlossen wurde, erfolgte zum Jahreswechsel 1942/43 die Konzeption eines Plans für eine westalliierte Luftkriegsführung. In diesem Zusammenhang wurden auch die im Zielgebiet von Hagen aufgelisteten Industrie- und Verkehrsanlagen neu bewertet.

Das britische Ministry of Economic Warfare gab im Januar 1943 den „Bomber's Baedeker“ heraus, der einzelne Städte und die dort vorhandenen Betriebe und Bahnhöfe nach ihrem Zielwert aufführte, darunter auch solche, die im mehrfach aktualisierten Katalog der „Operational Numbers of Bomb Targets“ nicht gelistet waren.¹⁸⁾

“Naval Target”

Bereits im Ersten Weltkrieg galt die Stadt Hagen als ein „Naval Target“.¹⁹⁾ Verantwortlich für diese britische bzw. alliierte Einschätzung war die Produktion von U-Boot-Batterien im Hagener Werk der Akkumulatoren Fabrik AG (AFA). Die Fertigung von Torpedobatterien sowie von Bordbatterien für Flugzeuge und Flugkörper spielte in den Zielplanungen dagegen keine Rolle, da die Alliierten darüber erst bei Kriegsende 1945 gesicherte Informationen erhielten. Bis in den Herbst 1941 war das Hagener AFA-Werk mit bis zu 70 Prozent Anteil der Hauptlieferant von U-Boot-Batterien. Im Sommer 1940 hatte ein neues Werk in Hannover die Produktion aufgenommen, ab Juni 1943 folgte ein weiteres Werk in Posen. Bis Anfang 1944 ging der Ausstoß von Batterien für U-Boote und Torpedos im Hagener Werk auf etwa 30 Prozent der Gesamtproduktion durch die drei Betriebe des Unternehmens zurück.

Allerdings wurden im Hagener AFA-Werk nicht nur standardisierte Zellentypen, die in Hannover und Posen in Großserie gefertigt worden waren, sondern auch Spezialbatte-

rien, kleinere Bauserien und Batterien für Entwicklungsprojekte produziert. In Hagen befand sich das Forschungs- und Entwicklungszentrum der AFA, das u.a. neue Batterietypen für Raketen, Flugzeuge, U-Boote und Waffenprojekte, wie die Entwicklung einer „Railgun“, konstruierte.

Durch das Hagener AFA-Werk sowie durch die Zweigwerke in Hannover und Posen wurde der U-Boot-Krieg auch direkt unterstützt. Die Betriebe lieferten Austauschbatterien – eine komplette Batterie von 124 Zellelementen musste in Einsatzbooten bereits nach einem Zeitraum von bis zu 18 Monaten ausgewechselt werden – für die U-Boote-Flotte an. Während der Operationen wurden die Batterien immer wieder beschädigt, so dass ganze Teilbatterien und einzelne Zellen nach der Rückkehr zu den Stützpunkten ersetzt werden mussten; auch diese Aufgaben erledigte die AFA in ihren Werken. Da sich Elektro-Torpedos zur Standardbewaffnung für U-Boote und auch sonstigen Kriegsschiffen entwickelt hat-

ten, lieferte die Akkumulatoren Fabrik AG im großen Umfang auch die Antriebsbatterien für diese Waffensysteme.

Bei ihrer Zieleinschätzung gingen die Alliierten bis zum Kriegsende davon aus, dass die Kölner Akkumulatorenwerke Gottfried Hagen AG neben dem Hagener AFA-Werk und zwei weiteren Batterielieferanten (Wilhelm Hagen KG in Soest, Hoppecke GmbH) der zweite Hauptlieferant seien. In der im März 1941 für das britische Bomber Command herausgegebenen „Atlantic Directive“ wurde das Hagener AFA-Werk als wichtigste Fabrik für U-Boot-Batterien und die Akkumulatorenwerke Gottfried Hagen AG an zweiter Stelle genannt.²⁰⁾ Diese Fabrik im Kölner Stadtteil Kalk wurde 1941 und 1942 mehrfach durch britische Luftangriffe beschädigt und im Sommer 1943 sogar zerstört. Allerdings waren daraufhin keine Auswirkungen auf den Einsatz und Bau von U-Booten festzustellen. Die Alliierten gingen deshalb davon aus, dass die Herstellung von Batterien wegen der nun vermuteten



Das „Stammwerk“ der Akkumulatoren Fabrik AG Berlin-Hagen im Hagener Stadtteil Wehringhausen. Hansa Luftbild, Befliegung 1927. (StadtA Hagen)



Versenkung von „U-118“, ein U-Boot des Typs XB, am 12.7.1943 im Mittelatlantik durch sieben Trägerflugzeuge der U.S. Navy; 43 Besatzungsmitglieder fanden den Tod, 16 gerieten in Kriegsgefangenschaft. Der U-Boot-Typ war mit einer Batterie von 248 Elementen des Zellentyps 33 MAL 800 ausgerüstet. (NARA College Park)

großen Reserven und weiten Produktionsverteilung kein geeignetes Zielsystem sei. In Wirklichkeit hatten die Kölner Akkumulatorenwerke zu keiner Zeit U-Boot-Batterien produziert, sondern fertigten als Lizenznehmer der AFA in ihrem Ausweichbetrieb in Rösrath u.a. Bordbatterien für Kampfflugzeuge.

Die Alliierten beschränkten sich ab 1942 auf die Bombardierung der Bauwerften und U-Boot-Stützpunkte sowie auf die ab Frühjahr 1943 sehr erfolgreiche Bekämpfung von U-Booten auf See. Über das AFA-Werk in Hannover erhielten die Alliierten erst Anfang 1944 einzelne Informationen, das Zweigwerk in Posen blieb ihnen bis Kriegsende unbekannt.²¹⁾ Nach dem Krieg stellten alliierte Untersuchungsteams u. a. des United States Strategic Bombing Survey (USSBS) fest, dass ein Ausfall der Zulieferung von Batterien an

die Bauwerften und Stützpunkte als Folge von Luftangriffen auf das Hagener AFA-Werk zumindest bis in den Sommer 1943 erhebliche Auswirkungen auf den Bau und Einsatz von U-Booten gezeigt hätte.

Britische Flächenangriffe

Wahrscheinlich rettete die Fehleinschätzung der tatsächlich bedeutenden Funktion des AFA-Werks für den U-Boot-Krieg durch die Alliierten die Stadt Hagen vor frühzeitigen und sicherlich auch sehr schweren Bombardierungen. Dennoch waren die Auswirkungen der gezielt gegen die Stadt Hagen geflogenen Luftangriffe verheerend und nachhaltig. Bis in den Herbst 1943 wurden aus den oben genannten Gründen nur einzelne Missionen des britischen Bomber Command gegen Hagen unternommen. Neben Städten wie



Blick auf die zerstörte Formationshalle III und das westliche Betriebsgelände am 8.5.1945, fotografiert von Corporal Joseph D. Karr (1925-2011) der 126th Combat Unit der 167th Signal Photographic Company des U.S. Army Signal Corps. (NARA College Park)



REINHOLD SCHMITT GmbH

Gebrauchte Maschinen und Anlagen für

Bänder

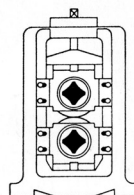


Bleche

Rohre



Profile



Obernahmerstr. 74
58119 Hagen-Hohenlimburg
Tel.: 0 23 34 / 48 47
Fax: 0 23 34 / 48 40

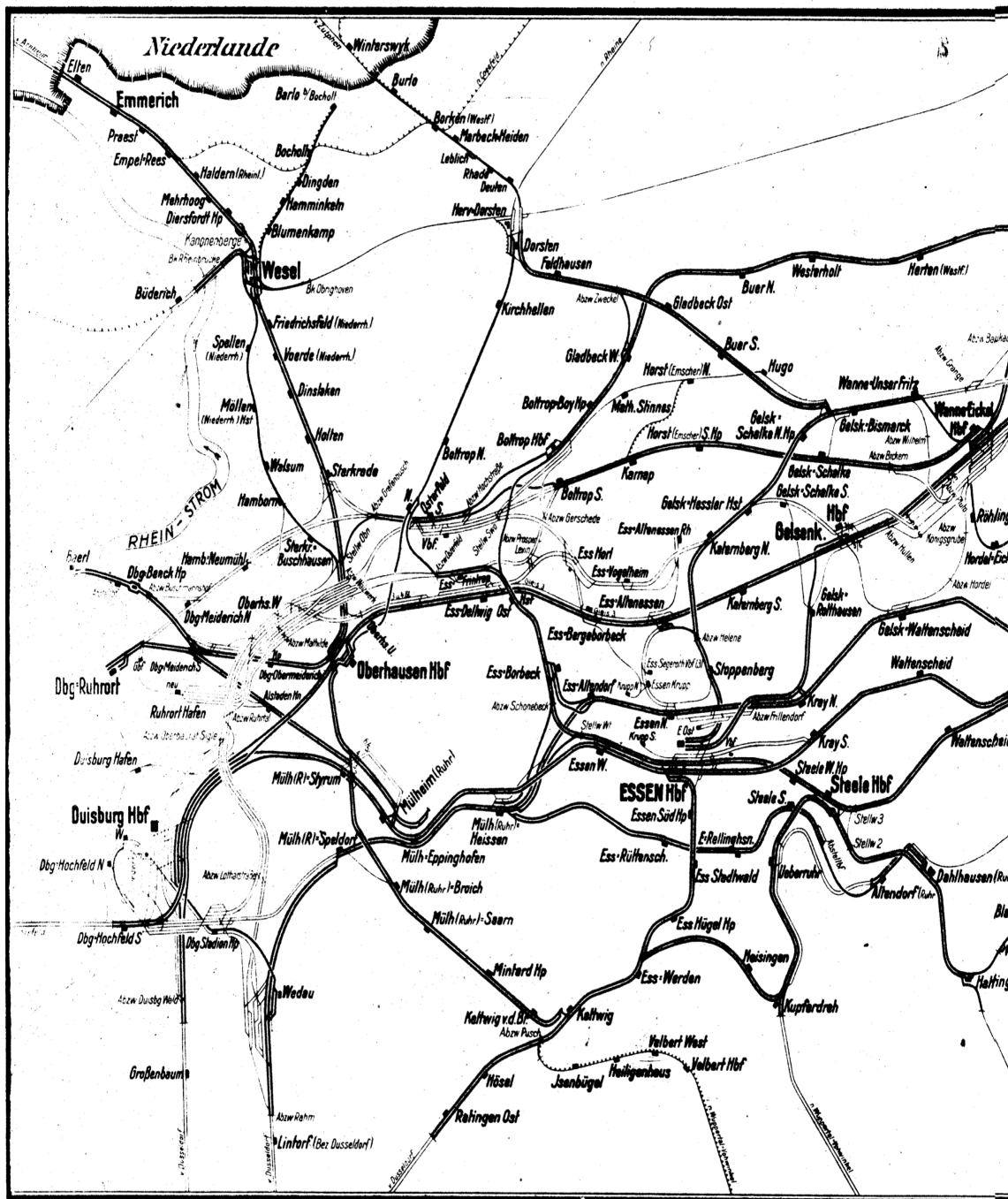
E-Mail: info@reinhold-schmitt.de • Internet: www.reinhold-schmitt.de



Lester Eugene Lighton (1894-1977), Leiter des Field Teams der U.S. Naval Technical Mission, überprüft Anfang Mai 1945 im Hagener AFA-Werk vor der Fertigstellung stehende Zellenelemente für U-Boote. Lighton war Manager der Electric Battery Co. in Philadelphia und dort Leiter des Department of Development and Design. (NARA College Park)



	HESSE & Co.	beizen walzen glühen teilen
Gegr. 1910	STAHLSERVICE	
Hesse GmbH & Co. Unternahmerstraße 24-26 58119 Hagen-Hohenlimburg		



Übersichtsplan der Reichsbahndirektion Essen, Stand vom 2. Oktober 1938. Hagen bildete im Südosten des Gebiets einen leistungsstarken Eisenbahnknotenpunkt. (StadtA Hagen)



Vermessung Bundesbahndirektion Essen

Nachgedruckt im Okt. 1985

Solingen und Remscheid galt Hagen wegen seiner geringen Flächenausdehnung des bebauten Stadtgebiets und der Einwohnerzahl nach den Kriterien des im Februar 1942 eingeführten "area bombing" als zweitrangiges Angriffsziel für Flächenbombardierungen. Im Verlauf der "Battle of the Ruhr" von März bis Juli 1943 kam es noch nicht einmal zu einer kleineren Angriffsoperation des britischen Bomber Command gegen die Stadt an der Volme.²²⁾ Im September 1943 war Hagen neben Solingen die einzige noch unzerstörte Großstadt im Westen des Deutschen Reiches.

In der Nacht des 1. Oktober 1943 erfolgte der erste, von der Bevölkerung und den Behörden lange befürchtete schwere Luftangriff. Rund 250 Maschinen, darunter 229 viermotorige "Lancasters", waren an diesem Flächenangriff beteiligt, es entstanden umfangreiche Schäden in der Mittelstadt sowie in den angrenzenden Stadtvierteln, mindestens 250 Menschen wurden getötet.²³⁾ Der zweite „Großangriff“ fand am Abend des 2. Dezember 1944 statt. Diesmal starteten 507 Maschinen gegen

Hagen, 465 Crews meldeten nach der Rückkehr auf ihre Stützpunkte einen Bombenabwurf im Zielgebiet, was allerdings im Vergleich zu den deutschen Abwurfmeldungen wohl deutlich zu hoch gegriffen war.²⁴⁾ Nicht weniger als 620 Menschen wurden bei diesem Luftangriff in Hagen und in der Umgebung der Stadt getötet, wiederum entstanden große Zerstörungen, auch an Verkehrsanlagen und in Rüstungsbetrieben. Der dritte und letzte britische Flächenangriff auf Hagen am Abend des 15. März 1945 vergrößerte die Zerstörungen der vorausgegangenen Bombardierungen und erweiterte ihr Ausmaß in die bis dahin noch halbwegs intakt gebliebenen Stadtviertel.²⁵⁾ Bis zu 700 Menschen fanden den Tod, darunter über 370 in dem von einer schweren Sprengbombe getroffenen Hochbunker in der Körnerstraße nahe dem Hauptbahnhof.

Eisenbahnanlagen als Angriffsziele

Als Eisenbahnknotenpunkt nahm Hagen in den britischen Zielplanungen – wie im Sommer 1941 für den "Transport Plan" – im



Schrägluftbild der Stadtteile Altenhagen und Eckesey mit den Eisenbahnanlagen, in der Bildmitte die Fuhrparkbrücke. Hansa Luftbild, Befliegung 1927. (StadtA Hagen)

Gegensatz zu den Bahnanlagen in der benachbarten Kleinstadt Schwerte an der Ruhr bis 1944 lediglich eine Randposition ein.²⁶⁾ Die seit Sommer 1942 auf der britischen Insel stationierte 8th United States Army Air Force (USAAF) führte die Stadt Hagen ebenfalls als Angriffsziel. Anfang 1944 aktualisierte das Hauptquartier der 8th USAAF im Zusammenhang mit den Vorbereitungen für das Unternehmen "Overlord" – die Landung alliierter Truppen in Nordfrankreich und die Invasion des europäischen Kontinents – seine Zielunterlagen.

Unter den für Luftangriffe auf das Verkehrsnetz im Westen des Reichsgebiets ausgewählten Zielen gehörten auch die unter "GH 436 – Goods Sidings and Factories" zusammengefassten Eisenbahnanlagen, die sich zwischen dem Hagener Hauptbahnhof, Eckesey, Altenhagen und Boelerheide erstreckten, sowie die beiden Verschiebebahnhöfe in Vorhalle und Hengstey. Allerdings wurde ihre Bedeutung für den Bahnverkehr damals noch als geringer beurteilt als die der Verschiebebahnhöfe in Schwerte, Soest und Hamm.²⁷⁾ Sie waren bereits 1940 und 1941 mehrfach durch das britische Bomber Command sowie am 22. April 1944 (Hamm) und am 31. Mai 1944 (Schwerte, Soest, Hamm) durch die 8th USAAF bombardiert worden. Die alliierten Zielbeschreibungen zu Hagen verweisen zwar immer auf die große Bedeutung, die Hagen für den Eisenbahnverkehr im westdeutschen Raum besaß,²⁸⁾ doch konkrete Angriffsvorhaben blieben bis zum Jahresende 1944 aus.

"Transportation Plan"

Im Herbst 1944 gerieten die Eisenbahnanlagen und das Wasserstraßennetz im westdeutschen Raum erneut in den Fokus der alliierten Zielplanungen.²⁹⁾ Anfang November 1944 wurde vom Air Staff im Supreme Headquarters Allied Forces (SHAEF) ein eigener "Transportation Plan" herausgegeben. Dieser Plan berücksichtigte auch die Eisenbahnanlagen in Hagen, denn zum ersten Mal erhielten die „Kohlenpforten“ am Rande des Ruhrgebiets eine größere Aufmerksamkeit in den Zielplanungen. Über sie wurde die im Ruhrgebiet abgebaute Steinkohle und die

daraus gewonnenen Produkte – wie Benzol und Koks – in die übrigen Regionen des Reichsgebiets transportiert.³⁰⁾ Die „Kohlenpforten“, darunter die beiden Hagener Verschiebebahnhöfe in Vorhalle und Hengstey, waren aber auch für den militärischen Nachschub zu den Fronten sowie für den Transport von den an Rhein und Ruhr produzierten Rüstungsgütern von Bedeutung. In der Gegenrichtung wurde über diese Verschiebebahnhöfe die Industrie und Bevölkerung an Rhein und Ruhr versorgt. Wenn es die Wetterlage erlaubte, flog die alliierte Luftaufklärung auf "Railway Reconnaissance Sorties" regelmäßig die Haupteisenbahnlinien ab, um nach einer sofortigen Auswertung der Aufklärungsfotos, kurzfristig Rückschlüsse aus Veränderungen im Bahnverkehr – etwa eine durch Luftaufnahmen erkennbare stärkere Nutzung von bestimmten Bahnlinien und Verschiebebahnhöfen – zu ziehen.³¹⁾

Die als Angriffsziele der alliierten Luftstreitkräfte ausgewählten Eisenbahn- und Verkehrsanlagen wurden seit Herbst 1944 nicht nur über die bereits genannten "Operational Numbers", sondern auch über Koordinaten auf kartografischen Werken ausgewiesen.³²⁾ Von den Zielstäben wurde das von der General Staff Geographical Section (G.S.G.S.) im War Office auf Grundlage deutscher Karten erstellte und ab Sommer 1944 im Maßstab 1:100.000 gedruckte Kartenwerk "G.S.G.S. No. 4116" von Mitteleuropa verwendet. Die Ausgabe war in einzelne Sheets für unterschiedliche Gebiete unterteilt. Das "G.S.G.S. No. 4116 - Sheet Q2 Dortmund" bildete das östliche Ruhrgebiet, den Hellwegraum und das Sauerland ab.³³⁾

Die u. a. auf Grundlage deutscher Vorlagen und alliierter Luftaufnahmen bearbeitete Karte umfasste Dortmund, Hagen, Iserlohn, Arnsberg, Soest und Hamm. Westlich von Gevelsberg befand sich die Grenze zur Karte "G.S.G.S. No. 4116 – Sheet Q1 Essen", die den nördlichen Teil des bergischen Landes, Bochum und Witten, das westliche Ruhrgebiet und den Niederrhein abbildete. Die Angriffsziele wurden anhand ihrer Koordinaten auf den Karten lokalisiert und durch die vorhandenen Dokumente ergänzt. Beispiels-



Zielkarte des "Railway Centre Hengstey near Hagen (Germany)", am linken Bildrand das Koepchen-Speicherwerk mit den seit 1941 unter Tarnnetzen verborgenen vier Rohrleitungen, fotografiert am 6. 10. 1944, erstellt im Februar 1945. (NARA College Park)

weise erfolgte im Februar 1945 eine Überarbeitung der Zielunterlagen für den nun als „Railway Centre“ bezeichneten Verschiebebahnhof in Hagen-Hengstey (Air Ministry Number 6 (d) (vi) 31 – Operational Number GH 619), der eine neue „Operational Number“ (G.S.G.S. 4416 Sheet Q2 RA 818127) erhielt.

Geplante Luftangriffe während der „Ardennenoffensive“

Im November 1944 wurde eine großangelegte Gegenoffensive der Wehrmacht an der „Westfront“, die Operation „Wacht am Rhein“ in den Ardennen und in der Schnee-Eifel, vorbereitet. Zu dieser Zeit wurde ein großer Teil der dafür herangezogenen Truppen und Waffen über die durch den Verschiebebahnhof in Hagen-Vorhalle kontrollierten Strecken in die Aufmarsch- und Operationsräume weitergeleitet.³⁴⁾ Zeitweise war der Bahnhof Vorhalle für andere Transporte der Reichsbahn gesperrt. Nach Beginn der „Ardennenoffensive“ am 16. Dezember 1944 ging auch ein Teil des Nachschubs über die Bahnanlagen in Vorhalle.

Nach dem Beginn der „Ardennenoffensive“ versuchten das britische Bomber Command, die 8th USAAF und die taktischen Luftstreitkräfte, den deutschen Nachschub durch die verstärkte Bombardierung von Eisenbahnanlagen, Verkehrszentren und Brücken im unmittelbaren Hinterland der Front sowie auf den wichtigen Verbindungsstrecken zu unterbrechen. Durch das Deciffrieren und Abhören der über Enigma-Chiffriermaschinen codierten Funkmeldungen der Reichsbahn und Wehrmacht durch die britische Geheimdienstoperation „ULTRA“ waren die Alliierten zumindest teilweise über die Aktivitäten informiert.³⁵⁾ Vermutlich wurden diese Erkenntnisse auch dazu genutzt, die Einsätze der alliierten Luftstreitkräfte auf wichtige Ziele zu lenken.

Um den militärischen Nachschub für die „Ardennenoffensive“ zu blockieren, setzte die 8th USAAF nach dem 16. Dezember 1944 ihre viermotorischen B-17 „Flying Fortress“ und B-24 „Liberator“ gegen Verkehrsknotenpunkte im Rheinland und im Eifel-Raum sowie auf rechtsrheinischem Gebiet ein.³⁶⁾ Doch bis

zum 24. Dezember 1944 beeinträchtigte die schlechte Wetterlage mit dichter Bewölkung die strategischen und taktischen Operationen der alliierten Luftstreitkräfte. Über die Weihnachtstage entfaltete sich dann aber ihre große Schlagkraft, die maßgeblichen Anteil daran hatte, dass die deutsche Bodenoffensive ins Stocken geriet und schließlich zum Erliegen kam. An den ersten Tagen nach Beginn der Offensive versuchte die 8th USAAF den Nachschub der Wehrmacht zur „Ardennenfront“ auch weiträumig zu unterbinden.

In der Mission No. 756 der 8th USAAF am 19. Dezember 1944 war der Einsatz von über 650 Viermotorigen der 1st, 2nd und 3rd Air Division vorwiegend gegen Eisenbahnanlagen in der Eifel, in Luxemburg, Ehrang bei Trier und in Koblenz geplant.³⁷⁾ Die 1st Air Division teilte ihre vier Combat Bombardment Wings (CBW) in zwei Task Forces auf. Die Task Force „A“ mit 221 B-17 erhielt sechs auf der Karte „GSGS 4416 Sheet S1 (Bonn)“ ausgewählte kleinere Verkehrsanlagen in der Eifel zum Ziel. 216 weitere B-17 der aus sechs Bomb Groups der 40th und 1st CBW gebildete Task Force „B“ sollten einen Angriff auf den Verschiebebahnhof in Schwerte an der Ruhr fliegen.³⁸⁾

Schwerte und Hagen-Vorhalle

In der Field Order No. 583 des Hauptquartiers der 1st Air Division wurde festgestellt, dass der Angriff auf den Verschiebebahnhof in Schwerte ausschließlich bei klarer Bodensicht („visual only“) und nicht bei Bewölkung im Zielgebiet mit Hilfe des „H2X“ Bordradars („Mickey“) oder dem Funkleitsystem „Gee-H“ durchgeführt werden durfte.³⁹⁾ Ob dadurch die rund 20.000 Einwohner zählende Kleinstadt geschont werden oder – was eher der Fall gewesen sein mag – die Treffsicherheit bei der Bombardierung des als besonders wichtig eingestuft Verschiebebahnhofs erhöht werden sollte, lässt sich nicht klären.

Das für Schwerte festgelegte, ausdrücklich auch durch Bordradar und „Gee-H“ zu bombardierende Alternativziel war der Verschiebebahnhof in Siegen („GH 365“). Am 16. Dezember 1944 hatte ein britischer Tagesangriff von 108 viermotorigen „Lancasters“



Der unter der "Operational Number GH 557" in den alliierten Ziellisten geführte Verschiebebahnhof in Hagen-Vorhalle, fotografiert am 25.3.1945 von einer US-amerikanischen Aufklärungsmaschine. (StadtA Hagen)

das Weichbild der Stadt schwer getroffen, den Verschiebebahnhof jedoch verfehlt; rund 350 Menschen fanden dabei den Tod.⁴⁰⁾ Der Start der 216 Maschinen der Task Force "B" war in der Field Order No. 583 auf ab 10:00 Uhr festgelegt worden, das Bombardement des Verschiebebahnhofs in Schwerte sollte zwischen 13:20 bis 13.25 Uhr erfolgen. Doch dazu kam es nicht: um 07:44 Uhr telegrafierte das Hauptquartier der 1st Air Division die mit der zu erwartenden geschlossenen Bewölkung über dem Zielgebiet begründete Absage der Operation gegen Schwerte. Daraufhin blieben die über 2.100 Besatzungsmitglieder der sechs Bomb Groups an diesem Tag am Boden.⁴¹⁾ 325 B-17 und B-24, darunter auch die Task Force "A" der 1st Air Division, bombardierten bei dichter Bewölkung unter dem Begleitschutz von 145 Jagdflugzeugen u. a. die Verschiebebahnhöfe von Koblenz und Ehrang sowie kleine Bahnanlagen in der Eifel. Das britische Bomber Command griff am 19. Dezember 1944 mit 32 "Lancasters" – von 115 gestarteten Maschinen – ebenfalls den Verschiebebahnhof Ehrang bei Trier an.

In den späten Abendstunden des 19. Dezember 1944 übermittelten die Hauptquartiere der drei Luftdivisionen die Angriffsplanung der 8th USAAF für den nachfolgenden Tag an ihre Einheiten.⁴²⁾ 360 B-24 der 2nd Air Division hatten wieder den Verschiebebahnhof Ehrang ("GH 599") bei Trier, ein Umspannwerk und eine Bahnlinie bei Koblenz sowie über 160 B-17 der 1st Bomb Division den Verschiebebahnhof in Köln-Nippes ("GH 626") zum Ziel.

Die 3rd Air Division sollte mit 432 B-17 zwei auf der Karte "GSGS 4416 Sheet U1 (Neunkirchen)" gelegene Verschiebebahnhöfe und Verkehrsknotenpunkte bei der saarländischen Kreisstadt Neunkirchen an der Blies bombardieren. 216 Maschinen der 3rd Air Division hatten außerdem den Verschiebebahnhof "GH 557" in Vorhalle bei Hagen zum Ziel.⁴³⁾ Doch auch diesmal wurde die Mission kurz vor dem Start der Maschinen wegen der schlechten Wetterlage über dem westdeutschen Raum abgesagt. An den folgenden Tagen ließ die 8th USAAF den Großteil ihrer Maschinen und Besatzungen am Boden, um

ab dem 23. Dezember 1944 nach einer Wetterbesserung die Angriffe gegen die deutsche Offensive in den Ardennen zu verstärken.

Die Gründe, warum die beiden Missionen von jeweils 216 B-17 am 19. Dezember gegen die Verschiebebahnhöfe in Schwerte an der Ruhr und am 20. Dezember 1944 in Hagen-Vorhalle nach Verbesserung der Wetterlage an den folgenden Tagen nicht wiederholt wurden, sind unbekannt. Allerdings unterschied sich die Zielauswahl für die 8th USAAF nach dem 23. Dezember von den Prioritäten, die wenige Tage nach Beginn der „Ardennenoffensive“ gültig waren. Zu dieser Zeit besaßen auch weit entfernt im Hinterland der „Ardennenfront“ gelegene Bahnanlagen einen hohen Zielwert, um das Operationsgebiet der Wehrmacht weiträumig vom Nachschub abzuschneiden. Möglicherweise hatten die Alliierten ab dem 16. Dezember 1944 auch nachrichtendienstliche Erkenntnisse über die Bedeutung des Verschiebebahnhofs in Hagen-Vorhalle für den Nachschub in Richtung „Ardennenfront“ erhalten.

Noch über den gesamten Januar 1945 flogen die Maschinen der 8th USAAF – gemeinsam mit dem britischen Bomber Command – zahlreiche Missionen gegen Verkehrsziele im linksrheinischen Raum, im Rheinland, an der Saar und der Eifel, die unmittelbar hinter der „Ardennenfront“, in Hessen und am Niederrhein lagen.⁴⁴⁾ Zusammen mit den Bombardierungen der taktischen Luftstreitkräfte sowie den Gegenmaßnahmen der alliierten Bodentruppen konnte die letzte große Offensive der Wehrmacht bis Ende Januar 1945 vollständig niedergeschlagen werden.

Februar 1945

Die bereits erwähnte, für die Westalliierten überraschende deutsche Offensive in den Ardennen und in der Schneeeifel ab dem 16. Dezember 1944 unterbrach den alliierten Vormarsch für mehrere Wochen.⁴⁵⁾ Doch auch die bis dahin in den alliierten Stäben verbreitete Illusion von einem Kriegsende noch vor Weihnachten 1944 musste der Realität weichen. Erst im Februar 1945 drangen die US-amerikanischen, britischen und kanadischen Truppen weiter ins linksrheinische Gebiet vor.



WAEZHZHOLZ



Stahl von Waelzholz wird zu  Autoteilen  Windrädern  Skikanten ...

Wo es hingeht, ist wichtig. Wo es losgeht auch. Die beste Startposition ist hier – Ausbildung bei Waelzholz.

Alles wird besser, wenn bereits der Anfang stimmt. Das gefällt den Kunden, die unsere Produkte weiterverarbeiten. Aber es ist auch ein Versprechen an unsere Auszubildenden. Wer bei Waelzholz ins Berufsleben startet, kann viel erwarten. Ein Team, das zusammenhält. Wissen, das überall zählt. Aufgaben, die spannend sind. Chancen, aus denen mehr werden kann. Und eine Jobgarantie für die Zeit nach der Ausbildung gehört auch dazu.

Am besten gleich loslegen: waelzholz.com/meinezukunft

C.D. Wälzholz GmbH & Co. KG · Feldmühlenstr. 55 · 58093 Hagen

Die mit einem gewaltigen Truppen- und Materialeinsatz vorangetriebenen Bodenoffensiven "Veritable" (8. bis 21. Februar 1945), "Grenade" (23. Februar bis 11. März 1945) und "Blockbuster" (22. Februar bis 10. März 1945) führten schließlich zum Rhein.⁴⁶⁾

Die britische 21st Army Group unter dem Befehl des Field Marshall Bernhard L. Montgomery, mit der 1st Canadian Army und der 2nd British Army, kämpfte sich während der Operation "Veritable" auf einer Linie von Gennep im Norden und Venlo im Süden durch den hart umkämpften Reichswald bei Kleve bis an den Rhein bei Xanten. Am Ende der hauptsächlich von kanadischen Truppen getragenen Operation "Blockbuster" bezogen sie gegenüber den rechtsrheinischen Städten Rees und Wesel ihre Ausgangsstellungen für den am 24. März 1945 folgenden Rheinübergang.⁴⁷⁾

Alliierte Bodenoffensiven

Die groß angelegte Bodenoffensive "Grenade" im Bereich der Ninth US-Army unter General William H. Simpson – ursprünglich war ihr Beginn zeitgleich mit der britisch-kanadischen Operation "Veritable" geplant – hatte sich um zwei Wochen verzögert. Generalfeldmarschall Walter Model (1891-1945), der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe B, hatte vom 8. bis 10. Februar 1945 die Ablassstollen der Talsperren von Urft und Rur in der Nordeifel sowie die Deiche am Niederrhein sprengen lassen. Das Rurtal und damit auch das von den Alliierten vorgesehene Operationsgebiet wurden dadurch zunächst unpassierbar. Nach dem verzögerten Start von "Grenade" am 23. Februar 1945 und der Überquerung des Flusses Rur lieferten sich die US-amerikanischen Truppen in den Räumen Düren und Erkelenz schwere Kämpfe mit deutschen Verbänden. Die sich anschließend über den Rhein zurückziehenden Einheiten der Wehrmacht – darunter auch die ab Herbst des Vorjahres eilig aufgestellten Volksgrenadier-Divisionen – sowie Waffen-SS und Volkssturm, hinterließen gemäß ihrer schon im Spätsommer 1944 erlassenen Befehle eine verwüstete Landschaft, die teilweise bis heute von den Kämpfen gezeichnet ist.⁴⁸⁾

Nach ihrer einwöchigen Operation "Lumberjack" im Bereich der Ninth US-Army hatten die Alliierten am 6. März 1945 mit Köln die größte Stadt im Westen des Deutschen Reiches eingenommen. Die First US-Army unter General Courtney H. Hodges konnte am 7. März 1945 bei Remagen sogar einen Brückenkopf auf dem rechten Rheinufer bilden, als ihr die Ludendorff-Brücke nach einem misslungenen Sprengversuch durch deutsche Truppen mehr durch Zufall in die Hände gefallen war. Die alliierten Bodenoffensiven auf linksrheinischem Gebiet im Februar 1945 legten die Grundlagen für die Eroberung des Ruhrgebiets in den nachfolgenden zwei Monaten.⁴⁹⁾ Der alliierte Vormarsch zum Rhein bildete im Februar 1945 auch den Hintergrund für die Operationen der strategischen und taktischen Luftstreitkräfte, um das Frontgebiet von militärischen Nachschub und einer Versorgung mit frischen Truppen der Wehrmacht abzuschneiden. Die 8th USAAF und das britische Bomber Command hatten seit Anfang 1945 einen weiteren Operationschwerpunkt im mittel- und ostdeutschen Raum erhalten, um die unaufhaltsam vorrückende sowjetische Armee zu unterstützen.

Die US-amerikanischen und britisch-kanadischen Truppen waren bis zum 28. Februar 1945 auf linksrheinischem Gebiet weiter in Richtung Rhein vorgerückt, die Stadt Mönchengladbach stand an diesem Tag kurz vor der Einnahme durch US-amerikanische Einheiten, Neuss und Krefeld folgten zwei Tage später. Die Ninth U.S. Army brach am 28. Februar bei Erkelenz durch die Frontlinie, südlich davon erzielte die First U.S. Army mehrere Einbrüche bei Schleiden. Die Third U.S. Army besetzte an diesem Tag die Stadt Bitburg, um den über die Saar gebildeten Brückenkopf zu erweitern; bereits am Vortag waren US-Truppen aus dem Brückenkopf bei Saarburg ausgebrochen.

Am 28. Februar durchstoßen drei kanadische und britische Divisionen der 21st Army Group unter General Sir Bernard Montgomery während der Operation "Blockbuster" im Gebiet des Uedemer Hochwalds die hart umkämpfte „Siegfried Linie“ und des Reichswalds bei Kleve.⁵⁰⁾

Ihr Partner für Heizöl,
Erdgas und Kraftstoffe.

Seit 1869 für Sie
in Hohenlimburg.

Lipps Energie

2015
Lipps
Mineralöle - Kohlen

1950
✂ **Julius Lipps**
Kohlen, Koks, Briketts und Torf
Auto-Öle - B-V. Aral

1869
Julius Lipps
✂ **Julius Lipps, Kohlen - Handlung.** ✂

Lipps Energie

Gotenweg 18 58119 Hagen
freecall 0800 958 0000
kontakt@lipps-energie.de

plus gas

tankpool24

HEIZÖL EINFACH
ONLINE BESTELLEN
mit unserem fairpreisrechner
auf www.lipps-energie.de

SBK seifert | butt | korb
Steuerberatungsgesellschaft

Interessiert
Qualifiziert
Zertifiziert

seifert | butt | korb PartG mbB
Steuerberatungsgesellschaft

Barbarossastraße 9
58636 Iserlohn
Fon +49 2371 155 8-0

Möllerstraße 24
58119 Hagen
Fon +49 2334 906 550

Web www.seifert-stb.de

Ganze Einheiten der Wehrmacht, des Volkssturms, Mitarbeiter von Parteidienststellen, Behörden, Feuerwehr und Polizei, Zivilisten aus den geräumten Städten, Schanzarbeiter der „Maulwurf-Aktion“ sowie zahllose andere Menschen versuchten, über die wenigen noch halbwegs benutzbaren Brücken auf das rechte Rheinufer zu gelangen. Durch ihre Luftaufklärung blieb das Geschehen den Alliierten nicht unbekannt. Sie versuchten, über Artilleriebeschuss und Luftangriffe, die Rheinbrücken und sonstigen Flussübergänge systematisch zu zerstören, ab Anfang März 1945 gerieten auch die Städte im westlichen Ruhrgebiet unter das Feuer der alliierten Artillerie.

Mission No. 854 der 8th USAAF

An den letzten Tagen im Februar 1945 unternahm die 8th USAAF größere Luftoperationen gegen Industrie- und Verkehrsanlagen im west- und mitteldeutschen Raum. Die Entscheidung, ob durch die strategischen Luftstreitkräfte Ziele im Westen oder Osten des schrumpfenden Reichsgebiets bombardiert wurden, war auch von der Wetterlage abhängig, vor allem aber auch von der militärischen Situation, um den Vormarsch der alliierten Bodentruppen im Osten und Westen zu unterstützen. Gleich zu Beginn der Woche, am Montag, dem 26. Februar 1945, flogen 1.207 Viermotorige der drei Luftdivisionen unter dem Begleitschutz von 726 Jagdflugzeugen bei dichter Bewölkung drei Bahnhöfe in Berlin an; 45 Prozent der rund 3.000 tons Abwurfmunition waren Stabbrandbomben. Am folgenden Dienstag hatten 351 B-24 der 2nd Air Division sowie 756 B-17 der 1st und 3rd Air Division – ebenfalls bei dichter Bewölkung – die Verschiebebahnhöfe in Halle an der Saale und in Leipzig zum Ziel. 745 Jagdflugzeuge sicherten die 1.107 Viermotorigen vor Angriffen durch deutsche Jäger.

Ergänzt wurden die Einsätze der strategischen Bomberflotten und die Operationen der alliierten Bodentruppen im Rheinland an den letzten Tagen des Monats Februar 1945 von ein- und zweimotorige Maschinen der Ninth U.S. Army Air Force, der First US-Tactical Air Force sowie der britischen Second Tactical Air Force. Allein am 28. Februar flogen die takti-

schen Luftstreitkräfte über 3.800 und die strategischen Verbände mehr als 2.500 Einsätze.⁵¹⁾ Gegen diese alliierte Schlagkraft hatte die deutsche Luftabwehr trotz des Einsatzes technologisch moderner Turbinen- und Strahljäger sowie von Raketenflugzeugen, wie der Messerschmitt Me 262 „Schwalbe“ und Me 163 „Komet“, keine Chance mehr.

Sie verfügte nur noch über wenige qualifizierte Piloten, musste Treibstoff und Munition sparen, ihre Flugplätze lagen unter ständigen Angriffen durch alliierte Jagdbomber und Begleitschutzjäger. Kamen deutsche Jagdverbände zum Einsatz, waren die Verluste hoch und konnten nicht mehr ausgeglichen werden.⁵⁰⁾

Luftunterstützung für die Bodentruppen

Im Hauptquartier der 8th USAAF in der Wycombe Abbey School in High Wycombe in der englischen Grafschaft Buckinghamshire wurden am Nachmittag des 27. Februar 1945 die Einsätze für den folgenden Mittwoch geplant. Nach Vorlage der aktuellen Wettervorhersagen in der Abendsitzung erschien ein erneuter Einflug in den mitteldeutschen Raum und nach Berlin wegen der ungünstigen Flugwetterlage nicht sinnvoll und wurde als Alternativplan an zweiter Stelle gesetzt. An die erste Stelle wurde der am Vortag durch die Operations Section ausgearbeitete „Plan B“ vorgelegt. Er sah die Bombardierung von Verschiebebahnhöfen und Viadukten am Rande des Ruhrgebiets sowie einen massiven Luftschlag der gesamten 3rd Air Division gegen Kassel vor.

Am Abend des 27. Februar 1945, gegen 19:45 Uhr, erhielten die an der geplanten Mission No. 854 beteiligten Verbände der 8th USAAF über ihre vorgesetzten Einheiten eine Alarmierung, dass für den folgenden Tag ein Einsatz zu erwarten sei und weitere Befehle folgen. Das Hauptquartier der 1st Air Division im Grange Hotel in Brampton, Northampton, gab gegen 20:00 Uhr die Field Order No. 643 mit den ersten Angaben über den Umfang und die Ziele der Mission an ihre unterstellten Verbände weiter.⁵¹⁾ Auf diesen Angriffsbefehl bezog sich um 20:50 Uhr ein Telegramm der Air Intelligence an die Einheiten der 1st Air

USLIST PB - PC - OIETH - OIPNT V OIBMP NR 68 -OPOP-

OIPNT T OITHE OIKHI OIWAN
OIETH T LIST FGC - OIHON T SCOUTING FORCE

FROM: OIBMP 272207A FEB 45

TO: USLIST PB

USLIST PC

OIPNT

OITHE

OIKHI

OIWAN

OIETH

LIST FGC (OIHON; SCOUTING FORCE, ATTN: COL. BROOKS)

SECRET BT

1AD F-1679-E

FIELD ORDER NO. 643

1. A. FIGHTER SUPPORT: TO FOLLOW

- B. FRIENDLY ACTIVITIES: 32 SQDNS OF 2ND DIV WILL DEPART GREAT YARMOUTH ARRIVING AT 5115-0255 AT ZERO PLUS 60 FLYING SAME ROUTE AS 1AD TO POINT 0830. 2ND DIV WILL ATTACK GZ2788 WITH 12 SQDNS, GH504 A AND B WITH 9 SQDNS, GZ2973 B AND C WITH 8 SQDNS AND GH 501 WITH 9 SQDNS.

10 GROUPS OF 3RD DIV WILL DEPART SOUTHWOLD ARRIVING AT 5115-0255 AT ZERO PLUS 30 FLYING SAME ROUTE AS 1AD TO POINT 0743. 3RD DIV WILL ATTACK GH 637 WITH 10 GROUPS.

2. TARGETS AND MPI'S:

PRIMARY

94 CBW PLUS 40 A GPS GH 444

MPI (VISUAL) 94A GP 099062/4

94B GP 066057/4

94C GP 047057/4

40A GP 016068/4

MPI (GEE H) 94A, 94B GPS 066057/4

94C, 40A GPS 047057/4

40B GP AND 41 CBW GH 436

MPI (VISUAL) 40B GP NO 14 ILL/5

41A GP NO 4 ILL/5

41B GP NO 39 ILL/5

41C GP NO 12 ILL/5

MPI (GEE-H) ALL GPS. NO 4 ILL/5

1 CBW GH 620

MPI (VISUAL) LEAD AND LOW SQDNS. 1A GP. NO 2 ILL/3

HIGH SQ 1A HIGH SQ 1B GP. 032040/3

LEAD SQ 1B LOW SQ 1B GP. 023027/3

MPI (GEE-H) ALL GPS ~~0320~~ 032040/3

SECONDARY: ALL GPS GH 593 MPI (VISUAL OR PFF) 050067/6

SUGGESTED LAST RESORT. GH 649 AND GH 628 MPI AS DESIRED.

3. A. COMPOSITION OF FORCE:

94 A	351 GROUP	36 A/C	LEAD	41 A	379 GROUP	36 A/C	SIXTH
94 B	401 GROUP	"	SECOND	41 B	384 GROUP	"	SEVENTH
94 C	457 GROUP	"	THIRD	41 C	303 GROUP	"	EIGHTH
40 A	305 GROUP	"	FOURTH	1 A	91 GROUP	"	NINTH
40 B	306 GROUP	"	FIFTH	1 B	398 GROUP	"	TENTH

B. DISPOSITION OF PFF A/C: AND GEE H A/C

In den Abendstunden des 27.2.1945 erhielten die Einheiten der 1st Air Division die Field Order 643 für den folgenden Tag übermittelt. (NARA College Park)



Gegen 16:10 Uhr am 16.2.1945 überfliegt eine "Spitfire" der 7th Photo Reconnaissance Group das Hagener Stadtgebiet und fotografierte u.a. das Eisenbahngelände zwischen Hauptbahnhof, Altenhagen, Eckesey und Boelerheide.
(US7/3946, 14th Squadron, 16.2.1945, 16:11 h; StadtA Hagen)

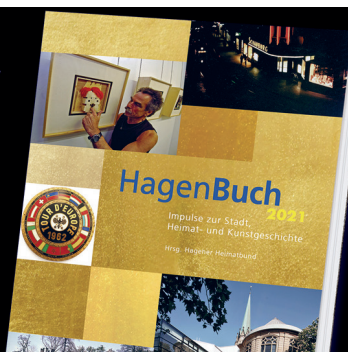


ardenkuverlag

petra holmann

eduard-müller-str. 2
58097 hagen

tel. 0 23 31/30 33 33
fax 0 23 31/30 33 92
mail@ardenkuverlag.de



architektur
denkmalschutz
kunst und kultur
publikationen
dokumentationen
öffentlichkeitsarbeit

Division. In diesem Telegramm wurde die Zielauswahl präzisiert: "All M/Ys (Marshalling Yards) are the highest priority transportation targets in the Ruhr area. Disruption of traffic in these centers would be extremely helpful to our advancing land armies."⁵²⁾ Folglich war die Bombardierung der ausgewählten Verschiebebahnhöfe zur direkten Unterstützung der vordringenden Bodentruppen geplant.

Um 22:07 Uhr erfolgte die telegrafische Weitergabe der erweiterten Field Order No. 643, die nun auch detaillierte Angaben über die Angriffsziele, die Anzahl der Maschinen, Munitionierung, Flugrouten, Zeitplan, beteiligte Einheiten usw. enthielt. Um 23:50 Uhr am 27. Februar 1945 gab das Hauptquartier der 1st Air Division eine erste Ergänzung an Hauptquartiere der 8th USAAF, der 2nd und 3rd Air Division, an die Fighter Groups des Begleitschutzes weiter. Zwischen 01:20 Uhr bis 04:30 Uhr in den Morgenstunden des 28. Februar 1945 leitete das Hauptquartier der 1st Air Division insgesamt fünf Ergänzungen und Überarbeitungen der Field Order No. 643 an ihre unterstellten Einheiten weiter. Zusätzlich wurden die Befehlsstellen der an der Luftoperation beteiligten CBW und Bomb Groups aktiv, die weitere Telegramme, Befehle und Planungen an ihre Einheiten weiterleiteten.

Die Mission No. 854 der 8th USAAF am 28. Februar 1945 richtete sich gegen Verkehrsziele im westdeutschen Raum.⁵³⁾ Dagegen stand die Leichtmetallgießerei der Honsel-Werke AG in Meschede als Lufrüstungsbetrieb wegen der Fertigung von Zubehör für Turbinen- und Strahljäger auf der aktuellen "Jet Engine Priority List" des Air Staff SHAEF. 378 B-17 der 1st Air Division wurden unter dem Begleitschutz von 112 P-51 "Mustangs" zu den Verschiebebahnhöfen in Soest, Hagen und Schwerte gesandt. 346 B-24 der 2nd Air Division hatten mit ihrem Begleitschutz aus 123 P-51 die Bahnviadukte bei Arnsberg und Bielefeld, den Verschiebebahnhof in Siegen und die Honsel-Werke in Meschede zum Ziel. Die 3rd Air Division setzte 380 B-17 gegen den Verschiebebahnhof und das Bahnbetriebswerk in Kassel ein, den Begleitschutz stellten 118 P-51. Die insgesamt

358 Begleitschutzjäger sollten nach Beendigung ihrer Mission auch Bordwaffen-Tiefangriffe auf den Straßen- und Schienenverkehr fliegen.⁵⁶⁾

Taktische Bombardierungen

Zusätzlich setzte die 8th USAAF noch 318 P-51 für Bordwaffen-Tiefangriffe ("Fighter Sweeps") in den Räumen Würzburg-München und Regensburg-Nürnberg, 20 P-47 "Thunderbolt" als Jagdbomber gegen das unterirdische Treibstoffdepot im sauerländischen Rütten, das jedoch nicht lokalisiert werden konnte, so dass 18 Maschinen die Bahnanlagen und Fabriken in Offenbach am Main, Aßlar und Werdorf im Lahn-Dill-Kreis bombardierten, sowie 16 P-51 stellten den Begleitschutz für vier F-5 "Photo Lightnings" und einer "Spitfire" der 7th Photo Reconnaissance Group über dem deutschen Reichsgebiet ein. 156 viermotorige "Lancasters" des britischen Bomber Command flogen einen durch das Funkleitsystem "Gee-H" geführten Angriff auf das bei der Zeche Nordstern in Gelsenkirchen gelegene, nach zahlreichen alliierten Bombardierungen bereits im Herbst 1944 stillgelegte Treibstoffwerk.

Am 28. Februar 1945 waren auch die IX Bombardment Division der taktischen Ninth U.S. Army Air Force mit über 424 zweimotorigen A-20 "Havoc", B-26 "Marauder" und A-26 "Invader" im Einsatz.⁵⁴⁾ "Primary Targets" für sie waren drei Straßen- und Eisenbahnbrücken bei Mayen in der Vulkaneifel, in Niederscheld bei Dillenburg und in Cölbe bei Marburg sowie eine Straßenkreuzung in Kamp-Linfort bei Moers und das Heereszeugamt in Unna-Königsborn. Über 1.390 P-51, P-47 und P-38 des IX, XIX und XXIX Tactical Air Command stellten den Jagdschutz für die Mittelstreckenbomber, flogen Jagdbomber-Angriffe und bewaffnete Aufklärung in ihren zugewiesenen Sektoren. Sie unterstützten vor allem den Vormarsch der drei US-Armeen entlang des Rheins und im Raum Trier.

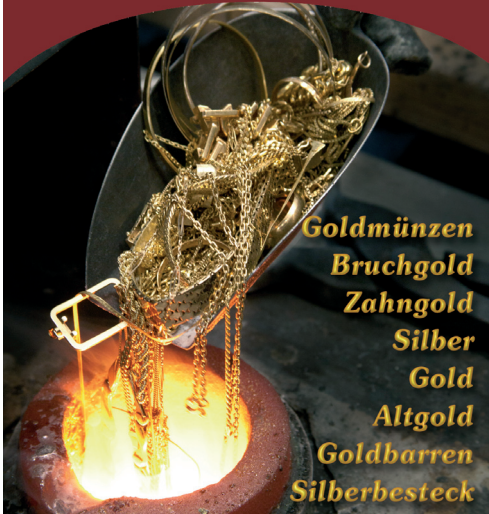
Trotz der weitgehend geschlossenen Bewölkung schwärmten über dem Niederrhein, dem Münsterland und dem nordwest- und norddeutschen Raum dennoch über 950 Jagdbom-



Illustration No.
6 (d) (ii) 25/5

“Target Illustration No. 5 – Railway Marshalling Yard Hagen (Germany)”, fotografiert am 19.5.1943, erstellt im Mai 1944. (NARA College Park)

Vertrauen Sie Ihrem Fachhändler
bei Inzahlungnahme und
Ankauf von:



TERLAU
UHREN · SCHMUCK · AUGENOPTIK

www.terlau.org
freiheitstr. 18 · 58119 HA-Hohenlimburg
Tel.-Nr. 02334/924471

www.elflein-isolierbau.de

Elflein
Isolierbau GmbH



Gussasphalt

- in Wohnungen
- auf Balkonen
- auf Parkdecks
- in Hallen

☎ 02331-55021



PIEPER

VORSORGE · BERATUNG

BESTATTUNGEN - Seit über 100 Jahren
das Haus Ihres Vertrauens

An der Kehle 7-7a · Tel. (0 23 34) 26 87
58119 Hagen-Hohenlimburg
www.bestattungen-pieper.de

geldsetzer & schäfers

Digitaldruck in Perfektion

Am Burgberg 2 58642 Iserlohn 02374.9385-0
info@geldsetzer.de www.geldsetzer.de

H. Berkey

Metallbearbeitung & -verarbeitung

CNC Dreh- und Fräsarbeiten · Drahterodieren
Werkzeug- und Vorrichtungsbau
Kleinserien · Einzelanfertigung
Maschinenersatzteile

Nimmertal 25 · 58091 Hagen
Tel.: 0 23 37 / 48 27 27 · Fax: 0 23 37 / 48 27 32

Wandtke GmbH
Heizung · Sanitär

- Öl-, Gas- und Holzheizungen
- Solar · Klima · Lüftung
- Wärmepumpen
- Sanitärinstallation
- Wartung und Service

Ziegelstraße 18
58119 Hagen
Telefon 02334 2164
mail@wandtke.info
www.wandtke.info

ber der Typen Hawker "Tempest", Vickers-Amstrong "Spitfire" und Hawker "Typhoon" der britischen Second Tactical Air Force aus. Die No. 2 Group der 2nd Tactical Air Force hatte mit rund 120 zweimotorigen North American B-25 "Mitchel", Douglas A-20 "Boston" und De Havilland "Mosquito" verschiedene Angriffsziele am Niederrhein und im Münsterland zum Ziel.

"GH 436 – Hagen Railway Marshalling Yard"

Die 1st Air Division setzte am 28. Februar 1945 ihre 94th CBW mit der 351st, 401st und 457th Bomb Group sowie die 305th Bomb Group der 40th "A" CBW gegen den Verschiebebahnhof "GH 444" in Soest ein. Die als "B" Group der 40th CBW eingeteilte 306th Bomb Group sowie die 379th, 384th und 303rd der 41st CBW hatten die Eisenbahnanlagen "GH 436" in Hagen zum Ziel.⁵⁵⁾ Am Ende der im Luftraum mehrere Kilometer langen, aus den Verbänden der 1st Air Division gebildeten Formation flog die 1st CBW mit der 91st und 398th Bomb Group, die den Verschiebebahnhof "GH 620" in Schwerte angreifen sollten. Insgesamt stellte die 1st Air Division an diesem Tage über 380 B-17 "Flying Fortress" zur Verfügung. Jede Bomb Group verfügte über 36 bzw. 38 Flugzeuge. Für einen Angriff unter Bodensichtbedingungen durch das optische Norden-Zielgerät in der Bugkanzel hatten die "Lead Bombardiers" in den Führungsmaschinen jeweils eigene "Main Points of Impact" (MPI) erhalten.⁵⁶⁾

Im Fall des Angriffsziel "GH 436" in Hagen waren die "Aiming Points" auf der im Mai 1944 erstellten "Target Illustration No. 5" festgelegt worden: die 306th Bomb Group sollte die Harkortbrücke bei Boelerheide (Nr. 14), die 379th Bomb Group die "Storage Sidings" (Nr. 4) südlich der Fuhrparkbrücke, die 384th Bomb Group den Betriebs- und Rangierbahnhof in Eckesey (Nr. 39) sowie die 303rd Bomb Group die große Straßenbrücke (Nr. 12) am „Schipkapass“ nördlich des Hauptbahnhofs anvisieren. Sollte das Angriffsziel unter einer geschlossenen Wolkendecke ohne Bodensicht liegen, wie die Wetterprognosen für den 28. Februar 1945 vorhersagten, waren der Zielflug und Bombenabwurf unter Zuhilfe-

nahme des Funkleitsystems "Gee-H" vorgesehen.⁵⁷⁾ Die beteiligten Bomb Groups erhielten einen gemeinsamen "Gee-H" Zielpunkt, der über den Sammelgleisen südlich der Fuhrparkbrücke lag, Nr. 4 auf der "Target Illustration No. 5". Um 03:07 Uhr trafen die "Gee-H Bombing Data for Mission on 28 February 1945" bei den Einheiten der 1st Air Division ein. Sie enthielten die Koordinaten, die zeitlichen Abstände, die "Check Points" und die Zielpunkte sowie Angaben über die vorgesehene Flughöhe, Geschwindigkeit, Anflugrichtung usw. für das "Gee-H" Funkleitsystem.

Die "Gee-H"-Signale wurden durch zwei in Fahrzeugen untergebrachte mobile Bodenstationen ausgestrahlt. Den "Track Beam" vom "Initial Point" bis zum Ziel sendete eine Station im französisch-lothringischen Saint-Avold aus. Der von einer Station bei Boekel im belgischen Nordbrabant ausgestrahlte "Release Beam" schnitt den Leitstrahl am Bombenauslösepunkt, der einige Kilometer vom Zielpunkt über den "Storage Sidings" des Verschiebebahnhofs in Hagen entfernt lag. In ihrem Zielgerät, das mit dem "Gee-H"-Empfänger in der Führungsmaschine gekoppelt war, mussten die Navigatoren und Bombenschützen während des Zielflugs die aktuellen Daten über die Windgeschwindigkeit, Luftfeuchte, Flughöhe und Anflugrichtung eingeben, die als Richtwerte teilweise durch die "Gee-H Bombing Data" vorgegeben waren.⁵⁸⁾ Nach einer Reihe von Impulsen auf dem "Track Beam" gab der "Release Beam" schließlich das Auslösesignal für den Bombenabwurf, der über das "Gee-H"-Empfangsgerät automatisch erfolgte. Technologisch war das Funkleitsystem mit "OBOE" vergleichbar, das seit Anfang 1943 durch hochfliegende "Mosquitos" des britischen Bomber Command verwendet wurde.⁵⁹⁾ Die 8th USAAF und die Mittelstreckenbomber der 9th USAAF benutzten in der Kriegsendphase auch das aus einer Kombination von "H2X" Bordradar und "Gee-H" bestehende "Micro-H" für Angriffen ohne Bodensicht.

Betankung, Ausrüstung und Abwurfmunition


Die Field Order No. 643 der 1st Air Division enthält auch Angaben über die Ausrüstung und Munitionierung der beteiligten Maschi-



NIEMAND
Vollkornbäckerei & Bioladen

Bei uns ist alles Bio:
Vollkorn-Backwaren
Fleisch · Käse-Spezialitäten
Täglich frisches Obst & Gemüse
Wein · Naturkosmetik

... und jede Menge
Herzblut &
Liebe zum **Handwerk.**



Bioladen mit Bäckerei-Filiale:
Eppenhauser Straße 52 · Hagen
Kirchender Dorfweg 33 · Herdecke

Bäckerei-Filialen:
Tillmannsstraße 2 · Hagen
Rohrstraße 24 · Hagen

SINGMANN

MALERMEISTER

Dirk Singmann

Syburgweg 9a • 58119 Hagen

Tel. 02334/51861

www.singmann.net • info@singmann.net



OROSOL

Mineralölvertrieb GmbH

BP-MARKENSCHMIERSTOFFE

- Sicherheit durch Spitzenqualität
- Beratung und Service
- Fairer Preis

Alemannenweg 24 · Tel. (0 23 34) 5 10 75
58119 HAGEN - HOHENLIMBURG

HOLIFA

metal forming lubricants

HOLIFA Fröhling GmbH & Co. KG

Elseyer Straße 8
58119 Hagen

Phone +49 2334 9559-0
Fax +49 2334 56327

holifa@holifa.de
www.holifa.de



KS

Kirsten Stratmann
Steuerberaterin

Kaiserstraße 26 · 58119 Hagen
Tel.: 0 23 34 / 22 17 + 38 08
Fax: 0 23 34 / 4 07 93
Mail: info@kirsten-stratmann.eu

Weitere Beratungsstelle:
Am Lohagen 4
58769 Nachrodt-Wiblingwerde
Tel.: 0 23 52 / 33 62 13

nen. Die über 380 B-17 wurden mit jeweils 2.400 Gallons (US-Flüssiggallone) betankt, d.h., in jede viermotorige Maschine kamen umgerechnet rund 9.080 Liter Flugbenzin. Für den Abwurf vorgesehen war eine von den Bombentypen unterschiedliche Abwurfmunition. Im Fall der Mission gegen Hagen sollten die 108 B-17 der 306th, 303rd und 379th Bomb Group mit je 18 Sprengbomben 250 lb GP AN-M57A1 und je zwei 500 lb AN-M17A1 mit jeweils 88 gebündelten Stabbrandbomben des US-amerikanischen Typs AN-M50A2, die 36 Maschinen der 384th Bomb Group mit je zwölf 500 lb GP Mk12 oder 500 lb GP AN-M64A1 beladen werden.⁶⁰⁾ "GP" stand für "General Purpose", es handelte sich folglich um „Allzweck-Sprengbomben“.

Die Sprengbomben erhielten Kopf- und Heckzündler mit einer Verzögerung von 1/10 bzw. 1/40 Sekunde und 1/100 Sekunden, die beim Aufschlag erst nach dem Eindringen in das Ziel explodierten, was die Sprengkraft erhöhte. Langzeitzündler, die Stunden nach dem Abwurf detonieren sollten, wurden nicht eingesetzt. Die am 28. Februar 1945 beim Angriff auf Hagen tatsächlich verwendete Abwurfmunition sah in ihrer Zusammensetzung etwas anders als in der Field Order No. 643 aus, wie wir weiter unten noch sehen werden. In jeder Bomb Squadron flogen bis zu zwei "Hot Camera Ships", die den Einsatz und den Bombenabwurf durch das "H2X" Bordradar dokumentierten.

In die Maschinen kamen noch weitere Abwurfmittel, und zwar "Window" bzw. "Chaff".⁶¹⁾ Diese langschmalen Stanniolstreifen sollten während des An- und Rückflugs durch die Bomber massenhaft abgeworfen werden, um die Radargeräte der deutschen Luftaufklärung und Flugabwehr zu stören und auszuschalten. Die B-17 des Hagener Angriffsverbands trugen jeweils 360 Bündel und erhielten 288 zusätzliche Bündel "Chaff", die auf Anweisung des jeweiligen Group Leaders von den Maschinen beim Überflug der Frontlinie abgeworfen werden sollten.

In jeder Bomb Group war eine Maschine vorgesehen, die "Nickels" – der Codename für Flugblätter – über den Angriffszielen abwerfen sollte; sie wurden mit speziellen Leaflet

Bombs ("Monroe Bombs") beladen. Zum Abwurf über Hagen waren unter anderem folgende Flugblätter vorgesehen: 290.208 Exemplare WG 34 („Alliiertes Oberkommando – An die deutschen Eisenbahner“), 38.684 Exemplare WG 37 („Im Westen – Im Osten / Ergebnisse der Krim-Konferenz“), 38.000 Exemplare BG 151 („Die Brücke – Herausgegeben von deutschen Kriegsgefangenen in England“) sowie jeweils 25.000 Exemplare T.317 und T.318 (Nachrichten für die Truppe, Nr. 317 u. Nr. 318, 27. u. 28. Februar 1945), aber auch Tausende unter dem Begriff "Black Propaganda" fallende Flugblätter, die ihre Herkunft aus einer alliierten Redaktion verschleierten. 12 weitere Maschinen der 8th USAAF führten am 28. Februar reguläre Flugblattabwürfe über den Niederlanden und dem Reichsgebiet aus.⁶⁵⁾

384th Bomb Group

Wie sich der Ablauf der bevorstehenden Mission auf den Stationen der beteiligten Groups und Squadrons gestaltete, kann anhand der der auf dem Flugplatz Grafton Underwood in der zentralenglischen Grafschaft Northamptonshire stationierten 384th Bomb Group beispielhaft nachvollzogen werden.⁶²⁾ Um 19:45 Uhr alarmierte die 41st CBW die Kommandeure und Operationsoffiziere der Sektionen Intelligence (S-2), Operation (S-3) und Supply (S-4) sowie die für einzelne Bereiche zuständigen Führungskräfte – etwa für Wetterdienst, Flugkontrolle, Fotografie, Messe, Transport, Offiziersclub und Versorgung – der unterstellten Bomb Groups.

In den folgenden Stunden erfolgte über das Hauptquartier der CBW weitere telegrafisch und telefonisch mitgeteilte Information an die 384th Bomb Group und ihre vier Squadrons. In einem "pre-briefing" für die zuständigen Stabsoffiziere wurde um 06.45 Uhr ein Zeitplan bis zum Start der Maschinen festgelegt: für 07:30 Uhr war das gemeinsame Frühstück der Besatzungen in der Kantine geplant, um 08:30 Uhr das Briefing der Mannschaften, um 09:00 Uhr für die Offiziere, ab 09:30 Uhr die Bereitschaft in den Quartieren, ab 10:30 Uhr sollte die Startvorbereitung und ab 11:00 Uhr der Start erfolgen.⁶³⁾ Die Geistlichen hatten um 07:20 Uhr eine Nachricht über den bevorstehenden Einsatz der 384th Bomb Group

AUSGEZEICHNETER
AUSBILDUNGSBETRIEB
AZUBI-GEPRÜFT
2019



„Ich arbeite mit
den besten Kollegen.
Und das immer
auf Augenhöhe.“

Kevin Stockey, Auszubildender

Als Hersteller von kaltgewalztem Bandstahl ist die BILSTEIN GROUP ein Halbzeuglieferant mit international führender Position. Hier sein Know-how einzubringen, bedeutet, mit über 1.400 Menschen Innovationen zum Erfolg zu führen. Und natürlich auch, die persönliche Karriere unter idealen Bedingungen zu gestalten.

Die BILSTEIN GROUP bietet folgende Ausbildungsmöglichkeiten an:

- Elektroniker (m/w/d) der Fachrichtung Betriebstechnik
- Industriemechaniker (m/w/d) der Fachrichtung Betriebstechnik
- Verfahrenstechnologe (m/w/d) der Fachrichtung Stahumformung
- Industriekaufleute (m/w/d)

Sind Sie interessiert?

Dann senden Sie uns Ihre aussagefähigen Bewerbungsunterlagen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.karriere.bilstein-gruppe.de.

BILSTEIN SERVICE GmbH
Personalabteilung / Frau Adriana Ibrahimovic
Im Weinhof, 58119 Hagen
Tel +49 2334 82-1119
E-Mail personal@bilstein-kaltband.de



karriere.bilstein-gruppe.de

erhalten. Sie erhielten die Gelegenheit, den Crews nach dem Briefing eine Messe und geistlichen Beistand anzubieten.

Im halbstündigen Briefing ab 08:30 Uhr am Morgen des 28. Februar 1945 in der Messe des Stützpunkts Grafton Underwood gab der Briefing Officer der 384th Bomb Group, Captain Samuel F. Arauz (1914-2012),⁶⁴⁾ den Crews die wichtigsten Einzelheiten über die Mission No. 854 bekannt. Die Besatzungen erfuhren dabei auch ihr Angriffsziel – die unter der Operational Number “GH 436” geführten Eisenbahnanlagen in Hagen – und den Einsatzplan. An die Bombenschützen, Navigatoren, Funker, Bordschützen und Piloten

wurden zusätzliche Informationen und Unterlagen ausgegeben, beispielsweise eine Übersicht über die für die Mission verwendeten Codenamen und Rufzeichen, über die Zielpunkte sowie Einzelheiten über die Einstellungen des “H2X” Bordradars (“Mickey”) und Funkleitsystems “Gee-H”. Sollte die Operation auf dem Anflug und über Feindgebiet abgebrochen werden müssen, erfolgte über Funk von der 1st Air Division das Codewort “Victor Mike Item Baker” sowie von der 41st CBW das Signal “Sugar Able Easy”.

In der Flugformation der 41st CBW bildete die 384th Bomb Group die “B” Group und flog damit an zweiter Stelle. Die Einheit besaß



Immer da, immer nah.

PROVINZIAL
Die Versicherung der Sparkassen

Wenn es darauf ankommt, sind wir für Sie da - zuverlässig wie ein Schutzengel.

Ihre Provinzial Geschäftsstelle
Provinzial Thomas Herbold e.K.
Stettiner Str.2, 58119 Hagen-Hohenlimburg
Tel. 02334/51122, Fax 02334/59016
herbold@provinzial.de

- *Weine aus aller Welt*
- *Brände & Liköre*
- *Spezialitäten*
- *Präservat*

WEINHANDLUNG Steinbach
Die ganze Welt der Weine

Unternehmerstraße 17 · 58119 Hagen-Hohenlimburg
Tel. 02334-2579 · Di-Fr: 10-13 & 14-18.30 Uhr, Sa: 10-15 Uhr

www.weinhandlung-steinbach.de

Eine Gruppe,
Kompetenz in Federntechnik.

www.vdf-federn.de

VDF FEDERN



Deutsche sprechen zu Deutschen

Nr. 1 Februar 1945

Die nachfolgenden Berichte stammen nicht vom „Feind“. Sie sind von deutschen Kriegsgefangenen im Londoner Rundfunk gehalten oder eigens für dieses Blatt geschrieben worden.

Nichts ist an diesen Berichten geändert worden. Kein deutscher Kriegsgefangener, der über den Londoner Rundfunk spricht oder für dieses Blatt schreibt, wird dazu gezwungen. Er tut es, weil er seinem Volke helfen will.

Namen werden nicht genannt, damit keine Vergeltungsmassnahmen gegen die Angehörigen deutscher Kriegsgefangener getroffen werden können.

Hier endet unsere Einleitung. Deutsche haben das Wort.

Warum „Die Brücke“?

Täglich sprechen wir deutschen Kriegsgefangenen über amerikanische und britische Sender zu unseren Kameraden an der Front und in der Heimat.

Wir sind seit 12 Jahren die ersten Deutschen, die aussprechen und schreiben dürfen, was sie denken, ohne dass sie von der Gestapo verhaftet, gefoltert und ermordet werden.

Wir sind nicht alle alte Gegner des Nazi-Regimes.

So geschieht hat es Hitler verstanden, in Deutschland seine Ziele und Methoden zu verschleiern, dass mancher deutsche Soldat, der ehrlich gekämpft hat, erst in diesen letzten Jahren erkannt hat, was der Nationalsozialismus bedeutet und was für ein furchtbares Zerrbild Hitler aus dem Gesicht des deutschen Volkes gemacht hat.

Was wir wollen

Diese Erkenntnis unserer Heimat zu vermitteln, die aus Eigenem noch nicht vermag, das Joch des Terrors und der Propaganda abzuwerfen, haben wir Kriegsgefangenen zu unserer Aufgabe gemacht.

Unsere Aufgabe ist es, die Verbrechen des Nationalsozialismus wieder gutzumachen, das geschändete Antlitz unseres Volkes wiederherzustellen und das Vertrauen der Welt wiederzugewinnen, damit wir eines Tages zurückkehren können in die Gemeinschaft der Völker.

Wir wollen unserer Heimat wieder das wahre Deutschland bewusst machen, das Deutschland der Bach und Beethoven, der Goethe, Heinrich Heine und Thomas Mann, der Albrecht Dürer und Franz Marx, der Robert Koch und Albert Einstein — dieses wahre Deutschland, das mit Hitlers Reich nichts gemein hat.

Wir wollen unsere Heimat aufklären, dass die Fortsetzung des verlorenen Krieges sich nur noch zu unserem Schaden auswirken kann.

Wir wollen der Propaganda, mit der Hitler unsere Frauen und Kinder in den sicheren Tod schicken will, entgegensetzen, dass die Alliierten nicht die Verklagung und Ausbeutung unseres Volkes wollen.

Wir wollen der Heimat die Zuversicht geben, dass wir noch eine Zukunft haben, dass das Leben auch für uns wieder lebenswert werden wird.

Dieser schweren Aufgabe können wir schon heute als Kriegsgefangene dienen. Darum sprechen wir als Deutsche am Rundfunk des Feindes. Darum schreiben wir für Euch diese Zeitung.

Erkennungszeichen: Zuckerrübe

Aus einem Arbeitslager in Südengland wird der „Brücke“ berichtet: Unser Lager ist vor allem für die Feldarbeit eingesetzt. Als Lagersymbol wurde die Zuckerrübe gewählt, die auf Schulterklappen und Armbefreiungen getragen wird.

Am Abend laufen zurzeit fünf Lehrgänge für Englisch, einer über Rechtskunde, einer über Grundrechnungsarten, mit Einführung in die Algebra, und einer über organische Chemie. Für Studenten der Rechtswissenschaften besteht eine besondere Arbeitsgemeinschaft.

Am Sonntag geht ein bunter Abend über die Bretter. Neben dem Lager wurde ein grosser Sportplatz geschaffen, auf dem am Sonntag nachmittag die Fussballkämpfe zwischen den verschiedenen Mannschaften der grossen Baracken ausgetragen werden.

So geht's bei uns zu

Ein Lagerführer aus einem grösseren Durchgangslager berichtet der „Brücke“: Wir befinden uns mit 3000 Mann in einem Lager, welches jedoch noch nicht unser festes Lager für die Zeit unserer Kriegsgefangenschaft ist.

Tagsüber geht ein Teil der Besatzung in ein anderes Lager arbeiten. Die Arbeiten werden bezahlt, und die Leute erhalten Zigaretten für ihren Arbeitsverdienst. Die Arbeit selbst ist freiwillig und dient nur zur Verbesserung unserer Lage. Sie ist also keine irgendwelche Kriegsarbeit.

Im Lager selbst wird auch viel gearbeitet. Wege werden ausgebaut, und sanitäre Einrichtungen werden im Schuss gehalten. Andere arbeiten in der Küche und sorgen für eine abwechslungsreiche Kost, die nach deutscher Art zubereitet wird und gut und reichlich ist.

Zwei Schreiber arbeiten beim englischen Quartiermeister. Diese erledigen die schriftlichen Arbeiten, die mit der Ausgabe der Kleidung an die Kameraden verbunden sind. Sechs Schreiber arbeiten für die Kriegsgefangenenpost, für die Dokumentation, für das Internationale Rote Kreuz und für die Abrechnungen des Arbeitsverdienstes der Kriegsgefangenen.

Wir haben auch für unsere Unterhaltung Sorge getragen. Eine bunte Bühne und eine kleine Musikkapelle bringen öfters Abwechslung.

Kleine Kreise haben sich gebildet und treiben Berufsförderung, halten Vorlesungen u.s.w. Viele Leute machen Holzschnitzereien, andere wieder modellieren mit einfachstem Material.

So verbringen wir unsere Tage fern der Heimat ... unsere Gedanken aber sind immer bei all den Lieben zuhause.

Wie der Landser die Lage sieht

Wir Kriegsgefangenen kennen die Wirklichkeit nicht nur aus Zeitungen und Rundfunksendungen, sondern wir können sie beurteilen auf Grund eigener Erfahrungen an allen Fronten. In unserem Lager treffen täglich Kameraden ein, die erst im Verlauf der gescheiterten Rundstedt-Offensive in Gefangenschaft gerieten. Was berichten sie?

Bahn frei für die SS

Ein Gefreiter in einer Volksgrenadier-Division berichtet: In den Nachmittagsstunden des 15. Dezember hielt unser Einheitsführer eine feurige Ansprache, in der er sagte, dass nun die langsehnte Stunde gekommen sei. Er versprach uns weitgehende Unterstützung von Panzern, schweren Waffen und 2000 Flugzeugen, die vom Führer der Offensive zugesprochen wurden.

Am nächsten Morgen grüßten wir an. Wir gingen ziemlich flott vorwärts. Aber der amerikanische Widerstand wurde stärker. Bald hatten wir

Flugblattzeitung „Die Brücke“, Nr. 1, BG 1, abgeworfen am 28.2.1945 über Hagen.
(StadtA Hagen)

schwere Verluste. Die versprochenen Panzer waren nicht da, auch die schweren Waffen fehlten.

Wir wussten aber genau, dass die hinter der IHL liegenden Dörfer voll besetzt waren mit SS-Panzern, motorisierter SS-Infanterie und Sturmgeschützen. Erst am Mittag des 17. Dezember, als die amerikanische Verteidigung ringiermassen gebrochen war, kamen die ersten Einheiten der SS mit ihren schweren Waffen.

Wo waren die 2.000 Flugzeuge?

Ein Unteroffizier von einer Pionierkompanie fährt fort: Am 21. Dezember bekam ich von Dresden aus den Befehl, zur Feldinheit zu fahren, wo ich am 2. Januar nach langem Suchen eintraf.

Von militärischen Neuigkeiten wusste man dort wenig. Man sagte uns, dass am Neujahrstag nahezu 600 feindliche Flugzeuge am Boden zerstört worden seien.

Trotzdem entwickelten die Amerikaner eine rege Lufttätigkeit. Die feindlichen Flugzeuge kamen zu Hunderten, dann zu Tausenden. Ununterbrochen flogen schwere Bomberverbände nach dem Osten und zurück. Feindliche Jagdbomber stürzten sich auf jedes Fahrzeug, ja gar auf jeden einzelnen Mann, der sich im Gelände oder auf der Strasse zeigte.

Überall sah man ausgebrannte Überreste von Fahrzeugkolonnen, die sich auf der Vormaarschstrasse vorgewagt hatten. Die Fortbewegung am Tage war ausgeschlossen. Wir warteten auf die versprochenen 2.000 Flugzeuge. Statt dessen kamen ab und zu morgens fünf bis zehn deutsche Jäger, die über das Gelände hinwegbrauten.

Im Bombenhagel

Hier ist der Kurzbericht eines Feldwebels, der bei Houffalize eingesetzt war: Für mich gibt es von der Rundstedt-Offensive ein Erlebnis, das unvergesslich in meiner Erinnerung weiterlebt.

Wir lagen in der Nähe von Houffalize in Bereitschaft. In der vorletzten Nacht des Jahres stürzten plötzlich ohne Warnung die alliierten Bomber auf uns und über uns hinweg. Es war unbeschreiblich — ein Stück Weltuntergang. Tausende Kameraden büßten ihr Leben ein oder wurden verwundet. Wir Überlebenden waren nur noch Nervenbündel, vollkommen aus dem Gleichgewicht gerissen.

Aber Verstärkungen wurden herangeführt, und so gelang es im letzten Moment, die Front noch einmal zu stabilisieren. Die Einsichtigen unter uns fragten: Wie lange?

Unser Kommandeur kümmerte sich den Teufel darum. Er verkündete stolz: Nie werden wir den Weg nach Houffalize freigeben. Und so mussten wir aushalten in der Hölle von Houffalize.

Heute ist Houffalize in der Hand der Anglo-Amerikaner.

Die Wahl

Für uns Kriegsgefangene enthalten die obigen Berichte unserer Kameraden keine Neuigkeit. Wir kennen die riesige Überlegenheit der Alliierten an allen Fronten. Wir kennen die Lügen, die falschen Versprechungen und hohlen Phrasen, mit denen uns eine gewissenlose Führung immer wieder in den Todesessel der Materialschlachten hineingetrieben hat.

Heute, wo der Russe immer tiefer in Deutschland eindringt — heute, wo Rundstedts gescheiterte Offensive und die Zehntausende von Kameraden, die ihr zum Opfer fielen, schon wieder der Vergangenheit angehören — heute sagen wir Euch: Ihr, die Ihr an den Fronten und in der Heimat weitermacht, Ihr kämpft und arbeitet nicht mehr für Deutschland. Ihr bezahlt mit Eurem Leben und mit Eurer Zukunft die Galgenfrist, die sich die Parteifanatiker erkaufen wollen. Der Krieg ist verloren. Kein Opfer und kein Heldentum können daran noch etwas ändern.

Für uns gibt es nur noch die Wahl: Weitermachen oder Schluss machen. Man kann es auch so ausdrücken: Für die Partei sterben oder für die Zukunft leben.

Wehrwirtschaft im Todeskampf

In einer unserer letzten Kriegsgefangenenrundsendungen, noch vor dem Verlust des oberschlesischen Industriegebietes, sprach ein Kamerad, der bis vor kurzem noch beim Reichsminister für Rüstung und Kriegsmunition, Speer, in leitender Stellung tätig war, über die Frage, wie es um die wehrwirtschaftliche Lage unserer Heimat bestellt ist. Wir entnehmen seinen Ausführungen:

In jeder industriellen Fertigung ist die Lage der Schlüsselindustrien von ausschlaggebender Bedeutung, z.B. in der Zahnradfabrikation. In Deutschland haben wir nur zwei Zahnradfabriken von Bedeutung —



„Zahnradfabrik Friedrichshafen“ und „Rank-Augsburg“.

Beide Werke sind durch Bombardements fast ausgeschaltet. Die Produktion erbringt nur einen Bruchteil der Sollzahlen.

Die Firma MAAG in der Schweiz, die uns sehr grosse Mengen Zahnräder gegen Kohle im Kompensationsverfahren liefert, hat seit sechs Monaten sämtliche Beziehungen mit Deutschland gestoppt. Sogar die Lieferung der Spezialmaschinen zum Auffüllen der bombardierten Produktionsbänder ist nicht mehr möglich.

Die 7 deutschen Kugellagerfabriken in Schweinfurt, Stuttgart-Cannstatt, Leipzig und Erkner bei Berlin fertigen nur unter allergrössten Schwierigkeiten. Alle Werke sind mehrfach schwersten Angriffen ausgesetzt.

Auch das schwedische Stammhaus der Vereinigten Kugellager-Fabriken in Schweinfurt, die Svenska Kugellager-Fabriken, die bis vor drei Monaten entscheidende Lieferungen getätigt hatten, sind durch ein Embargo der schwedischen Regierung für jede Lieferung ausgefallen.

Kein Serienbau mehr

Den grössten Engpass und das grösste Durcheinander in der gesamten Rüstung zeigt die Kugellagerfertigung.

Die Zulieferungen aus Frankreich sind ausgefallen, und die einzelnen Bedarfsträger wie Heer, Luftwaffe und Kriegsmarine führen um jede Kurbelwelle beinahe einen Privatkrieg. Der verantwortliche Ausschussleiter, Oberingenieur Vatteroth von Krupp-Essen, einer der Nichtskönner im Ministerium Speer, hat überhaupt keine Übersicht mehr. Die schon fertiggestellten Fahrzeuge können daher nicht montiert und der Truppe zugeführt werden.

Die verheerenden Zustände in den obengenannten Schlüsselindustrien herrschen in der gesamten Rüstungswirtschaft. Kein Programm kann mehr durchgeführt werden. Eine Serienfertigung ist schon seit langem nicht mehr möglich.

Die deutschen „gepanzerten“ Waffen sind meistens nur noch scheinbar gepanzert, denn ohne die Legierungsmetalle erhält man keinen Panzerstahl. Alle technisch noch so guten Leistungen der deutschen Eisen- und Stahlindustrie können da nichts ändern, auch nicht die letzten an sich sehr guten Entwicklungen der Glüh- und Härtetechnik der „Deutschen Edelstahl-Werke A.G.“ in Krefeld, Remscheid und Hannover oder der DUFERIT G.m.b.H., der „Deutschen Gold- und Silberscheide-Anstalt“ in Frankfurt am Main.

Seit August 1941 führen wir einen Todeskampf. Jeder Tag bringt auch auf unserem Sektor das Ende dieses wahnsinnigen Krieges näher.

Aus dem Gefangenenlager

Das Lagerparlament

Wöchentlich einmal kommt das ganze Lager in dem „Lagerparlament“ zusammen. Der Leiter der Versammlung wird mit einer Zweidrittel-Mehrheit auf zwei Monate gewählt. Er hat die Aufgabe, die Diskussion sachlich zu steuern, geeignete Entwürfe und Gedankengänge zu fördern und Abschwefelungen und Unpassendes abzuschneiden.

Manche Gegenstände werden in einer Weise durchgefochten, dass als Abschluss eine allgemeine geheime Abstimmung vorgenommen werden muss, was natürlich das Interesse an der Sache und der Prozedur bedeutend steigern kann.

Die Diskussionsthemen werden im allgemeinen von den verschiedenen Arbeitsgemeinschaften im Lager gestellt. Es gibt eine wirtschaftliche, dann eine juristische Arbeitsgemeinschaft; weiter eine solche für Rassenfragen sowie eine für die Neugestaltung des deutschen Erziehungswesens.

Vor etwa zwei Monaten führte die Diskussion über die Katastrophe der Stadt Aachen zu einer gemeinsamen Resolution, die wir in unserer Sendung mehrere Male wiederholt haben und die die sinnlose Verteidigung der Stadt Aachen als einen unverantwortlichen Akt der Grausamkeit gegen unser eigenes Volk, als Kriegsverbrechen kennzeichnete.

Wir sprechen zu Euch persönlich!

Achtung, Ihr hört unsere Stimmen jeden Abend zweimal im Rundfunk, und zwar um 19 und um 23 Uhr. Unsere Sendung geht über die Sender der Britischen Rundfunkgesellschaft auf Langwelle 1.500 Meter, Mittelwelle 373, 285 und 261 Meter, Kurzwelle 49, 41, und 31 Meterband. Unsere 19-Uhr-Sendung wird ausserdem noch vom Sender Luxemburg auf 1.293 Meter, unsere 23-Uhr-Sendung vom Sender Algier im 31-Meterband übertragen.



Wir arbeiten jeden Tag an der Zukunft.

Auch an Deiner.

Ausbildung bei der thyssenkrupp Hohenlimburg GmbH

Wir von Precision Steel gehören zu einem der weltweit technologisch führenden Qualitätsflachstahlanbietern – der thyssenkrupp Steel Europe AG. Mit rund 1.000 engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stellen wir warmgewalzten Qualitätsstahl – das Hohenlimburger Mittelband – auf modernen Produktionsanlagen her, mit dem unsere Kunden der Kaltwalz- und Automobilzuliefererindustrie versorgt werden.

Wir bilden aus:

- Elektroniker/-in
- Fachkraft für Lagerlogistik
- Fachlagerist/-in
- Industriekaufmann/-frau
- Industriemechaniker/-in
- Kaufmann/-frau für Spedition und Lagerdienstleistung
- Kaufmann/-frau für Büromanagement
- Maschinen- und Anlagenführer/-in
- Verfahrenstechnologe/-in
- Werkstoffprüfer/-in
- Zerspanungsmechaniker/-in
- Duale Studiengänge

Kollegiale Zusammenarbeit und Respekt im Umgang miteinander – das finden Sie bei thyssenkrupp seit über 200 Jahren. Wenn Ihnen das genauso wichtig ist wie uns, dann bewerben Sie sich jetzt.



Bitte bewerben Sie sich ausschließlich über unser Online-Bewerbungsformular unter: <https://karriere.thyssenkrupp.com>

Bei Rückfragen wenden Sie sich an:
Berufsbildung, Sabina Aleksandrowicz, T: 02334/91-2712, F: 02334/91-162712
Mail: ausbildung.precisionsteel@thyssenkrupp.com

engineering.tomorrow.together.



thyssenkrupp

Abwehrkrise am Rhein

4 000 Flugzeuge über Halle, Leipzig, Mainz und Augsburg

Die brennende Reichshauptstadt wurde heute nacht wieder mit Bomben belegt.

Gestern bei Tage mussten vier deutsche Großstädte die Angriffe von mehr als 4 000 alliierten Flugzeugen in einer neuen Vernichtungsoffensive gegen das deutsche Nachschubsystem aushalten.

Im Osten wurden Leipzig und Halle von amerikanischen Bomberverbänden angegriffen, im Westen wurde Mainz von englischen Kampfverbänden mit Bomben belegt.

Von Italien aus setzten die

Alliierten ihre Bombenoffensive mit einem schweren Tagesangriff auf Augsburg fort.

Bei dem Angriff auf Leipzig wurden gestern größere Mengen von Waffen und Nachschubmaterial vernichtet als bei irgend einem Luftangriff auf ein einzelnes Ziel.

Dichte Rauchwolken

Die ganze Stadt war heute nacht in dichte Rauchwolken gehüllt, die von den Eisenbahnen im Hauptbahnhof aufstiegen, wo Hunderte von Güterwagen ein Raub der Flammen geworden sind. Die Bombenexplosionen schleuderten Lokomotiven und Wag-

gons aus den Gleisen. Die Stellwerke sind zerstört, die Schienenstränge durch unzählige Bombenkrater aufgerissen.

Die Zerstörungen sind so groß, dass Tage vergehen werden, bevor ein Notverkehr wieder in Gang gebracht werden kann, und der Eisenbahnschub an die entscheidenden Abschnitte der Ostfront ist jetzt fast völlig lahmgelegt, nachdem die Reichshauptstadt durch den Angriff am Montag als Nachschubzentrum vorläufig ausgeschaltet ist.

Den ersten Angriff auf (Fortsetzung Seite 4)

Zusammenbruch droht von Kalkar bis Trier

GEWALTIGE neue Panzermassen sind an vielen Abschnitten der Westfront tief in die deutschen Stellungen eingebrochen und haben damit die schwerste Abwehrkrise herbeigeführt, die es im Westen seit dem Zusammenbruch in Frankreich gegeben hat.

Von Kalkar im Norden bis nach Trier im Süden ist der Zusammenhalt der deutschen Front in schwerster Gefahr. Eine Abwehrlinie nach der anderen geht fast kampflös verloren.

Alliierte Panzerrudern in allen Richtungen kreuz und quer durch die Landschaft. Schwärme von Schlachtfliegern und Jagdbombern bahnen ihnen den Weg, stossen auf die deutschen Geschützstellungen nieder und zerschneiden die Nachschublinien zur Front. Und nirgends ist abzusehen, wo den anstürmenden Massen der Angreifer Halt geboten werden kann.

Tausende überannt

So schnell geht der Vormarsch der Alliierten in vielen Abschnitten, dass Tausende von deutschen Soldaten überannt werden und den Kampf einstellen, ohne überhaupt einen Schuss abzugeben.

Eingreifreserven werden umzingelt, bevor sie in den Kampf eingreifen können. Nirgends reichen die Kräfte aus, um den Alliierten entscheidenden Widerstand zu leisten.

Nach letzten Meldungen haben die amerikanischen Panzer 23 Kilometer vom Kölner Domplatz auf breiter Front zwischen Königshoven und Zierich die Erde erreicht.

Kölner Volksturmänner in ihren Feldbefestigungen am anderen Ufer liegen unter schwerer Feuer und warten jeden Augenblick darauf, dass die Amerikaner auch dieses letzte Hindernis auf der Strasse nach Köln überschreiten.

Zwei Stoßrichtungen

Eine besonders gefährliche Lage ist weiter im Nordwesten entstanden.

Amerikanische Panzer, die in der Montag-Nacht Erkelenz nahmen, rollen unaufhaltsam weiter vor, überannt Rhein-dahlen und stossen von dort aus in zwei Stoßrichtungen weiter.

Die eine Spitze wurde zuletzt dicht am Stadtrand von Mönchengladbach gemeldet, die andere hat schon Waldried gewonnen und rollt weiter in Richtung Venlo.

Die gesamten deutschen Abwehrstellungen an der Maas zwischen Roermond und Venlo sind im Rücken bedroht.

Gleichzeitig kommt aus West die Meldung, dass die Engländer und Kanadier in ihren neuen Grossangriff

(Fortsetzung Seite 3)

Auch Köln hat Führer-Befehl, auszuhalten

Die Stadt Köln ist auf Befehl des Führers zum festen Platz erklärt worden. Köln soll, genau wie Berlin, Breslau und Königsberg, bis zur letzten Patrone verteidigt werden.

Zehntausende von Kölnern, die auch nach den Luftangriffen in Köln zurückgeblieben sind, richten sich mit Frauen und Kindern in Kellern und Bombentrittmen auf die Belagerung ein und lassen lieber auch das noch über sich ergehen, als einen Fluchtstreck ins Ungeheure anzutreten.

Nach in den letzten Wochen sind viele evakuierte Frauen mit ihren Kindern, die ihre Ausweichquartiere Hals über Kopf für Ostflüchtlinge räumen mussten, nach Köln zurückgekehrt.

Durch Abwesenheit glänzt in dem festen Platz Köln nur die Partei, die auch weiterhin die Gaubaustadt fernmündlich verwaltet.

Gauleiter Grobe regiert von seinem Schloss Margarethenhof in Meuch bei Siegburg, und der stellvertretende Gauleiter Pp. Richard Schaller verwaltet sein Amt von Schloss Blumstein bei Engelskirchen aus.

Vorstöße auf beiden Seiten in Italien

Deutsche Gegenangriffe und Vorstöße der Amerikaner wechsellagern am Monte Belvedere und am Monte della Torricella.

Es gelang den deutschen Truppen, zu verhindern, dass die Amerikaner weiter nach Norden vordringen.



General Crerar,
Befehlshaber der
I. kanadischen Armee.
Seine Truppen haben
Kalkar erobert.

Im Februar jeden Tag 2 Versenkungen

Wie das OKM mitteilt, wurden im Monat Februar bisher von deutschen U-Booten, neuzeitlichen Kampfmitteln und Torpedofliegern insgesamt 57 Schiffe mit 333 400 BRT versenkt, ferner 27 Zerstörer und Sicherungsfahrzeuge.

Ausserdem gelang die Vernichtung von 2 leichten Kreuzern. Ein weiterer Kreuzer wurde so schwer getroffen, dass mit seinem Verlust gerechnet werden muss.

Damit, so wird zusätzlich erklärt, betraf die deutsche Erfolg im Februar auf täglich zwei Schiffe mit 11 000 BRT, ein Ergebnis, das zwar noch nicht an die grossen Zeiten des früheren U-Bootkrieges herankommt, das jedoch nicht unbeachtet bleiben darf, wenn es in der bisher unübertroffenen Kräfte weitergeht.

ALLIIERTES OBERKOMMANDO

(Supreme Headquarters, Allied Expeditionary Force)



AN DIE DEUTSCHEN EISENBAHNER

Deutsche Eisenbahner!

Ihr erkennt bereits, dass die Wucht der alliierten Luftoffensive dauernd zunimmt. Es war unausbleiblich, dass Ihr dabei schwere Verluste an Toten und Verwundeten zu beklagen habt.

Eure Eisenbahnen dienen nur drei Zwecken:

ERSTENS führen sie der Front Nachschub und Verstärkungen zu. Dieser Nachschub und diese Verstärkungen können nur dazu dienen, den verlorenen Krieg zu verlängern und dadurch die Verwüstung Eurer Heime und die Zahl der toten und verwundeten Soldaten und Zivilpersonen noch zu vergrößern.

ZWEITENS werden Eure Eisenbahnen dazu benutzt, um den invasionsbedrohten Gebieten die Lebensmittel, Vorräte und sonstigen Einrichtungen zu entziehen, welche diese Gebiete noch diesen Winter dringend benötigen werden.

DRITTENS werden sie dazu verwendet, Hundert-

WG 34

Flugblatt „An die deutschen Eisenbahner“, WG 34, abgeworfen über Hagen am 28.2.1945.
(StadtA Hagen)

tausende von Menschen gewaltsam von ihren Heimen zu entfernen und sie tiefer ins Reichsinnere zu verschleppen.

Diese drei Verwendungen Eurer Eisenbahnen und Eurer Arbeitskraft können sich nur zu Eurem eigenen Schaden sowie zum Schaden Eurer Familien und Eures Landes auswirken. Die Zeit der Entscheidung ist für Euch gekommen — **Ihr müsst Euch nunmehr entscheiden, ob Ihr zur Verlängerung des verlorenen Krieges beitragen wollt, oder ob Ihr den Kriegsverlängerern Eure Mithilfe verweigert, solange es noch etwas zu retten gibt.** Wenn Ihr Euch weigert, so werdet Ihr die Qualen des Krieges für Eure Heimat abkürzen und einen wichtigen Beitrag leisten, um Deutschland wieder Frieden, Ordnung und Gerechtigkeit zu bringen.

Deutsche Eisenbahner! Tragt Euren Teil dazu bei, um Eure Heimat zu retten, indem Ihr den verbrecherischen Kriegsverlängerern Eure Mithilfe verweigert. Ihr könnt dies auf folgende Weise tun:

1. Durch Störung der Zufuhr von Nachschub und Verstärkungen an die Front.

2. Durch Störung des Abtransports von Lebensmitteln und Vorräten, Maschinen und sonstigen Einrichtungen, die von den bedrohten Gebieten ins Reichsinnere gehen.

3. Durch Störung der Verschleppung von Zwangsevakuierten aus ihren Heimatgebieten.

Im Westen:

Nach Rundstedts Verzweiflungsoffensive:

Sturm auf den Westwall

Fast 900 000 deutsche Gefangene seit der Invasion

Anglo-amerikanische Luftoffensive

vom Westwall bis zur Ostfront

Im Osten:

Schlesien, die „Ruhr des Ostens“, verloren

Sächsisches Industriegebiet bedroht

Ostpreussen überrannt

Schukows Armeen vor Berlin

WG. 37.



Ergebnis der Krim-Konferenz

ZWISCHEN PREMIERMINISTER CHURCHILL, PRÄSIDENT ROOSEVELT
UND MARSCHALL STALIN

Antwort auf Deutschlands Schicksalsfrage:

Nazi-Deutschland ist zum Untergang verurteilt. Fortsetzung des aussichtslosen Widerstandes heisst, dass das deutsche Volk die Niederlage noch schwerer zu bezahlen haben wird.

ES IST NICHT DAS ZIEL DER ALLIIERTEN, DAS DEUTSCHE VOLK ZU VERNICHTEN. Aber erst nach der Ausrottung des Nationalsozialismus und des Militarismus wird das deutsche Volk auf ein anständiges Dasein und auf einen Platz in der Gemeinschaft der Völker hoffen können.

Besetzung und Kontrolle Deutschlands:

Die drei Grossmächte werden je eine Zone Deutschlands besetzen, die von einer Zentral-Kontrollkommission, bestehend aus den Oberbefehlshabern der drei Grossmächte, mit dem Sitz in Berlin, einheitlich verwaltet und kontrolliert werden. Frankreich wird aufgefordert, die Besetzung einer eigenen Zone zu übernehmen.

Um dafür zu sorgen, dass Deutschland nie wieder den Frieden der Welt stören kann, werden folgende Massnahmen getroffen:

- Entwaffnung und Auflösung der Wehrmacht;
- Auflösung des deutschen Generalstabs;
- Ausmerzung oder Kontrolle aller wehrwirtschaftlich wichtigen Industrien; schnelle Aburteilung aller Kriegsverbrecher;
- Wiedergutmachung aller von Deutschland verursachten Schäden durch Sachleistungen;
- Austilgung der NSDAP, ihrer Gesetze, Organisationen und Einrichtungen;
- Ausmerzung jedes nationalsozialistischen oder militaristischen Einflusses bei Behörden und im Kultur- und Wirtschaftsleben Deutschlands; jede Massnahme, die für die Sicherung des künftigen Friedens der Welt notwendig erscheint.

Wiedergutmachung:

Auf welche Weise und in welchem Ausmass Deutschland den Schaden wieder gutzumachen hat, den es den Alliierten zugefügt hat, wird von einer Wiedergutmachungskommission entschieden werden, die ihren Sitz in Moskau hat.

Über den beträchtlichen Gebietszuwachs, den Polen im Norden und Westen erhalten muss, wird die Friedenskonferenz entscheiden.

Welt-Einigheit im Frieden wie im Kriege

Durch Fortsetzung und Ausbau der Zusammenarbeit und des Verständnisses zwischen unseren drei Völkern kann das höchste Streben der Menschheit verwirklicht werden — ein sicherer und dauerhafter Friede, der, in den Worten der Atlantik-Charter, „eine Gewähr dafür bietet, dass alle Menschen in allen Ländern frei von Furcht und Not werden leben können.“

vier Squadrons, die über unterschiedliche Codenamen via Funk erreichbar waren: "Clinker" für die 544th, "Splashboard" für die 545th, "Luggage" für die 546th und "Dragoon" für die 547th Bomb Squadron.⁶⁵ In der gestaffelten Flugformation waren sie in die "Lead" Squadron unter ihrem Group Leader Captain John K. Shelley (1919-1990) in der B-17 G "BK-X" mit der Seriennummer #44-8649 und dem Spitznamen "Trail Blazer", in die "Low" Squadron unter Captain Joe Ross Carnes Jr. (1922-2017) in der B-17G "SU-R" mit der Seriennummer #43-38016 und dem Spitznamen "Lorraine" sowie in die "High" Squadron unter Captain Donald W. Bean (1922-2016) in der B-17G "BK-Y" mit der Seriennummer #44-8541 und dem Spitznamen "Buckeye Belle" aufgeteilt.

Flugformation und Angriffsplanung

Die Flugformation der 1st Air Division stand an diesem Tag unter der Führung eines Air Commander, der die "Lead Group" kommandierte. Diese Aufgabe hatte Lieutenant Colo-



"Air Commander" der Verbände der 1st Air Division war am 28.2.1945 der 27-jährige Lieutenant Colonel Clinton F. Ball. (NARA College Park)

nel Clinton Field Ball (1918-1982) übernommen.⁶⁶ Der Absolvent des Jahrgangs 1941 der U.S. Military Academy in West Point war seit November 1942 im Dienst der 8th USAAF und absolvierte insgesamt drei "Operation Tours". Während seiner im Herbst 1944 aufgenommenen dritten Tour war er Operations und Executive Officer sowie Stellvertretender Kommandeur der 351st Bomb Group auf dem Stützpunkt Polebrook in Northhamptonshire. Am 28. Februar 1945 flog die 351st Bomb Group auf ihrer Mission No. 285 mit 38 Maschinen – darunter zwei B-17 mit "Gee-H" und zwei als "Pathfinder" mit dem "H2X" Bordradar ausgerüstete B-17 – in der Formation der 94th CBW an der Spitze der 1st Air Division, um den Verschiebebahnhof in Soest anzugreifen.

Die Flugformation der 1st Air Division war genau eingeteilt und musste zeitlich und in der nachstehenden Reihenfolge eingehalten werden: 94th CBW ("GH 444" Soest Marshalling yards): "A" – 351st Bomb Group / "B" – 401st Bomb Group / "C" – 457th Bomb Group und 40th "A" 305th Bomb Group, die 40th CBW "B" mit der 306th Bomb Group und die 41st CBW ("GH 436" Hagen Marshalling yards): "A" – 379th Bomb Group / "B" – 384th Bomb Group / "C" – 303rd Bomb Group sowie die 1st CBW ("GH 620" Schwerte Marshalling yards): "A" – 91st Bomb Group / "B" – 398th Bomb Group.⁶⁷ Die Einheiten der 1st Air Division erhielten mit dem Verschiebebahnhof in Hamm ("GH 593") ein gemeinsames Zweitziel sowie mit den beiden Verschiebebahnhöfen in Gießen ("GH 649") und Koblenz ("GH 628") vorbestimmte Ausweichziele für einen "Last Resort".

Anfang 1945 kam es bei den alliierten Luftstreitkräften zu Engpässen, da die große Zahl von Einsätzen zu einem hohen Verbrauch von Sprengbomben führte, so dass der Nachschub aus der Rüstungsindustrie den Bedarf zeitweise nicht mehr decken konnte. Daraufhin wurde auf Sprengbomben zurückgegriffen, die wegen ihrer als ungünstig erachteten Eigenschaften vor allem als Lagerbestände gehortet wurden. Darunter befand sich auch der Bombentyp 300 lb GP Mk 31 als Alternative für die bislang häufig verwendete Spreng-

bombe 250 lb GP. Diese Engpässe führten auch dazu, dass von der in der Field Order No 643 vorgesehenen Abwurfmunition abgewichen und teilweise andere Bomben ausgewählt wurden, die in ihrer Wirkung stärker waren, wie Sprengbomben zu 500 Pfund statt die zu 250 Pfund.

“Lead Crews”

In der Flugformation übernahmen bei den Combat Bomb Wings wie auch bei den einzelnen Bomb Groups eigene Air Commander, Group Leader und Squadron Leader die Koordination der Mission. Die mit “Gee-H” und “H2X” ausgerüsteten Führungsmaschinen erhielten jeweils eine Rauchbombe 100 lb TI zur Zielmarkierung, beim Bombenabwurf feuerten die Bordschützen aus den Heckständen der “Gee-H ships” farbige Leuchtsignale ab.

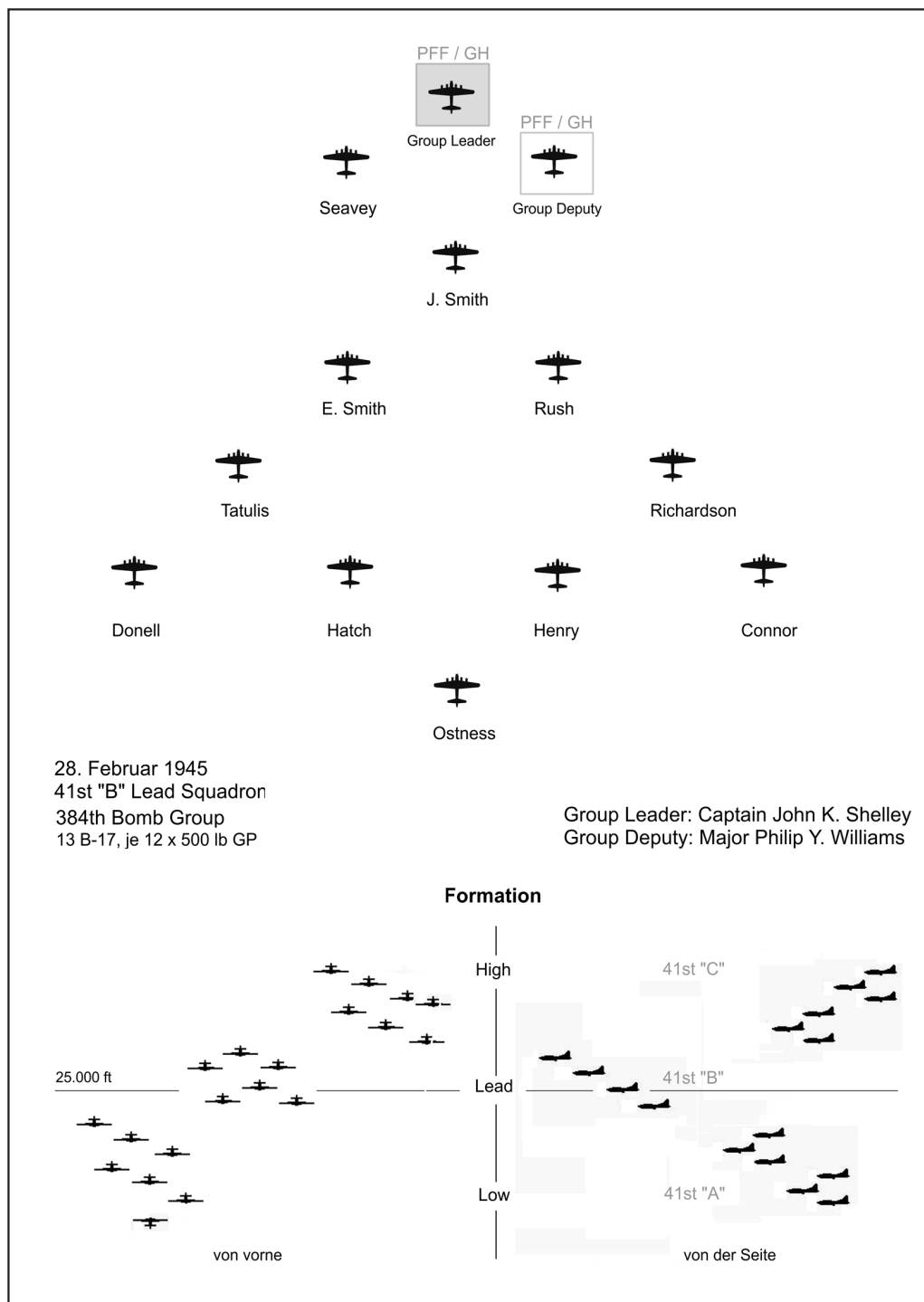
Der Luftangriff auf Hagen wurde von 36 B-17 der in Thurleigh im nördlichen Bedfordshire stationierten 306th Bomb Group mit dem Rufnamen “The Reich Wreckers” im Verband der 40th CBW angeführt.⁶⁸ Während der Mission gegen Hagen am 28. Februar 1945 standen

die “Reich Wreckers” unter dem Befehl des Major James H. Buie (1919-1998) von der 368th Bomb Squadron. Als Group Leader flog Buie als Co-Pilot den Einsatz in der Maschine des von 1st Lieutenant Habert Underwood (1917-1985) gesteuerten “Gee-H Ship” an der Spitze der Formation mit.

Hinter der im Verband als “B” Group der 40th CBW operierenden 306th Bomb Group, die ihre “Time over Target” (TOT) um 15:05 Uhr haben sollte, folgte als 41st CBW “A” die auf dem Stützpunkt Kimbolton in der ostenglischen Grafschaft Cambridgeshire stationierte 379th Bomb Group.⁶⁹ Group Leader der wiederum in eine “Lead”, “Low” und „High Squadron“ unterteilten 38 Maschinen in der Mission gegen Hagen war Captain John R. Martin (1921-1989).⁷⁰ “Time over Target” für diese Group sollte 15:08 Uhr sein. Jede B-17 der 379th Bomb Group wurde mit 16 Sprengbomben 300 lb GP M31 – anders als die in der Field Order No. 643 vorgesehenen Sprengbomben des Typs 250 lb GP – und zwei 500 lb AN-M17 Cluster Bombs munitioniert, die je 88 Stabbrandbomben enthielten.



B-17 der 306th Bomb Group auf dem Flugplatz Thurleigh im nördlichen Bedfordshire, November 1944. (Imperial War Museum London)



Flugformation der 384th Bomb Group während der Mission am 28.2.1945. (StadtA Hagen)

Die Mission gegen Hagen sollte nach dem in der Field Order No. 643 festgelegten Angriffsplan ablaufen. Um 15:09 Uhr war das Bombardement durch die 38 B-17 der bereits oben erwähnten 384th Bomb Group mit ihren drei Squadrons vorgesehen. Um 15:10 Uhr sollten die 39 B-17 der 303rd Bomb Group mit dem Rufnamen "Hell's Angels" das Bombardement beenden.⁷¹⁾ Group Leader der auf dem Flugplatz Molesworth in Cambridgeshire stationierten Einheit war Captain Harold Lee Stouse (1918-1985) in der B-17G "PU-Y". Die mit "Gee-H" ausgerüstete Maschine mit der Seriennummer #44-8125 gehörte zur 360th Bomb Squadron und trug den Spitznamen "Sparky".

Den 13 Maschinen der "Lead Squadron" folgte im Formationsflug die "High" Squadron unter Major Charles Webster Bagstad (1917-1990) in der B-17G mit der Seriennummer #44-8038 sowie die "Low" Squadron mit Captain Champell Miller (1923-2016) in der B-17G mit der Seriennummer #44-8568 an der Spitze. Die 303rd Bomb Group flog Hagen in gestaffelten Höhen zwischen 23.500 bis 25.800 Fuß an. Jede B-17 war mit zehn Sprengbomben 500 lb AN-M43 (bzw. mit dem Sprengstoff RDX gefüllte Version) und zwei 500 lb AN-M17A1 Cluster Bombs mit jeweils 88 Stabbrandbomben beladen worden. Der 303rd Bomb Group folgten auf dem Zielanflug in einem zweiminütigen Abstand von dem bei Bad Berleburg gelegenen "Initial Point" die beiden Bomb Groups der 1st CBW, die den Verschiebebahnhof in Schwerte zum Ziel hatten. So zumindest sah der Ablaufplan für die Mission der 1st Air Division aus, der am Abend des 27. Februar 1945 an die beteiligten Einheiten telegraphiert worden war.

Luftunterstützung und Begleitschutz

Die gesamte Operation stützte sich auf eine möglichst störungsfreie Kommunikation zwischen Bodenstationen, fliegenden Verbänden und den einzelnen Maschinen sowie umfangreichen Maßnahmen zur Störung der deutschen Luftaufklärung und Verteidigung. Für die drei am 28. Februar 1945 im Verband der 1st Air Division eingesetzten CBW unterstützten drei während der gesamten Operation vor

der belgischen Küste als fliegende Relay-Stationen mit dem Rufzeichen "Cycle Relay" kreisende B-17 den Funksprechverkehr der über dem Reichsgebiet eingesetzten Verbände.⁷²⁾

Eine weitere B-17 flog auf der Route der CBW voraus und sendete über das Funkrufzeichen "Appish William" aktuelle Wetterdaten an die Maschine des Air Commander der 1st Air Division. Unter dem Funkcode "Buckeye" überflogen drei P-51 der "Scouting Force" zwanzig Minuten vor dem Eintreffen der Angriffsverbände als Wetteraufklärer die Zielgebiete. Über die Funkrufzeichen "Z - Zed" für Soest, "Y - Yoke" für Hagen und "X - Xray" für Schwerte sollten der Air Commander der CBW und die Group Leader in den anfliegenden Maschinen die aktuellen Informationen der Wetterlage, Windgeschwindigkeit, Temperatur und sonstige Beobachtungen wie etwa angetroffene Flugabwehr erhalten.

Elektronische Kriegsführung

Die möglichst genauen Daten waren notwendig, um das Bombenzielgerät vor Beginn des Zielanflugs zu programmieren und mit dem "Gee-H"-Empfänger zu koppeln. Unter Berücksichtigung der Flughöhe, der Geschwindigkeit der Maschine, der Anflugrichtung, den "Gee-H"-Signalen und den übermittelten Wetter- und Winddaten war es möglich, den für einen erfolgreichen Angriff notwendigen "Bomb Release Point" im Zielgebiet zu ermitteln.⁷³⁾ In der Regel war eine Maschine, die in einer Flughöhe von 10.000 ft ihre Bomben auslöste, etwa 1 ½ Meilen vom Einschlagpunkt der Bomben entfernt. In einer Flughöhe von rund 25.000 ft lag die Entfernung des Bombenauslösepunkts vom Ziel bei 3,5 Meilen. Ein Bomberverband, der aus südöstlicher Richtung die Stadt Hagen anfliegt und den Verschiebebahnhof in Eckesey treffen will, muss seine Bomben in einer Entfernung von rund 5,5 km auslösen, folglich über dem Hagener Stadtteil Eppenhausen.

Den drei CBW der 1st Air Division waren drei zweimotorige "Mosquitos" mit dem Funkrufnamen "Maypole" zugeteilt. Sie sollten den Lead Groups vom "Initial Point" über Bad Berleburg in einem Abstand von zehn Minuten auf ihrem "Bombing run" vorausfliegen,

um beim Anflug und in den Zielgebieten große Mengen von "Chaff"-Radarstörstreifen auszustreuen. Der Großteil der Maschinen in den Flugformationen der 1st Air Division war mit dem Störsender "Carpet" ausgerüstet, der nach Freigabe des Codeworts "Saturday Nite" eingeschaltet wurde. "Carpet" störte die Frequenzen der Flakradargeräte „Würzburg“ sowie das Bordradar in deutschen Jagdflugzeugen.⁷⁴⁾

Beim Überfliegen der Front im Mittelrhein-gebiet auf der An- und Rückflugroute kreiste eine P-51 als "Artillery Relay Aircraft" über dem "Control Point No. 3" nahe der einen Monat zuvor durch US-amerikanische Truppen befreiten Stadt Clerf im nördlichen Luxemburg. Im Gebiet dieses Kontrollpunkts waren zwei mobile Funkbaken ("Buncher") stationiert worden, um die Navigation und den Funkverkehr zwischen den Bomberverbänden, den Bodentruppen und dem Artillerie-Flugzeug zu verbessern. Über das Rufzeichen "Colgate" konnte die "Ground Sector Control" in den von Alliierten befreiten und besetzten Gebieten kontaktiert werden.

Kooperation mit Bodentruppen

Unter dem Rufzeichen "Maypole X-Ray" und dem Codewort "Organ" stand das "Artillery Relay Aircraft" mit den alliierten Bodentruppen in Kontakt, um einen möglichen Beschuss durch "friendly" und gegnerische Flugabwehr zu verhindern. Auf dem Anflug sollte der Air Commander in der Führungsmaschine der 1st Air Division über das Funkrufzeichen "Vinegrove" sowie der unter dem Rufsignal "Swordfish Baker Able" erreichbare "Group Leader" der letzten Bomb Group der 1st CBW den Kontakt mit dem "Artillery Relay Aircraft" aufnehmen. Das Überqueren der Front wurde als eine besonders riskante Situation bezeichnet, so dass umfangreiche Maßnahmen ergriffen worden waren, um eine Gefährdung der Bomberverbände möglichst gering zu halten.

Fünf Minuten vor dem Überflug der Frontlinie im Raum Sankt Goar veranlasste das "Artillery Relay Aircraft" via Funk an die "Ground Sector Control", dass US-amerikanische Artillerie u.a. durch die Luftaufklärung

erkannte deutsche Flakstellungen in diesem Gebiet unter Feuer nahm. Zusätzlich störten alliierte Sender am Boden die deutschen Radargeräte. Dieses in der Kriegsendphase übliche Vorgehen wurde mit den zuständigen Befehlsstellen der US Army abgestimmt: "Counter battery measures will be taken by friendly troops to neutralize enemy AA [Anti Aircraft] fire at the time the units cross the front lines between 0500 and 0600. Crews will be instructed to exercise great care with regard to navigation particularly when crossing into enemy territory so as to obtain maximal benefit from these measures."⁷⁵⁾

Gleichzeitig mit dem Artilleriebeschuss sollten die Maschinen beim Überfliegen der Frontlinie nach Anweisung der Group Leader durch das Codewort "Cash Discount" jeweils 288 zusätzlich an Bord genommene Bündel mit "Chaff"-Radarstörfolien austreuen, um die Ortung durch deutsche Funkmessgeräte zu erschweren. Auf dem Rückflug wiederholte sich das Verfahren, mit dem Unterschied, dass nun das neue Codewort "Nuthouse" (Irrenhaus) im Funksprechverkehr mit dem "Artillery Relay Aircraft" benutzt werden sollte.

"Call Sign" und "Code Name"

Für die Koordinierung und den Ablauf der Operation waren die unterschiedlichen Funkrufzeichen und Codenamen festgelegt worden, über die zwischen den beteiligten Verbänden und den Maschinen untereinander kommuniziert wurde. Die Authentifizierung über Sprechfunk erfolgte bei den Verbänden der 1st Air Division über das Codewort "Hot Dog", das Codewort "Woodcraft Able Leader" war das Rufzeichen des Air Commander der 1st Air Division, Lieutenant Colonel Clinton F. Ball, in der Führungsmaschine der 94th CBW mit dem Ziel Soest. Der Angriff auf Hagen wurde durch die 306th Bomb Group im Verband der 40th CBW eingeleitet. Die 40th CBW war in die beiden Groups "A" (Ziel: Soest) und "B" (Ziel: Hagen) unterteilt.⁷⁶⁾

Major James H. Buie von der 306th Bomb Group hatte am 28. Februar 1945 als Deputy Air Commander auch die Leitung der Mission der 40th CBW gegen Hagen übernommen. Über Funk war er unter dem Codewort "Foxe-



P-51 "Mustang"-Begleitschutzjäger der 364th Fighter Group auf dem Flugplatz Honington in Suffolk, Herbst 1944. (Imperial War Museum London)

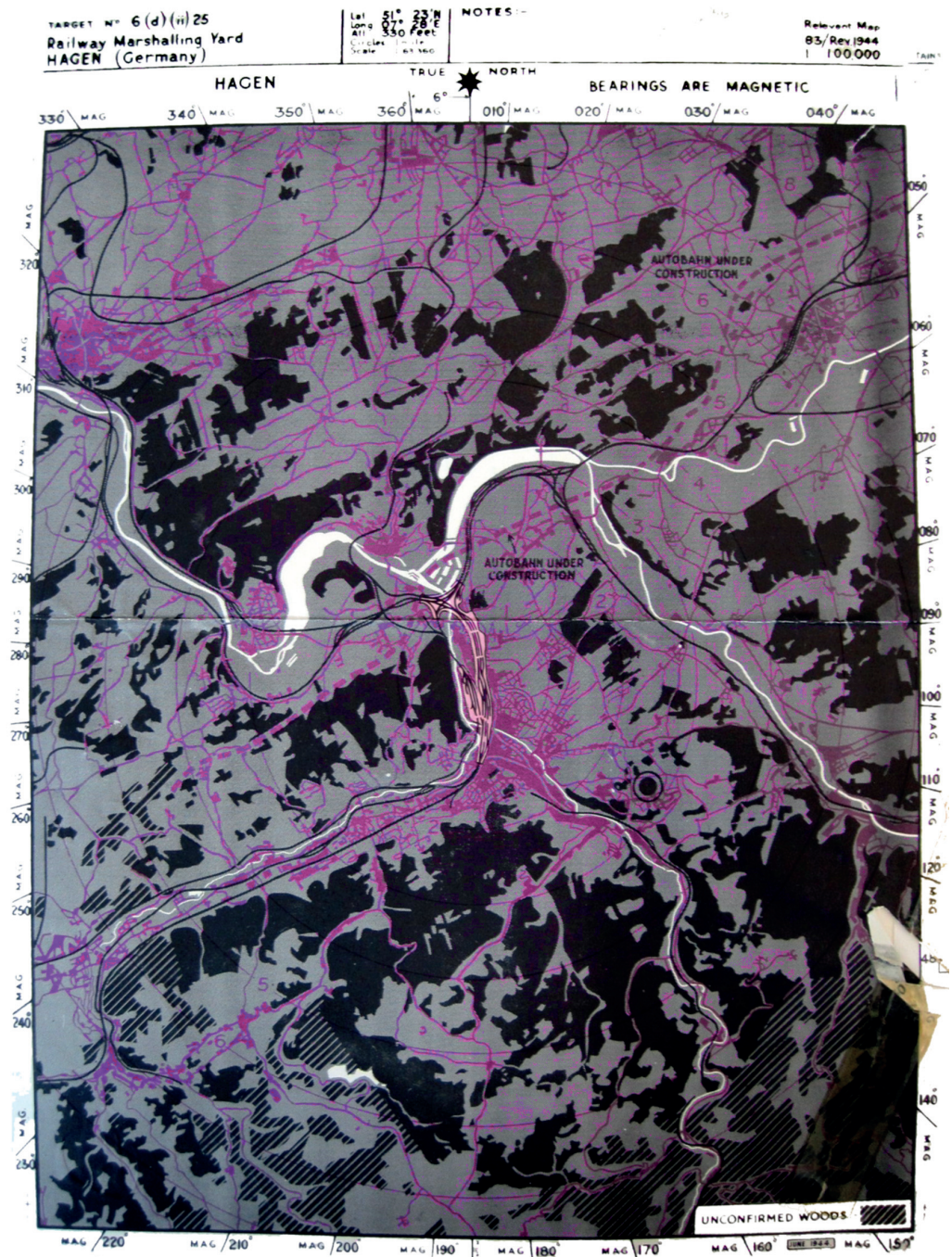
hole Baker Leader" erreichbar. Der "Senior Air Commander" der auf Hagen angesetzten 41st CBW, Captain John R. Martin von der 379th Bomb Group, war über das Codewort "Cowboy Able Leader" erreichbar. Die drei Bomb Groups erhielten die Funkcodes "Cowboy Able" (379th), "Cowboy Baker" (384th) und "Cowboy Charlie" (303rd), jeweils mit dem ihrer gestaffelten Flugposition der Squadrons entsprechend angehängten "Lead", "High" und "Low".⁷⁷⁾ Zusätzlich waren individuelle Leuchtsignale vereinbart, die von den Heckschützen der Leitmaschinen abgeschossen werden sollten. Jede Bomb Group hatte eigene Farbkombinationen der Signalsterne: Grün-Grün/Grün-Grün, Rot-Gelb/Rot-Gelb, Rot-Gelb/Grün-Gelb und Rot-Gelb/Grün-Gelb.

Eine wichtige Unterstützung für die Mission No. 854 der 8th USAAF war der Begleitschutz durch 737 unter den Flügeln mit Zusatztanks ausgerüstete P-51 "Mustangs". Den Begleitschutz für die 1st Air Division stellten drei Fighter Groups mit insgesamt 112 Maschinen: die 352nd Fighter Group für die 94th CBW und 40th CBW "A", die 364th Fighter

Group für die 40th CBW "B" und 41st CBW sowie die 356th Fighter Group für die 1st CBW. Die Kommunikation lief auf den beiden VHF-Kanälen 701 und 746 über die Rufzeichen "Balance" (Kontostand) für die Jäger und "Vinegrove" (Weinberg) für die Bomber. Die Begleitschutzjäger hatten ihren "Rendezvous Point" mit den Viermotorigen über Ostende, wo die Formationen die Küste des Kontinents überflogen. Die für den Angriff auf Hagen der 40th CBW "B" und 41st CBW bereitgestellten 38 "Mustangs" aus drei Squadrons der 364th Fighter Group gehörten zur 67th Fighter Wing und waren auf dem Flugplatz Honington im ostenglischen Suffolk stationiert.⁷⁸⁾

Briefing, Start und Anflug

Während des Briefing auf den Stützpunkten der an der Mission beteiligten Bomb Groups – um 08:30 Uhr für die Mannschaften und um 09:00 Uhr für die Offiziere – gaben die "Briefing Officers" die Angriffsziele und Einzelheiten über die Flugroute, den Ablauf und die Wetterlage bekannt. Zusätzlich erhielten die Navigatoren, Bombenschützen und Bord-



Für den Einsatz an Bildschirmen des Panorama-Bordradar "H2X" / "H2S" optimierte Zielkarte der 8th USAAF und des britischen Bomber Command: "Railway Marshalling Yard Hagen (Germany)", aufgelegt im Juni 1944. (NARA College Park)

schützen zusätzliche Informationen, die sie für die Durchführung ihrer Aufgabe benötigten. Über das Angriffsziel in Hagen wurde Folgendes mitgeteilt: "Primary Target (visual or Gee-H) is the Railway Marshalling Yard at Hagen, south of Dortmund in the Ruhr. It is 3900 yards long and 180 yards wide."⁷⁹⁾ Es folgten zusammengefasste Angaben über die Koordinaten, die Zielpunkte, zu den Zweit- und Ausweichzielen, über die Flugroute und den Missionen der 2nd und 3rd Air Division.

Hinsichtlich der zu erwartenden Luftverteidigung wurde im "Briefing" festgestellt: "Flak at the primary (Hagen) and at the secondary (Hamm) should be rather similar to that you experienced recently at Münster. At the last resort (Gießen) it may be the same as you found at Plauen last week."⁸⁰⁾ Die unter den Navigatoren verteilte "Flak clock" vermerkte 64 Flakgeschütze im Zielgebiet, wobei der Anflug aus südöstlicher und der Rückflug in südlicher Richtung erfolgen sollten, um die u.a. anhand von Luftaufnahmen lokalisierten Flakbatterien zu umfliegen. Mit einer nennenswerten Abwehr durch Jagdflugzeuge der Luftwaffe rechnete die "Air Intelligence" der 1st Air Division nicht. Dennoch gab sie den Piloten einen Ratschlag mit auf den Weg: "Nevertheless keep your gunners on the alert."⁸¹⁾

Navigation und Radar

Im "Briefing" für die Bombenschützen der "Lead" Squadrons gab der "Group Bombarrier" der 384th Bomb Group eine Beschreibung von Landmarken auf dem Weg zum "Initial Point" bei Berleburg sowie auf dem Zielflug auf Hagen.⁸²⁾ Sie sollten die Navigation und Führung durch das "Norden Bombsight" bei Bodensicht sowie durch das "H2X"-Bordradar unterstützen. Während des Zielflugs sollten sich die Bombenschützen und "Mickey Operator" am Bordradar an dem Verlauf der Lenne orientieren, da sie in das Zielgebiet führte. Entlang der Flugroute zum Ziel lagen die größeren Städte Lüdenscheid und die Wasserflächen von zwei Talsperren auf der linken sowie Iserlohn auf der rechten Seite. Kurz vor Erreichen des Ziels wird der Fluss Volme sichtbar, der direkt zum Ver-

schiebeshof Hagen und nördlich davon zur Ruhr führt. Hagen und der Verschiebeshof liegen südlich der auch auf dem Bildschirm des "H2X"-Radars gut erkennbaren Ruhrseen bei Hengstey und Vorhalle (Harkort- und Hengsteysee).

Zum Abschluss richtete der Briefing Officer mahnende Worte an die Mannschaften und Offiziere: "Remember to take your AGO cards and to empty your pockets. If forced down and captured give only your name, rank and serial number. Remember to wear your dog tags."⁸³⁾ Die Hinweise auf die AGO (Adjutant General's Office) Card, dem Militärpass der US-amerikanischen Streitkräfte, auf das Verhalten bei einer Gefangennahme und das Tragen der Erkennungsmarke waren wichtig. Unter den Crews und in den Hauptquartieren hatte sich die bis zum Lynchmord gehende Behandlung von mit dem Fallschirm aus ihren getroffenen Maschinen abgesprungenen und in Gefangenschaft geratenen Crews durch deutsche Zivilisten, Polizei und Militär herumgesprochen. So vermerkte der Staff Sergeant Thomas E. Elherne, Bordschütze in einer am 23. März 1945 durch die Flak über Hagen getroffenen B-17: "Around Dortmund, the people were quite hostile, especially against air crews."⁸⁴⁾ Nach dem Briefing bereiteten sich die Crews auf ihren Einsatz vor, um ab 09:30 Uhr in ihren Maschinen bereit zu sein, ab 10:30 Uhr wurden die Motoren angeworfen, eine Viertelstunde später die Startpositionen bezogen, ab 11:00 Uhr erfolgte der „Take-off“.

Versammlung über Funkfeuer

Nach dem Start der Verbände der 1st Air Division auf ihren Flugplätzen sammelten sich die zehn Bomb Groups der vier CBW über dem südostenglischen Luftraum. Die "zero hour" war auf 12:00 Uhr festgelegt worden, 45 Minuten später mussten sich die Einheiten zu einer nach Groups und CBW in der Reihenfolge ihrer Angriffszeiten gestaffelten Formation zusammengefunden haben. Über den Funkbaken "Kimbolton Buncher", "Grafton Buncher" und "Harrington Buncher" formierten sich die neun Squadrons zu ihren Bomb Groups. Anschließend steuerten die drei Bomb Groups über das Funkfeuer ("Splasher

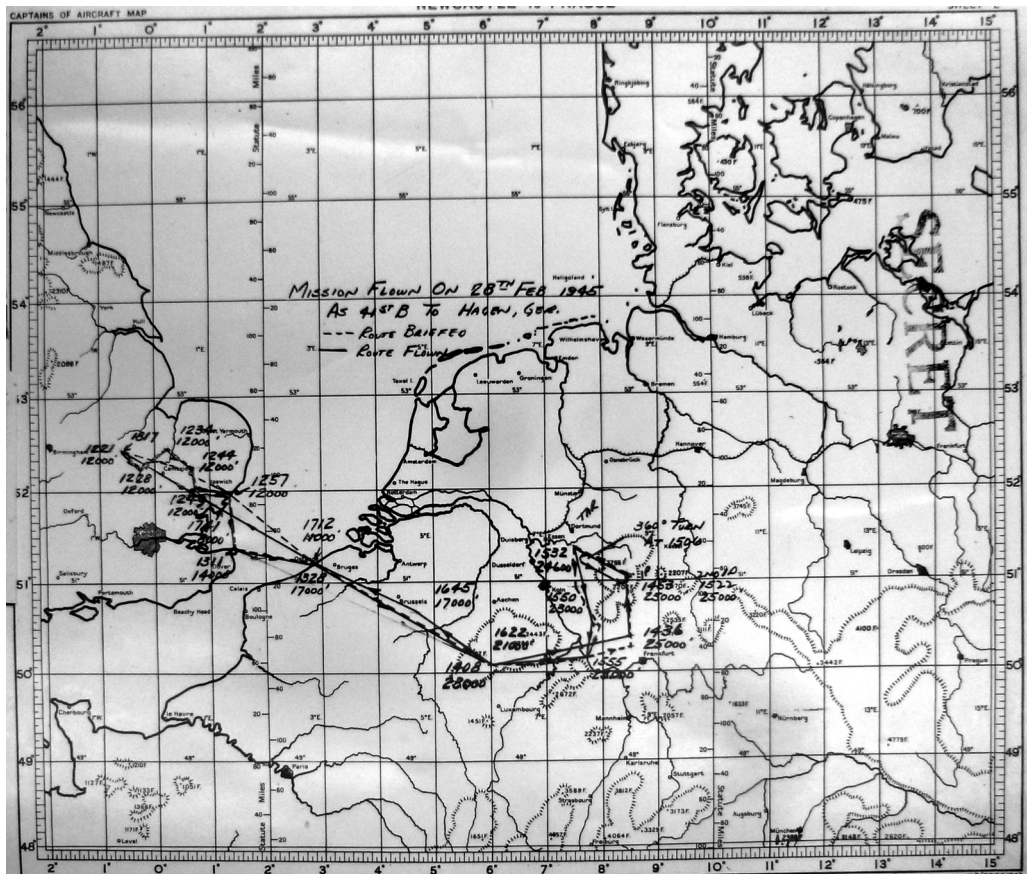
Beacon") No. 16 bei Bampton den Versammlungspunkt der 41st CBW bei der Hafenstadt Felixstowe in Suffolk an.

Von dort schlug die Formation der 41st CBW einen Südkurs auf North Foreland ein, das von der in ihrem Verband vorausfliegenden Leitmaschine der 94th CBW "A" um 13:00 in rund 14.000 ft überflogen wurde, um 13:16 Uhr hatte die letzten "Lead" Squadron der anderen Bomb Groups diese Landmarke mit Südostkurs über die Nordsee passiert. In einem zweiminütigen Abstand von den Flugformationen der 1st Air Division klärten zwei B-17 als Wetterflugzeuge die vorgesehene Flugroute über die Nordsee und den durch alliierte Truppen besetzten Gebieten auf, um dem Air Commander und Group Leader

aktuelle Informationen zur Flugwetterlage zu funken.

Um 13:28 Uhr überflog die "Lead" Squadron der 94th CBW "A" Group in einer Flughöhe von 17.000 ft die belgische Küste bei Ostende, ihr folgten bis gegen 13:40 Uhr die weiteren Verbände der 1st Air Division.⁸⁵⁾

Die Formationen der 3rd Air Division mit dem Angriffsziel Kassel hatten bereits eine Stunde vorher von der südostenglischen Southwold kommend die Hafenstadt Ostende überflogen. Ihr folgten 30 Minuten später die "Liberators" der 2nd Air Division, sie hatten östlich von Norwich bei Great Yarmouth die englische Küste überflogen, um ebenfalls bei Ostende den Kontinent zu erreichen.



Zwischen den letzten Bomb Groups in den Flugformationen der 3rd, 2nd und 1st Air Division lagen zeitliche Abstände von mindestens 15 Minuten, die eine Flugstrecke von mehr als 150 Kilometern bedeutete, so dass die Verbände nicht in Konflikt kommen konnten. Anders sah das in den engen Flugformationen der Bomb Groups und Combat Bomb Wings aus, wo schon geringe zeitliche Unterschiede zu ernststen Problemen im Ablauf und in der Organisation einer Mission führen konnten, wie es sich am 28. Februar 1945 auch bei der auf Hagen angesetzten 41st CBW zeigen sollte.

Einflug ins Reichsgebiet

Der Weg der Bomber führte über Belgien zu einem Wendepunkt nahe der rheinland-pfälzischen Gemeinde Kennfuss bei Bad Bertrich, die von der "Lead" Squadron der 3st Air Division in einer Reiseflughöhe von 25.000 ft überquert wurde. Dort gingen die Flugformationen der 3rd, 2nd und 1st Air Division nacheinander auf Ostkurs, der sie bei Sankt Goar über den Rhein und die damalige Frontlinie führte. Hier verließen die zehn Bomb Groups der vorausfliegenden 3rd Air Division die gemeinsam genutzte Flugroute. Sie schlugen einen an Frankfurt am Main vorbei über den Taunus nach Osthessen führenden Kurs ein, um von 13:50 bis 14:23 Uhr die nordhessische Gauhauptstadt Kassel zu bombardieren. Beim südhessischen Alsfeld erreichte die Formation der sich anschließenden 2nd Air Division und der nachfolgenden 1st Air Division den letzten Wendepunkt auf ihrer gemeinsamen Route. Die 36 Squadrons der 2nd Air Division flogen von dort bis in den Raum Winterberg weiter. Über den hier gelegenen "Initial Point" griffen sie von 14:26 bis 14:46 Uhr ihre Angriffsziele in Siegen, Arnsberg, Meschede und Bielefeld an.

Die vier CBW der 1st Air Division hatten die Route bei Alsfeld verlassen und steuerten ab 14:40 Uhr von dort aus mit Nordkurs ihre "Initial Points" an: die 94th CBW und 40th CBW "A" Group bei der Stadt Korbach, die 40th CBW "B" Group und die 41st CBW bei Bad Berleburg und die 1st CBW den bereits zuvor von der 2nd Air Division genutzten "Initial Point" bei Winterberg.⁸⁶⁾ Die Maschinen

nutzten zur Navigation verschiedene "Gee chains", als "Ketten" bezeichnete Funkwellennetze in unterschiedlichen Frequenzen und Wellenlängen,⁸⁷⁾ während der Mission waren es "Ruhr", "Saar" und "Rheims".⁸⁸⁾

Auf dem An- und Rückflug über Westdeutschland wurde durch die Navigatoren in den Maschinen besonders die im Oktober 1944 über mobile Stationen in den von Alliierten besetzten Gebiet auf einer Frequenz von 80,5 Megahertz ausgestrahlte "Ruhr chain" verwendet. Wie üblich erfolgten am 28. Februar 1945 von deutscher Seite starke Störsignale, so dass die Navigatoren teilweise über ihrer Ausrüstung "Radio Frequency Unit Type RF24 Gee Mk2" auf andere "Chains" ausweichen mussten. Zudem stellten die Bombercrews umfangreiche Aktivitäten deutscher Sender fest, den Funksprechverkehr abzuhören und zu stören. Über ein gezieltes "jamming" gegen ihre Stationen durch deutsche Störsender berichteten auch die Bedienungsmannschaften der mobilen Funkbaken ("Buncher") an den Kontrollpunkten für die Bomberverbände vor dem Überfliegen der Frontlinie.

"Mission completed"

An den "Initial Points" starteten die Groups der 1st Air Division den "Bombing run" zu ihren Angriffszielen. In der Reihenfolge ihrer geplanten Angriffszeiten im Zielgebiet flogen die einzelnen Bomb Groups der 40th CBW und 41st CBW den mitten des Rothaargebirges über Bad Berleburg festgelegten Navigationspunkt an. Gegen 14:45 Uhr kreiste eine P-51 "Mustang" in unterschiedlichen Flughöhen im Raum Hagen. Sie gehörte der "Scouting Force" an und setzte mit dem Rufzeichen "Buckeye Red" eine Funkmeldung an die Leitmaschinen der über dem Wittgensteiner Land anfliegenden Verbände der 306th und 379th Bomb Group ab. Die Meldung enthielt die über Hagen angetroffene Wetterlage, die Windgeschwindigkeit, die Bewölkung, die Temperatur und die Luftfeuchte sowie andere Beobachtungen.

Über dem Zielgebiet lag eine 10/10 dichte Bewölkung mit Untergrenzen von 5.000 ft und Obergrenzen von 7.000 ft bis 9.000 ft. In

einer Flughöhe von 25.000 ft herrschte eine Windgeschwindigkeit von bis zu 40 Meilen in der Stunde aus nordwestlicher Himmelsrichtung sowie eine Lufttemperatur von -35 Grad. Diese Bedingungen entsprachen weitgehend meteorologischen Vorhersagen, die am Nachmittag des Vortages und in den Morgenstunden des 28. Februar 1945 vom Hauptquartier der 1st Air Division an die unterstellten Verbände weitergeleitet worden waren.⁸⁹⁾ Um die aktuellen Wetterbedingungen festzustellen, flogen zu jeder Tages- und Nachtzeit alliierte Aufklärungsmaschinen über den Kontinent und ins Reichsgebiet.

Beim Abdrehen auf den Rückflug warf die P-51 "Buckeye Red" rund 250 Bündel mit "Chaff"-Radarstörfolien ab. Südlich von Neu-Aspach im Taunus traf eine zweimotorige "Mosquito" mit dem Rufzeichen "Maypole 1" der "Screening Force" auf die Route der anfliegenden "Lead Squadron" der 306th Bomb Group. Die "Mosquito" flog der Leitmaschine "Foxhole Baker Leader" in einem Abstand von zwei Minuten voraus. Vom "Initial Point" über Bad Berleburg bis nach Hagen und auf den ersten Kilometern des Rückflugs vom Ziel streute die "Mosquito" große Mengen von "Chaff" aus, um den Anflug der Viermotorigen zu verschleiern.

Auf dem "Bombing run" löste jede B-17 acht Minuten vor Erreichen des Ziels und in den ersten zehn Minuten auf dem Rückflug insgesamt 360 Bündel mit "Chaff" aus. Ganze Wolken aus Stanniolstreifen – am 28. Februar 1945 verbreiteten allein die Maschinen der 41st CBW über 102.200 "Chaff"-Bündel – wurden von den Höhenwinden über das Land getrieben, um die deutschen Radargeräte zu stören. Gleichzeitig hatte ein Großteil der B-17 ihrer bordeigenen "Carpet"-Sender eingeschaltet, die ebenfalls Störsignale gegen deutsche Flakradargeräte ausstrahlten.

Start des "Bombing run" bei Bad Berleburg

Die "Lead Crew" der 368th Bomb Squadron im Verband der 306th Bomb Group erreichte den "Initial Point" wie geplant um 14:47 Uhr.⁹⁰⁾ In der B-17 mit 1st Lieutenant Habert Underwood (1917-1985) als Pilot saß der

unter dem Codenamen "Foxhole Baker Leader" erreichbare Major James H. Buie (1919-1998) als Air Commander der Mission auf dem Sitz des Copiloten. Die mit der elfköpfigen "Lead Crew" – an Bord war ein zusätzlicher "Gee-H Operator" – besetzte Maschine mit der Seriennummer #44-8010 hatte den Spitznamen "Whirlaway" und war von der 91st Bomb Group zur Verfügung gestellt worden.

Der "Lead Squadron" aus zwölf B-17 der 306th Bomb Group folgten in der Formation die zwölf Maschine der 367th "Low Squadron" unter 1st Lieutenant Joseph N. Hess und die zwölf B-17 der 369th "High Squadron" unter 1st Lieutenant Albert Bowley als Squadron Leader. Die 36 Maschinen der drei Squadrons führten einen über "Gee-H" geführten zehnmütigen "Bombing run" auf Hagen durch. Zwischen 15:05:30 Uhr und 15:06:30 Uhr lösten sie über dem unter einer geschlossenen Wolkendecke liegenden Angriffsziel insgesamt 648 Sprengbomben 250 lb GP AN-M57, 72 Cluster Bombs 500 lb IB AN-M17 (= 6336 Stabbrandbomben) und drei Rauchmarkierungsbomben 100 lb TI aus.⁹¹⁾

Gegen 14:55 Uhr passierte die "Lead Squadron" der 379th Bomb Group als 41st CBW "A" den "Initial Point" bei Bad Berleburg. Die "Lead Crew" unter Captain John R. Martin führten einen über "Gee-H" kontrollierten Zielflug durch. Auf dem "Bombing run" streuten die B-17 der drei Squadrons ebenfalls zahlreiche Bündel von "Chaff"-Radarstörfolien aus. In der mit einem "Gee-H"-Gerät ausgerüsteten Leitmaschine der "High" Squadron unter Captain Elmer S. Walker fiel kurz nach dem Einflug bei Sankt Goar die Sauerstoffversorgung für die Crew aus. Walker musste die Flughöhe reduzieren und übergab daraufhin die Leitung an seinen Stellvertreter. Die Bomben warf er auf ein Ausweichziel bei Ingelheim am Rhein ab und begab sich auf den Rückflug nach England. Der "Deputy Leader" führte die "High" Squadron vom "Initial Point" zum Ziel.

Da die "High" und "Low" Squadron über keine eigenen "Gee-H"-Geräte verfügten, bombardierten sie unter Führung der "Lead" Squadron mit Captain John R. Martin an der



“Lead Crew” der 379th Bomb Group unter Major John R. Martin (2. von links, obere Reihe), fotografiert vor der auch an der Mission am 28.2.1945 beteiligten Maschine “HO” am 18.3.1945. (NARA College Park)

Spitze der Formation. Von 15:09 bis 15:10 Uhr lösten die 38 Maschinen der 379th Bomb Group insgesamt 623 Sprengbomben 300 lb GP AN-M31, 74 Cluster Bombs 500 lb IB AN-M17 (= 6512 Stabbrandbomben) und drei Rauchmarkierer 100 lb TI über dem bei Hagen-Eppenhäusen gelegenen “Bomb Release Point” des “Gee-H”-Funkleitsystems aus.

Die “B” Group gerät in Schwierigkeiten

Die im Verband der Formation nachfolgende 384th Bomb Group mit dem Motto “Keep The Show On the Road” geriet auf dem Zielflug in Schwierigkeiten.⁹²⁾ Der “Group Leader” Captain John K. Shelley in der B-17G “BK-X” mit der Seriennummer #44-8649 und dem Spitznamen “Trail Blazer” hatte den Funkverkehr der vorausfliegenden 379th Bomb Group abgehört und erfahren, dass das

Ziel mit einer 10/10 Bewölkung verdeckt war. Daraufhin bereitete Shelley das “Gee-H ship” der “Lead” Squadron sowie seinen Stellvertreter, Captain Philip Y. Williamson in der B-17 “SU-Z” der 546th Squadron mit der Seriennummer #42-98027 und dem Spitznamen “Swamp Angel”, auf einen durch “Gee-H” geführten Angriff vor. Die Crews in den nachfolgenden Maschinen wurden ebenfalls informiert, um die Vorbereitungen und Einstellungen zu treffen.

Auf dem Zielflug vom “Initial Point” bei Bad Berleburg gerieten die Maschinen der “Lead” und “High” Squadron auf einen geringfügig von der vorgeschriebenen Route abweichenden Kurs, der jedoch den Zielflug um etwa 2 Minuten verkürzt hatte. Bei Beginn des Zielflugs stellten Shelley und Williamson fest, dass ihre “Gee-H”-Geräte ausgefallen



“Lead Crew” der 384th Bomb Group unter Captain John K. Shelley (2. von links, obere Reihe) vor ihrer Maschine “Trail Blazer”, fotografiert am 8.3.1945. (NARA College Park)

bzw. gestört waren. Der Versuch, sie während des Zielflugs instand zu setzen, schlug fehl. Dieser technische Ausfall führte dazu, dass die “Lead” Squadron hinter der “High” Squadron zurückfiel, um nicht in die Kondensstreifen der zwölf vorausfliegenden Maschinen zu geraten.

Beide Verbände der 384th Bomb Group hatten sich wegen der Kursabweichung und des Zeitvorsprungs gegen 15:05 Uhr bis auf Sichtweite der kurz vor dem Erreichen des “Release Point” fliegenden 379th Bomb Group angenähert. blieb die 384th Bomb Group auf diesem Zielflugkurs, drohte eine Kollision mit der 379th Bomb Group. In dieser Situation ordnete Shelley als “Group Leader” um 15:06 Uhr rund 40 Meilen vor Hagen an, die 26 B-17 der “Lead” und “High” Squadron seiner Bomb Group sofort um 360 Grad zu

wenden.⁹³⁾ Die Maschinen flogen zurück zum “Initial Point” bei Bad Berleburg, wo ein gemeinsamer neuer Zielflug gestartet werden sollte.

Die “Low” Squadron der 384th Bomb Group unter der Führung von Captain Joe Ross Carnes Jr. blieb jedoch auf Kurs. Sie bombardierte planmäßig um 15:09 Uhr aus einer Flughöhe von 24.400 ft das Ziel. Da die dreizehn B-17 über keine mit dem “H2X”-Bordradar für eine “Pathfinder”-Führung sowie über mit “Gee-H” ausgerüstete Maschinen verfügte, wurden die Bomben gleichzeitig mit den Rauchmarkierern und Signalen der vorausfliegenden “Lead” Squadron der 379th Bomb Group abgeworfen. Die “Low” Squadron der 384th Bomb Group trat anschließend im Gefolge der 379th Bomb Group den Rückflug nach England an.



Flugformation der 384th Bomb Group am 9.4.1945 bei der Mission gegen Fürstenfeldbruck. (Imperial War Museum London)

Die "Hell's Angels" sollten die Mission beenden

Durch den Abbruch des Zielanflugs durch die "Lead" und "High" Squadron der an zweiter Stelle "B" im Verband der 41st CBW fliegenden 384th Bomb Group war eine zeitliche Lücke in der Formation zwischen der 41st CBW "A" und der als 41st "C" folgenden 303rd Bomb Group sowie auch im Angriffsverlauf entstanden.⁹⁴⁾ Die "Lead" Squadron der 303rd Bomb Group mit Captain Harold Lee Stouse (1918-1985) in der B-17G "PU-Y" der 360th Bomb Squadron mit dem Spitznamen "Sparky" an der Spitze der anfliegenden Formation aus dreizehn B-17 bombardierte planmäßig ab 15:10:30 Uhr über "Gee-H" aus einer Flughöhe von rund 25.000 ft das Ziel.

Im Anschluss folgten die "High" Squadron mit ihrem "Leader" Major Charles Webster Bagstad (1917-1990) in der B-17G mit der Serien-

nummer #44-8038 aus einer Flughöhe von rund 24.000 ft sowie die "Low" Squadron unter ihrem "Leader" Captain Champell Miller (1923-2016) in der B-17G mit der Seriennummer #44-8568 aus einer Flughöhe von rund 26.000 ft. Innerhalb von 1½ Minuten hatten 38 Maschinen der 303rd Bomb Group insgesamt 360 Sprengbomben 500 lb GP AN-M43 und 72 Cluster Bombs 500 lb AN-M17 (= 3636 Stabbrandbomben) sowie durch eine B-17 auch zehn Leaflet Bombs mit rund 250.000 Flugblättern über Hagen ausgelöst. Während der Mission streuten die 38 B-17 der 303rd Bomb Group insgesamt 17.865 Bündel mit "Chaff"-Radarstörstreifen aus.⁹⁵⁾

Neuer Zielanflug nach Kollisionsgefahr

Nach dem in der Field Order No. 643 festgelegten Angriffsplan hätte das Bombarde-



Eine B-17 der 303rd Bomb Group beim Abwurf von Sprengbomben am 7.3.1945 über Dortmund. (NARA College Park)

ment nach der Mission der 303rd Bomb Group um 15:11 Uhr eigentlich beendet sein sollen. Doch der Abbruch des Zielflugs durch die „Lead“ und „High“ Squadron der 384th Bomb Group um 15:06 Uhr änderte den ursprünglichen Zeitplan grundlegend. Die 26 Maschinen erreichten nach einer weiten Schleife über das Sauer- und Siegerland, um nicht mit weiteren Verbänden zu kollidieren, um 15:22 Uhr den „Initial Point“ bei Berleburg. Über dem Gebiet operierten zu diesem Zeitpunkt keine eigenen Verbände mehr, gegen 15:10 Uhr hatten die 91st und 398th Bomb Group auf den Weg nach Schwerte ihren bei Winterberg gelegenen „Initial Point“ passiert. Die „Lead“ Squadron der 91st Bomb Group unter Major Edwin F. Close musste ihren Zielflug ebenfalls abbrechen, nachdem das „Gee-H“-Gerät ausgefallen war. Nach einer Wende von 360 Grad rund 20 Meilen vor Schwerte, die „Low“ und „High“ Squadron bombardierten planmäßig das Ziel, kehrte die Squadron zum „Initial Point“ zurück, um gegen 15:18 Uhr dort einen neuen „Bombing run“ zu starten. Da das „Gee-H“-Gerät in der Führungs-

maschine der „High“ Squadron mittlerweile wieder funktionierte, begaben sich die „Lead“ und „High“ Squadron der 384th Bomb Group von Bad Berleburg aus um 15:22 Uhr auf einen neuen „Bombing run“. Er führte sie nach einer Flugzeit von zehn Minuten zu ihrem Ziel in Hagen. Der „Bomb Release Point“ des „Gee-H“ Funkleitsystem für den Abwurf um 15:32 Uhr aus einer Flughöhe von 24.600 ft bzw. 25.500 ft lag über dem Gebiet der Donnerkuhle und der Flur „Im alten Holz“ im Hagener Stadtteil Eppenhhausen.

Da über dem Zielgebiet eine dichte Bewölkung lag, konnten die Bombeneinschläge nicht beobachtet und fotografisch dokumentiert werden. Einige durch das Bordradar „H2X – Mickey“ angefertigte Aufnahmen legten nach einer Auswertung nahe, dass die „Bombenteppiche“ das Gelände des Verschiebebahnhofs getroffen hatten.⁹⁶⁾

Mit diesem rund 22 Minuten verspätet erfolgten Bombardement war die Mission der 41st CBW am 28. Februar 1945 gegen Hagen beendet: „Mission completed“ hieß es daraufhin in den Logbüchern der Crews.



“Lead Crew” der 303rd Bomb Group unter Captain Harold Lee Stouse (2. von links, obere Reihe) nach ihrer Rückkehr auf den Stützpunkt am Abend des 28.2.1945. (NARA College Park)



“Nose Art” am Bug der B-17 “Sparky” der 303rd Bomb Group, die als Führungsmaschine den Angriff dieses Verbandes am 28.2.1945 auf Hagen anführte. (NARA College Park)



“Strike Photo” der 303rd Bomb Group um 15:10 Uhr über Hagen: die Sprengbomben fallen in eine geschlossene Wolkendecke. (NARA College Park)

Bilanz der Operation

Auf dem Rückflug der Maschinen im Verband der 1st Air Division kam es zu keinen Schwierigkeiten oder ungewöhnlichen Ereignissen. Planmäßig wurde gegen 17:00 Uhr bei Ostende der Kontinent verlassen und rund 40 Minuten später die ostenglische Küste auf den Weg zu den Flugplätzen der Bomber Groups überflogen. Nach der Landung der Maschinen zwischen 18:00 und 19:00 Uhr erfolgte für die Crews ein “de-briefing”, bereits in der Nacht zum 1. März 1945 ging vom Hauptquartier der 41st CBW eine mehrseitige “Mission Analysis” zur 1st Air Division.⁹⁷⁾ Die Flak war

wie vorhergesagt sehr schwach vorhanden, über Hagen wurden lediglich zwei Dutzend schwarze Rauchwölkchen von explodierenden Flakgranaten beobachtet, die hinter den Maschinen und auch weit unterhalb ihrer Flughöhe lagen. Der Begleitschutz während der Mission war sehr eng und geschlossen, im Zielgebiet patrouillierten zahlreiche P-51 Begleitschutzjäger in Sichtweite zu den Bomberverbänden, wie die Crews in ihrem „de-briefing“ nach der Mission herausstellten.

Während der gesamten Mission fehlte eine schlagkräftige Abwehr durch die deutsche Luftwaffe, wie in der Auswertung der Ope-

ration durch die Air Intelligence der 8th USAAF festgestellt wurde. Im Rückblick auch auf die Vortage hob sie hervor: "Heavy bombers and their escort were again ignored by the G.A.F. [German Air Force]". Gegnerische Jagdmaschinen, so die zusammenfassende Analyse,¹⁰²⁾ ließen sich auf dem Anflug, über den Zielen und auch auf dem Rückflug nicht sehen. Vereinzelt wurden von den Begleitschutzjägern und den taktischen Luftstreitkräften deutsche Jagdmaschinen angetroffen, sie ließen sich jedoch auf keinen Luftkampf mit alliierten Maschinen ein.

Die von umfangreichen elektronischen Maßnahmen zur Störung des Funksprechverkehrs und der Radargeräte begleiteten Einflüge der alliierten Luftstreitkräfte waren dem deutschen Flugmeldedienst und der Jagdführung nicht verborgen geblieben. Doch der Flugmeldedienst vermutete, dass die US-amerikanischen Verbände wie an den Vortagen den mitteleuropäischen Raum oder aber die Reichshauptstadt Berlin zum Ziel hatten.⁹⁹⁾

Am frühen Nachmittag des 28. Februar 1945 versammelte die Jagdführung über Sachsen und Brandenburg 216 Messerschmitt Bf 109 und Focke-Wulf FW 190 der Jagdgeschwader 300 und 301 als fliegende Bereitschaft. Sie sollten die US-amerikanischen Bomber auf ihrem vermuteten Anflug auf Berlin und Sachsen abfangen. Doch blieben die Jagdflugzeuge der deutschen Luftwaffe an diesem Tag ohne „Feindberührung“, da die 8th USAAF fast ausschließlich über dem westlichen Teil des Reichsgebiets operierte. Als dieser Irrtum auf deutscher Seite bemerkt wurde, befanden sich die viermotorigen Bomber längst wieder auf dem Rückflug, den deutschen Jägern standen für eine Verfolgung keine Treibstoffreserven zur Verfügung.

Das Hauptquartier der 8th USAAF bewertete die Bilanz der Operation No. 854 am 28. Februar 1945 positiv. Die 378 Maschinen der 1st Air Division, die Hagen, Soest und Schwerte zum Ziel hatten, verzeichneten keinen einzigen Verlust oder aber Schäden durch Flakbeschuss.¹⁰⁰⁾ Zwei Maschinen mussten wegen technischer Probleme den Anflug abbrechen und zu ihren Stützpunkten zurückkehren; sie lösten ihre Bomben über Aus-

weichzielen aus. Auf Hagen hatten 151 B-17 insgesamt 375,6 tons Spreng- und 57,7 tons Brandbomben abgeworfen.¹⁰¹⁾ Auch die nach Arnsberg, Meschede, Siegen und Bielefeld gesandten 346 B-24 der 2nd und die 364 B-17 der 3rd Air Division, die Eisenbahnanlagen in Kassel bombardierten, blieben am 28. Februar 1945 von Verlusten an Maschinen und Crews verschont. Die 737 zum Begleitschutz für die drei Luftdivisionen gestarteten P-51 registrierten fünf Verluste, sie meldeten aber auch die Zerstörung von 18 deutschen Jagdmaschinen, vorwiegend auf ihren Flugplätzen durch Bordwaffenbeschuss.

Am 1. März 1945 berichtete die für deutsche Soldaten und Zivilisten täglich in einer Millionenausgabe verbreitete alliierte Flugblattzeitung „Nachrichten für die Truppe“ über die Luftangriffe am Vortag. In dem Artikel wurde u. a. folgendes festgestellt: „Tausende von Güterwagen mit Nachschub für die Materialschlacht im Rheinland wurden in den Eisenbahnknotenpunkten Kassel, Soest, Hagen, Schwerte und Siegen zerstört. Munitionswagen explodierten und schleuderten im weiten Umkreis Lokomotiven und Waggons aus den Gleisen. [...] Zwischen Hagen und Kassel, wo die Güterbahnhofe in Flammen stehen, ist die Strecke auch bei Arnsberg unterbrochen, wo Volltreffer mit Bomben schwersten Kalibers eine Eisenbahnüberführung in Trümmern legten.[...] Auch gestern wieder wurden fast keine Jäger eingesetzt und die Flak konnte, wegen Munitionsmangels, nur schwaches Abwehrfeuer eröffnen oder überhaupt nicht schießen.“¹⁰²⁾

Tatsächlich hatte die Mission No. 854 nicht nur in Hagen schwere und nachhaltige Auswirkungen bewirkt.¹⁰³⁾ Über mehrere Tage stand der Schienenverkehr auf dem Bahnhof Schwerte still. Der Luftangriff richtete grosse Zerstörungen auf dem Bahngelände und in Wohnvierteln der Stadt an. Nicht anders sah es in Siegen und Soest aus. In Soest, dessen Rangierbahnhof nach mehreren Luftangriffen einer Mondlandschaft glich,¹⁰⁴⁾ forderte das Bombardement am 28. Februar 1945 auch den Tod von mindestens 66 Häftlingen der 11. SS-Baubrigade, die auf dem Bahngelände für Aufräumarbeiten und zur Entschärfung



Aufklärungsfoto eine "Spitfire" in den Mittagstunden des 16.3.1945. Zu sehen sind die bombardierten Eisenbahnanlagen sowie die umliegenden Industrie- und Wohngebiete in Altenhagen und Eckesey, links oben auf dem Foto die zerstörte Fuhrparkbrücke. (Sortie 106G/4890, No. 542nd Squadron, 16.3.1945, 12:50 h, scale 1/5000; StadtA Hagen)

von Blindgängern eingesetzt waren.¹⁰⁵⁾ Auch in Arnsberg und Meschede kam es zu umfangreichen Zerstörungen und Verlusten unter der Bevölkerung. Auf den bombardierten Bahnanlagen in Hagen und Schwerte wurden Anfang März 1945 mehr als 5.000 Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene eingesetzt, um wenigstens die mehrfach unterbrochenen Gleise für den Durchgangsverkehr und die Güterabfertigung wieder frei zu bekommen.

Fotoaufklärung

Im Gegensatz zu der Meldung in der Flugblattzeitung vom 1. März 1945 waren sich die alliierten Stäbe über die Ergebnisse und den Erfolg der Mission im Unklaren, da die bombardierten Ziele unter einer dichten Bewölkung lagen. Die durch Bombenabwurfkameras automatisch angefertigten "Strike Photographs" zeigten nur in die Wolkendecke fallende Bomben, die etwa 15 Aufnahmen von den Bildschirmen der "H2X"-Bordradargeräte ließen wegen ihrer geringen Qualität viel Raum für Interpretationen.¹⁰⁶⁾ Deshalb erhielt die Anfertigung von Aufklärungsfotos nach dem 28. Februar 1945 eine hohe Priorität. Doch erwiesen sich die Wetterbedingungen auch an den folgenden Tagen wenig günstig für Fotoaufklärungs-Einsätze durch die speziell ausgerüsteten Maschinen der 7th Photo Reconnaissance Group der 8th USAAF sowie der No. 541 und No. 542 Photo Reconnaissance Squadron der Royal Air Force.

Bereits am Abend des 28. Februar 1945 hatte das Hauptquartier der 8th USAAF die "Jobs" für "Damage Assessment" Fotoaufklärung unter anderem über Hagen und Schwerte vergeben.¹⁰⁷⁾ Die vorherrschende Wetterlage verhinderte jedoch erfolgreiche Einsätze: Lediglich am 9. März 1945 gelang Flight Lieutenant J. Lowe mit der "Spitfire PR XI" PL910 der No. 542 Squadron ein Aufklärungsflug der Ruhr entlang.¹⁰⁸⁾ Seine Mission 106G/4708 gegen 16:30 Uhr lieferte einige halbwegs brauchbare Aufnahmen des Verschiebebahnhofs in Schwerte, wobei das unter Wolken liegende Hagen nicht überflogen wurde.

Die Stadt Hagen war am 9. März 1945 im Hauptquartier des britischen Bomber Command als Angriffsziel für ein Flächenbombar-

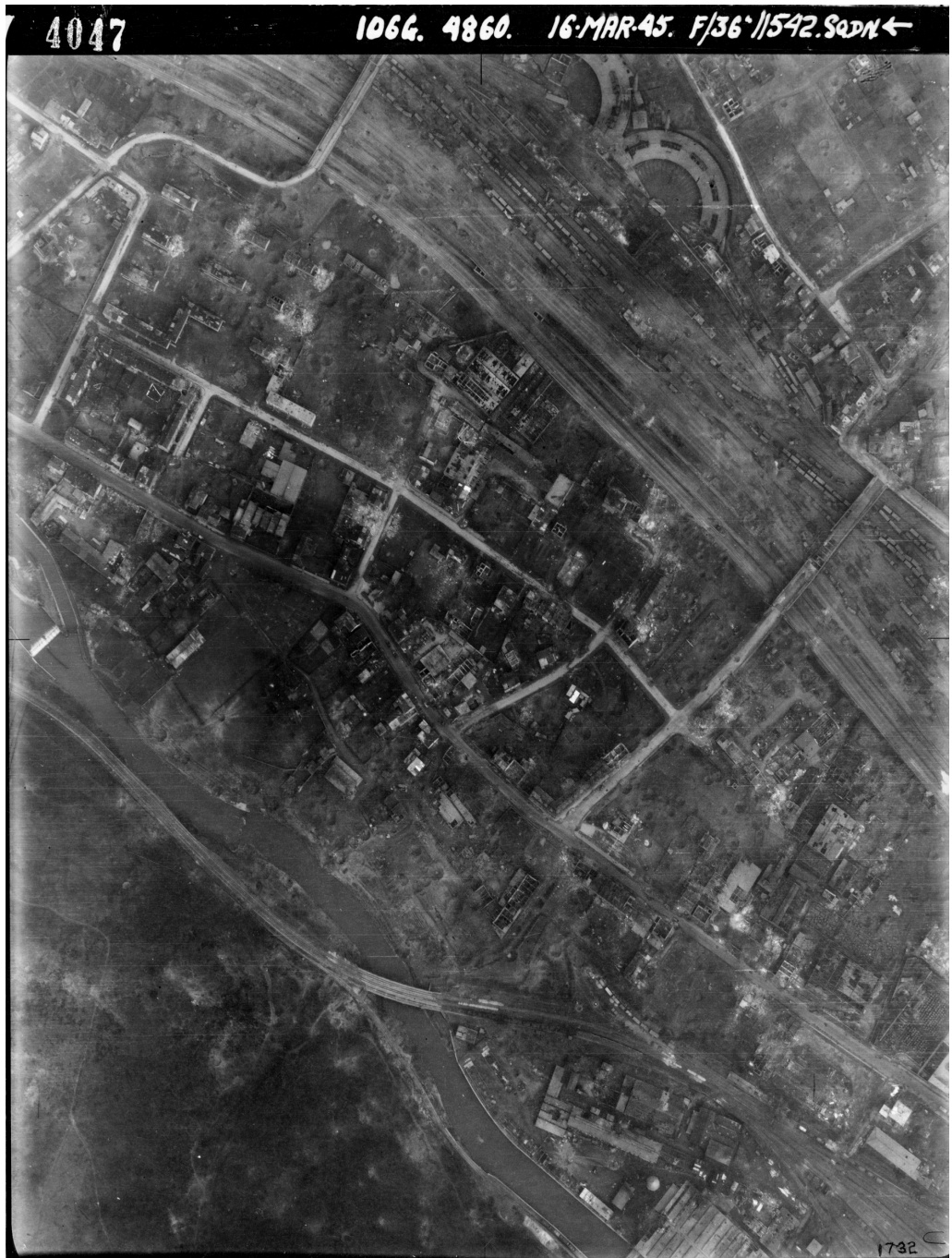
dement in den Abendstunden ausgewählt worden.¹⁰⁹⁾ In der Operation "Bugle" sollten am darauffolgenden Tag taktische und strategische Luftstreitkräfte schwerpunktmäßig das Gebiet des östlichen Ruhrgebiets angreifen, um besonders den Schienen- und Straßenverkehr lahmzulegen. Die Operation "Bugle" und der Flächenangriff auf Hagen in den Abendstunden des 9. März 1945 wurden jedoch am Nachmittag wegen der ungünstigen Flugwetterlage abgesagt.

Am 10. März 1945 führte die 8th USAAF mit 1.376 Viermotorigen die Mission No. 877 durch. Sie richtete sich gegen Eisenbahnanlagen in und um Dortmund sowie im Münsterland und in Ostwestfalen.¹¹⁰⁾ 113 viermotorige B-17 hatten erneut den Verschiebebahnhof "GH 436" in Hagen zum Ziel. Wegen technischer Probleme in den "Gee-H"-Funkleitgeräten von zwei beteiligten Bomb Groups bombardierten jedoch nur 41 Maschinen das unter einer dichten Bewölkung liegende Zielgebiet.

Abgeworfen wurden über 1.270 Sprengbomben 100 lb AN-M31 sowie 75 Cluster Bombs AN-M17 mit über 8.000 Stabbrandbomben. Die kleinen Bombenkaliber zu 100 Pfund ermöglichten bei der Auswertung von Aufklärungsfotos eine Unterscheidung von den Einschlagtrichtern der am 28. Februar 1945 abgeworfenen größeren Sprengbomben zu 250, 300 und 500 Pfund.

Fotoauswertung erst am 16. März 1945

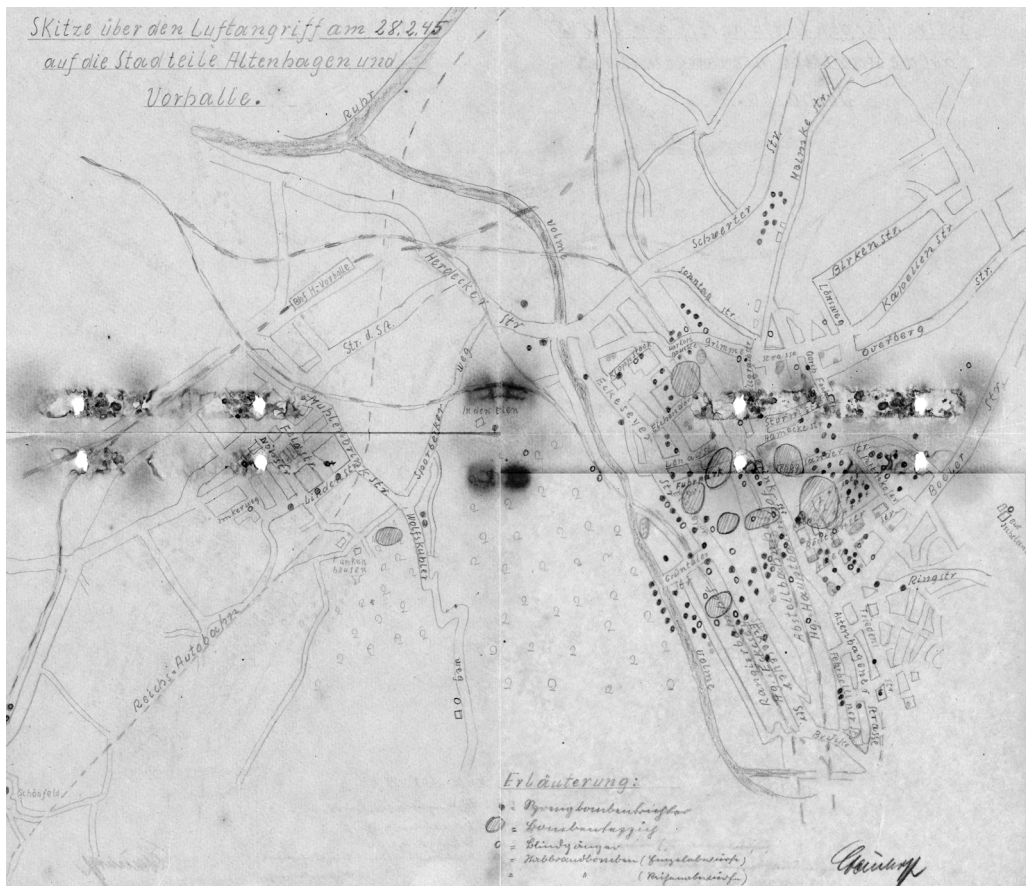
Am 15. März 1945 setzte die 7th Photographic Reconnaissance Group der 8th USAAF insgesamt 24 "Photo Lightnings" und vier "Spitfire PR XI" über dem Kontinent ein. Der größte Teil der Maschinen hatte zuvor bombardierte Städte im Reichsgebiet zum Ziel, neun P-51 "Mustangs" sicherten den Begleitschutz für einige dieser Missionen. Am Nachmittag des Tages kreiste eine "Spitfire PR XI" der 14th Squadron über Hagen. Die Maschine befand sich auf dem Aufklärungseinsatz US7/37C, der auch Gießen, Siegen, Arnsberg, Schwerte und Soest zum Ziel hatte.¹¹¹⁾ Aus einer Flughöhe von rund 7.000 m fertigte die Maschine gegen 15.15 Uhr eine Serie von



Die am 16.3.1945 erstellten Aufklärungsfotos setzen sich wie ein Mosaik zusammen. Auf diesem Abzug ist Eckesey abgebildet, in der rechten Bildmitte die zerstörte Fuhrparkbrücke und links oben die beschädigte Harkortbrücke. (Sortie 106G/4890, No. 542nd Squadron, 16.3.1945, 12:50 h, scale 1/5000; StadtA Hagen)

Der Einsatz US7/37C war nicht die einzige Mission über Hagen am 15. März 1945. Schon gegen 14.30 Uhr hatte eine weitere "Spitfire" der 14th Squadron auf dem Fotoaufklärungseinsatz US7/36C die Stadt und ihr Umland überflogen. Dabei fertigte sie ebenfalls zahlreiche Fotografien an. Die Aufnahmen der Bahnanlagen bei Altenhagen, Eckesey und Boelerheide ermöglichten zum ersten Mal eine Schadensbeurteilung der beiden US-amerikanischen Tagesangriffe am 28. Februar und 10. März 1945. Abzüge dieser Bildserie

Die Fotoauswertung, die auch am 10. März 1945 entstandene Angriffsschäden sowie von einigen Jagdbomber-Angriffen einschloss, belegte den Erfolg des Bombardements am 28. Februar 1945. Die Eisenbahnanlagen sowie die umliegenden Industriebetriebe, aber auch Wohnviertel der Bevölkerung wurden schwer getroffen. Neben der zusammen-gestürzten Fuhrparkbrücke erwähnte der Auswertungsbericht No. 3970 des Allied Central Interpretation Unit in Medmenham vom 16. März 1945, dass die Durchgangs-, Sam-



99

mel- und Sortiergleise gleich an dutzenden Stellen unterbrochen und blockiert worden waren.

Auf dem Bahngelände lagen zerstörte Betriebsmittel, die Güterabfertigung sowie Reparatur- und Instandhaltungswerkstätten waren zumindest schwer beschädigt. Auf den Bahnlagern konnten die Fotoauswerter zum Zeitpunkt der Aufnahmen am 15. März 1945 nur wenige Reparaturarbeiten erkennen. Auch weitere, am folgenden Tag nach dem schweren Flächenangriff des britischen Bomber Command am Abend des 15. März 1945 aufgenommene Fotos zeigten, dass die Eisenbahnanlagen bei diesem neuerlichen Bombardement kaum getroffen wurden.

Die deutsche Seite.

Für die Bevölkerung in Hagen kam der erste größere US-amerikanische Tagesangriff auf ihre Stadt überraschend. Das Warnkommando in Hagen löste um 14:35 Uhr Fliegeralarm aus – bis dahin der dritte Alarm an diesem Tag.¹¹³⁾ In dichter zeitlicher Folge wechselten sich Rückflüge aus dem Gebiet von Kassel und Arnberg mit Meldungen über anfliegende Verbände ab. Eine solche unübersichtliche Luftlage war für die Hagener Bevölkerung seit 1944 nichts Ungewöhnliches mehr, doch mit einem schweren Tagesangriff auf Hagen rechnete an diesem Tag wohl niemand, wie Aufzeichnungen nahelegen. Gegen 14:50 Uhr fielen dann aber in der Vogelsangerstraße in Haspe zehn Spreng- und in der Klagenfurterstraße rund 200 Stabbrandbomben, die offenbar durch ein Flugzeug abgeworfen worden waren. Es entstanden nur leichte Gebäudeschäden sowie Flur- und Straßenschäden.

Zu welchem Verband die Maschine gehörte, lässt sich nur vermuten. Die B-17 der 1st Air Division befanden sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Weg zu ihrem "Initial Point" bei Berleburg, die 3rd Air Division operierte in Hessen und berührte auch auf dem Rückflug nicht den südwestfälischen Raum. Wenn es sich nicht um einen Notabwurf durch einen zweimotorigen Mittelstreckenbomber der 9th USAAF gehandelt hat, könnte es sich um eine B-24 der 2nd Air Division handeln, die aus technischen Gründen einen Bombenabwurf weitab von ihrem Primärziel machte.

„Bombenteppiche“ und „Reihenwürfe“

Kurz nach 15.00 Uhr meldete der Drahtfunk, der von der Gaubefehlsstelle Westfalen-Süd auf dem Harkortberg bei Wetter ausgestrahlt wurde, den Anflug eines Bomberverbands aus östlicher Richtung mit Kurs auf Hagen. Schon wenige Sekunden später fielen im Gebiet der Stadtteile Eckesey und Altenhagen die ersten „Bombenteppiche“ durch die geschlossene und tief hängende Wolkendecke. In mehreren Angriffswellen bombardierten die US-amerikanischen Maschinen das sich nördlich des Hauptbahnhofs erstreckende Eisenbahngelände, das durch den Luftangriff vollständig zerstört wurde – mit einem Schlag war der gesamte Eisenbahnverkehr stillgelegt.

Doch auch die den Reichsbahnanlagen benachbarten Industriebetriebe und Wohngebiete lagen in Trümmern. Mehrere Sprengbomben schlugen in die Befehlsstelle der Feuerschutzpolizei Hagen ein, die im städtischen Fuhrpark an der Fuhrparkstraße untergebracht war; hier wurde unter anderem der langjährige Kommandeur dieser städtischen Polizeieinheit, SS-Sturmabführer und Major der Schutzpolizei Ulrich, getötet.

Die Luftschutzleitung Hagen setzte um 20:00 Uhr am Abend des 28. Februar 1945 ihren ersten Schadensbericht an den Befehlshaber der Ordnungspolizei (BdO) ab,¹¹⁴⁾ der über Kuriere auch an die Gaubefehlsstelle Westfalen-Süd auf dem Harkortberg bei Wetter und an den Regierungspräsidenten in Arnberg ging.¹¹⁵⁾ Nach den bis dahin vorliegenden Feststellungen erfolgte der Angriff in drei „Wellen“ um 15.05-15.07, 15.10, und 15.33 Uhr durch etwa 100 Flugzeuge, die 600 Sprengbomben, 3000 Brandbomben, zahlreiche Flugblätter und viele durch die Luftschutzpolizei zum ersten Mal festgestellte Sabotagebrand-Päckchen mit Anleitungen in verschiedenen Sprachen abgeworfen hatten.¹¹⁶⁾ Die Brandpäckchen waren vor allem für ausländische Zwangsarbeiter bestimmt, um sie zu Sabotageakten zu verleiten, aber auch deutsche „Volksgenossen“ gehörten nach den alliierten Informationen in der Flugblattzeitung „Nachrichten für die Truppe“ zu den gewünschten Empfängern. Sämtliche Gleise der Strecken nach Osten in Richtung Vor-



oben: Die beschädigte Fuhrparkbrücke, unten: Das Eisenbahngelände südlich der Harkortbrücke (rechts), fotografiert von Willy Lehmacher im Sommer 1946. (StadtA Hagen)





Blick über das verwüstete Eisenbahngelände in Richtung Hauptbahnhof im Sommer 1946, fotografiert von Willy Lehmacher. (StadtA Hagen)

halle, Schwerte und Siegen waren schwer beschädigt, der Verkehr vollständig gestört.

Ermittlungen und Schadensmeldungen

Am 1. März 1945 erfolgte die 2. Schadensmeldung der Luftschutzleitung an die o. g. Adressaten. Sie stellte nun „Teppichabwürfe durch etwa 120 Flugzeuge“ und den Abwurf „von 700 Sprengbomben, davon 23 Blindgänger, meist kleinere Bomben, nur wenige 500 LB und 5000 Brandbomben“ fest. Erwähnt wurde auch, dass der Kommandeur Feuerschutzpolizei Hagen, der 1887 geborene Major der Schutzpolizei und SS-Sturmabführer Otto Ulrich,¹¹⁷⁾ tot aus den Trümmern seiner Befehlsstelle auf dem Gelände des städtischen Fuhrparks in Eckesey geborgen wurde. Mindestens zwölf LKW und zwei PKW wurden auf den Straßen in Eckesey sowie mehrere Kraftfahrzeuge im Fuhrpark zerstört, wie der Schadensbericht aufzählte. Das Warnkommando Hagen, das in der „Villa Altenloh“ in der Elberfelder Straße 79, seit 1938 das „Sauerländische Museum für Vor- und Frühgeschichte“, untergebracht war, löste um 15:48 Uhr das akustische Warnsignal „VLz“

(Vorentwarnung) und um 16:32 Uhr „Lz“ (Luftgefahr vorbei / Entwarnung) aus.

Die am 10. März 1945 durch die Luftschutzpolizei in Hagen erstellte Schluss-Schadensmeldung dokumentiert das Ausmaß der Zerstörungen und der Verluste durch den US-amerikanischen Luftangriff am letzten Februar-Tag.¹¹⁸⁾ Die Zahl der festgestellten Sprengbomben hatte sich auf 750 erhöht, während sich die Brandbomben auf 2.000 Stück verringerten. Tatsächlich – und es gibt keinen Grund, an der alliierten Abwurfstatistik zu zweifeln – wurden bei der Mission gegen Hagen insgesamt 2.075 Sprengbomben, darunter 825 von 500 Pfund, und 23.870 Stabbrandbomben abgeworfen. Die Frage, warum die Hagener Luftschutzleitung gerade einmal ein Drittel aller nach US-amerikanischen Angaben abgeworfenen Sprengbomben und etwa 10 Prozent der Brandbomben gezählt hat, lässt sich vermutlich durch die sehr konzentriert abgeworfenen „Teppichwürfe“ erklären. Sie machten eine genaue Erkundung im Angriffsgebiet kaum möglich, wie auch die Hagener Luftschutzleitung in ihrem Kriegstagebuch feststellte.¹¹⁹⁾

Neben 25 Groß- und Mittelbränden gab es 34 Kleinbrände, 235 Gebäude wurden zerstört oder schwer, 326 leicht beschädigt, 2088 „ausgebombte“ Personen aus 122 Gebäuden standen nach dem Angriff auf der Straße. Hinzu kamen noch zahlreiche Wirtschaftsgebäude, verschiedene Lager, der städtische Fuhrpark, Gebäude der Reichsbahn und mehrere rüstungswirtschaftlich wichtige Industriebetriebe, darunter die Stahlwerke Harkort & Eicken, die Hagener Gußstahlwerke Remy GmbH, die Federnwerke Paul Plate GmbH und das Werk Grünthal der Schmiedag. Die an der Ecke Fuhrparkstraße / Eckeseyer Straße gelegene Permagas-Tankstelle war nach Bombentreffern regelrecht in die Luft geflogen, dabei wurden zahlreiche dort geparkte Kraftfahrzeuge zerstört.

Die Eisenbahnanlagen wurden durch den Luftangriff verwüstet. Von den unterbrochenen Gleisstrecken in südlicher, östlicher und nördlicher Richtung war durch den Masseneinsatz von rund 2.500 meist ausländischen Arbeitskräften und Kriegsgefangenen ein Schienenverkehr nach drei Tagen in Richtung Witten, nach vier Tagen über den Rangierbahnhof Eckesey und nach sieben Tagen in Richtung Schwerte und Siegen wieder möglich.¹²⁰⁾ Die zu 90 % zerstörte Güterabfertigung in Altenhagen konnte bis zum 10. März 1945 zu fast 70 % wiederhergestellt werden. Der US-amerikanische Luftangriff am 10. März 1945 machte dann aber alle Reparaturarbeiten zunichte und richtete neue Zerstörungen an. Die Harkortbrücke in Boelerheide wurde schwer beschädigt, die große Fuhrparkbrücke brach nach Bombentreffern zusammen.

„Es war ein grauenvoller Weg“

Der erste größere Tagesangriff auf Hagen hatte für die Bevölkerung eine schockierende Wirkung, wie mehrere zeitgenössische Aussagen auszugsweise belegen. Otto Rommel vertraute seinem Tagebuch am folgenden Tag an: „Am Mittwoch den 28. 2. nachmittags erlebten wir hier (speziell Altenhagen-Eckesey) einen Tagesangriff, der fürchterlich war in seiner Auswirkung. Die Verluste an Menschenleben müssen groß sein, genaue Zahlen weiß man noch nicht. Der übrige Schaden, vor

allem an der Eisenbahn ist unübersichtlich. Die ganze Strecke vom Hauptbahnhof ab ist ein Trichterfeld. Selbst im Stollen der Schmiedag, wo ich während des Angriffs war, merkte man die ungeheuren Erschütterungen. Als wir raus kamen, bot sich ein Bild der Verwüstung, wie ich es mir nicht vorgestellt hatte. Ich bin von Eckesey bis zu meiner Wohnung nur über Trümmer geklettert.“¹²¹⁾

Nach dem Angriff machte sich auch Richard Römer, der einen Einsatztrupp der Hagener Stadtwerke zur Schadensbeseitigung leitete, auf den Weg nach Eckesey: „Als ich aus unserm Keller im Betrieb [in Wehringhausen] kam, sah ich, wie sich ungeheure Brandwolken über die Stadt wälzten. Ich renne über Schutt und Trümmer u. komme zu meinem Freund W. [...] Es war ein grauenvoller Weg. Auf einer Länge von 4 km ist das breite Bahngelände restlos zerstört. Mit allen Gebäuden, mit der Gleisanlage, mit sämtlichen Waggons u. Lokomotiven. Haushoch ist alles aufeinandergetürmt. Ein Bombentrichter neben dem anderen. Rechts u. links neben dem Bahngelände steht kein Haus mehr. Alles brennt, ist zerfetzt u. vernichtet. Die große Fuhrparkbrücke liegt auf den Gleisen. Tote Menschen u. Pferde liegen auf der Straße, zum Teil gräßlich verstümmelt. Verzweifelte Menschen, verdreht u. verstaubt, einzeln mit schrecklichen Wunden irren umher, werden fortgetragen, oder suchen sich noch zu retten.“¹²²⁾

Verheerende Auswirkungen

Der Schriftführer in der Befehlsstelle der Hagener Luftschutzpolizei in der Prentzelstraße vermerkte am 28. Februar 1945 im Kriegstagebuch u.a. Folgendes: „Es ist ein Bild des Grauens, das Haß u. Mitleid auslösen mußte. Überall Gefallene, meist treue, ehrsame, fleißige Arbeiter, Fuhrleute lagen neben ihren Pferden, Wagenlenker neben ihren Kraftfahrzeugen. Nach Osten zieht die mächtige schwarze Rauchwolke von der brennenden Tankstelle. Erkundung war infolge der vielen Trichter äußerst schwierig, mit Fahrzeug war nicht durchzukommen.“¹²³⁾ Der US-amerikanische Tagesangriff am 28. Februar 1945 verstärkte bei vielen Menschen in Hagen die seit Herbst 1944 immer stärker werden-



Der Apotheker Ludwig Neuhoff (1905 – 1963) fotografierte am 28.2.1945 nach der „Entwarnung“ nach 16 Uhr in den Straßen des Hagener Stadtteils Eckesey. Die Bildserie gehört zu den eindrucksvollsten Fotografien des Luftkriegs in Deutschland. (StadtA Hagen)

den und anhand von Tagebüchern und Briefen nachvollziehbaren Zweifel am „Endsieg“, der durch die Protagonisten des NS-Regimes angesichts der katastrophalen Lage immer fanatischer propagiert wurde.

Über die Fuhrparkbrücke, die das weiträumige Eisenbahngelände zwischen Eckesey und Altenhagen überspannte, hatten zu Beginn des Angriffs noch zahlreiche Menschen versucht, sich in Luftschutzräumen und Kellern in Sicherheit zu bringen. Doch schon der erste durch die „Lead“ Squadron der 306th Bomb Group um 15:05 Uhr abgeworfene „Bombenteppich“ traf die Straßenbrücke, die anschließend auf den Gleisen lag. Ähnlich wie andere US-amerikanische Luftangriffe auf Verkehrs- und Industrieanlagen, die ohne Bodensicht bei dichter Bewölkung durch das Bordradar „H2X“ und das Funkleitverfahren „Gee-H“ erfolgten, stand auch das Bombardement am 28. Februar 1945 auf Hagen in seinen Auswirkungen einem britischen Flächenangriff nicht nach, wenn die Angriffsziele nahe bei Wohnvierteln lagen.

Auswirkungen auf die „Kriegsmoral“

Anzeichen für Kriegsmüdigkeit und Zweifel an den Maßnahmen der NS-Führung zeigen sich u.a. in den Aufzeichnungen von Richard Römer. Er war 1937 in die NSDAP eingetreten und zählte als Betriebsobmann der Deutschen Arbeitsfront (DAF) bei den Hagener Stadtwerken zur „volksgemeinschaftlichen“ Parteielite.¹²⁴⁾ Am Abend nach dem Luftangriff vertraut er seinem Tagebuch an: „Im evangelischen Kindergarten liegen die Schwestern mit den Kindern tot und grauenhaft zugerichtet. Ich war mit in dem eingestürzten Keller. Ich kann den Anblick der armen Kinder nicht mehr ertragen und könnte vor Wut weinen.“¹²⁵⁾

Der von seinen Erlebnissen tief erschütterte Familienvater stand nach dem Angriff mit zahlreichen Menschen auf der Straße und unterhielt sich über die Kriegslage, wie er anschließend in seinem Tagebuch beschreibt: „Hilflos steht man vor all dem Grauen. Trotzdem, der Krieg wird gewonnen, so hört man es täglich aus Rundfunk und Presse. Ich wünsche es von ganzem Herzen, aber 90 Prozent der Bevölkerung glaubt es nicht mehr.“¹²⁶⁾

Schockiert nahmen die Menschen zur Kenntnis, dass selbst die Totenruhe nicht geschont wurde: Ein „Bombenteppich“ hatte auch den Friedhof in Altenhagen getroffen und ganze Gräberreihen umgepflügt sowie in eine Kraterlandschaft verwandelt.

Otto Rommel – Sozialdemokrat, bis 1933 Abgeordneter in der Hagener Stadtverordneten-Versammlung und aus politischen Gründen zeitweise inhaftiert – folgte nach einer Schilderung des Angriffs am 28. Februar 1945: „Ich hoffe, dass in 3-4 Wochen der Zauber für uns hier vorbei sein wird. Allerdings werden das noch schwere Wochen werden.“¹²⁷⁾

Mit dieser Einschätzung sollte Rommel Recht behalten, denn bei den folgenden schweren Luftangriffen im März sowie bei der Eroberung von Hagen im April 1945 fanden nochmals mehr als 1.100 Menschen den Tod.¹²⁸⁾

Nationalsozialistische Propaganda

Unter der innerhalb der Bevölkerung damals weit verbreiteten rhetorischen Frage „Wie soll das enden?“ organisierte der südwestfälische Gauleiter Albert Hoffmann (1907-1972) gemeinsam mit seinem Gaupropagandaleiter und Gaupressechef, dem Journalisten und Autor Kurt Kränzlein (1904-1969), noch im Februar und März 1945 eine Vortrags- und Kundgebungsreihe. Bekannte „Alte Kämpfer“ der nationalsozialistischen Bewegung sowie „Kriegshelden“ aus den Reihen der Wehrmacht und Waffen-SS sollten eine optimistische Deutung der an sich katastrophalen militärischen Situation sowie Perspektiven auf einen deutschen „Endsieg“ darbieten. Am 28. Februar 1945 war durch die NSDAP-Ortsgruppe Boele-Kabel in dieser Propagandaaktion eine Kundgebung mit dem SA-Oberführer und Reichsredner Karl Theiler aus Hagen geplant. Theiler sollte sich mit der Frage „Wie soll das enden?“ beschäftigen, um sie gegenüber den Zuhörern im nationalsozialistischen Sinne zu beantworten. Der „Alte Kämpfer“ war ein erfahrener Propagandist der Partei, der ab 1933 zunächst als Gau- und seit 1936 auch überregional als Reichsredner tätig wurde.

„Er wird dabei“, so die Ankündigung in der Hagener Zeitung, „allen seinen Zuhörern den

Terrorangriff auf Hagen

Am Nachmittag des 28. Februar 1945 griffen anglo-amerikanische Terrorbomber erneut Wohnviertel der Stadt Hagen an. Sie warfen Spreng- und Brandbomben, durch die Verluste in der Zivilbevölkerung und Gebäudeschäden entstanden. Bereitschaften der Partei sowie die anderen Hilfsorganisationen leisteten energische/Soforthilfe. So gelang es, Verschüttete zu bergen und die Verbreitung von Bränden einzudämmen. Gauleiter Albert Hoffmann begab sich an die Hauptschadensstellen und leitete von dort aus die Sofortmaßnahmen. Die Haltung der Bevölkerung nach dieser neuerlichen schweren Prüfung war wie immer fest und entschlossen.

Bericht der Hagener Zeitung v. 1.3.1945 über den Luftangriff am 28.2.1945. (StadtA Hagen)

Mut und die Zuversicht stärken, bis zur Wende des Schicksals mit ungebrochenem Herzen durchzustehen.“¹²⁹⁾ Mit der Formulierung „Wende des Schicksals“ sollten unterschiedlich Hoffnungen auf den bevorstehenden Einsatz von neuartigen und kriegsentscheidenden „Wunderwaffen“ beflügelt werden. Doch es kam anders: der Luftangriff am Nachmittag des 28. Februar 1945 machte die angekündigte Veranstaltung des SA-Oberführers zunichte. Im Anschluss an das von 15:05 bis 15:32 Uhr andauernde Bombardement hatte die Bevölkerung in den ebenfalls betroffenen Hagener Stadtteilen Boele und Kabel sicherlich andere Sorgen, als den Ausführungen des SA-Oberführers und Parteiredners zu lauschen.

Doch auch die Pressemeldung und den Bericht über die Trauerfeier für die am 28. Februar 1945 getöteten (reichsdeutschen) Personen nutzten die Nationalsozialisten für Propaganda.¹³⁰⁾ In dem Bericht über den Luftangriff, der am darauffolgenden Tag in der Hagener Zeitung erschien, wurde der Einsatz von Parteikräften sowie des Gauleiters Albert Hoffmann an den Schadensstellen hervorgehoben. Die Trauerfeier für die „Gefallenen“ fand am 7. März 1945 in einem großen Luftschutzzolln statt. Der Hagener Oberbürgermeister Heinrich Vetter, hier in seiner zusätzlichen Funktion als Stellvertretender Gauleiter des NS-Gaues Westfalen-Süd, legte im Auftrage des Gauleiters einen Kranz nieder. Vetter beschwor das Opfer der „Gefallenen“, das sie für die „Freiheit des Vaterlandes“ gebracht hatten, begleitet von „Führerworten und Männergesang“.

Hagen, 7. März.

Sie leben weiter durch ihre Opfertat

Trauerfeier für die am 28. Februar Gefallenen

In einem Hagener Stollen fand gestern vormittag die eindrucksvolle und erhabende Trauerfeier statt für diejenigen Volksgenossen und Volksgenossinnen, die beim Terrorangriff auf Hagen am 28. Februar d. J. fielen.

Feierlicher Schmuck war an der Trauerstätte aufgetan, Hakenkreuzfahnen hatten Aufstellung genommen, in großer Zahl waren die Angehörigen der Gefallenen und viele weitere Volksgenossen erschienen, und den Einklang der Trauerfeier gab Mozarts reines und tröstendes „Ave verum“, weihendvoll gespielt vom Seidemann-Streichquartett. Führerworte schlossen sich an: „Auch wenn wir vergehen müssen, Deutschland muß sein!“ Das „Sanctus“ von Schubert erklang, dargeboten vom Männerchor unter Hugo Kallfleiters Leitung. Und nachdem darauf vom Seidemann-Quartett Handels Largo vorgetragen war, wandte sich Stello, Gauleiter Oberbürgermeister Vetter an die Erschienenen, und besonders an die Angehörigen der Gefallenen. Die letzteren seien inmitten ihrer Arbeit von heimtückischen Feindbomben überfallen und hingerichtet worden. Und auch ihr Tod sei ein Opfertod für Deutschland. Unser Vaterland stehe im harten Kampf um seine Freiheit und Zukunft. Alles Leben müsse erkämpft werden, das sei beim einfachen Samenkorn, beim Kind der Mutter und bei einem ganzen Volke so.

Auch die Gefallenen haben gekämpft, mit offenen Augen, als Soldaten der Heimat. Und ihr Schritt in die Ewigkeit ist eine Tat für ihr Volk gewesen und deshalb nicht vergebens. Sie sind für uns nicht tot, sondern leben weiter durch ihre letzte Opfertat; und ihre Namen werden unverblüht sein, für Deutschland und vor allem für unsere Vaterstadt Hagen. Und das ist ihre Mahnung: Niemals den Glauben an Deutschland verlieren! Deshalb streben wir ihnen nach, deshalb kämpfen wir, damit der Führer sein Ziel, Deutschlands Freiheit, erreichen kann.

Stello, Gauleiter Vetter legte dann im Namen von Gauleiter Albert Hoffmann einen Kranz an der Trauerstätte nieder, mit den Worten, daß wir alle im Sinne der Toten kämpfen wollen für den Führer, Volk und Vaterland. Es erklang die Weise vom guten Kameraden, die Fahnen senkten sich, und die Anwesenden grüßten mit erhobener Hand die Toten, die von uns schieben, die aber unzergeren bleiben und denen das immerwährende Gedenken ihrer Heimatstadt bleibt.

Nochmals klangen Führerworte auf und Männergesang, und mit den Liedern der Nation wurde die Trauerfeier beschloßen. Die Gefallenen aber mögen ruhen in der Gewißheit, daß das deutsche Volk kämpfen wird bis zum letzten für die Freiheit des Vaterlandes, für die auch die Gefallenen gekämpft und gekämpft haben.

Bericht der Hagener Zeitung v. 7.3.1945 über die Trauerfeier für einen Teil der am 28.2.1945 getöteten Personen. (StadtA Hagen)

Die Verluste unter der Bevölkerung

Der Luftangriff am 28.02.1945 hatte die Stadtteile Altenhagen und Eckesey sowie Teile von Boelerheide mit großer Wucht getroffen und umfangreiche Zerstörungen sowie hunderte Tote verursacht. Eine Liste aller in amtlichen Dokumenten erfassten Namen von getöteten Personen befindet sich am Ende des Beitrags. Der Luftangriff und seine Auswirkungen kann durch die archi-

varische Überlieferung gut rekonstruiert werden. Zu jedem Luftangriff zwischen dem 15. Mai 1940 und 13. April 1945 wurde von der Hagener Luftschutzleitung eine Akte angelegt, so auch in diesem Fall.¹³¹⁾

Die Personenverluste liegen nach der Schlussmeldung der Luftschutzpolizei Hagen bei 281 getöteten Deutschen – dort mit dem Vermerk, dass die Zahl wegen der Verschütteten nicht endgültig sei – und bei 64 getöteten Ausländern. 180 verwundete Deutsche und 30 verwundete Ausländer werden aufgeführt.¹³²⁾ Interessant ist die Verteilung der Verluste und Verwundeten auf die Örtlichkeiten ihres Todes bzw. der Verwundung. Demnach wurden 54 Männer, 52 Frauen, 28 Kinder, ein Beamter der Feuerschutzpolizei und 18 Kriegsgefangene – insgesamt 153 Personen – innerhalb eines Luftschutzraumes getötet. Demgegenüber fanden 60 Männer, 58 Frauen, 20 Kinder, acht Angehörige der Wehrmacht, 27 Kriegsgefangene und 19 ausländische Arbeitskräfte – insgesamt 192 Personen – außerhalb eines Luftschutzraums den Tod. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den verletzten Personen, hier standen nach der „LS-Schlussmeldung“ 54 Personen innerhalb, 160 Personen außerhalb eines Luftschutzraumes gegenüber.

Sterberegister und Verlustlisten

Eine weitere wichtige amtliche Quelle neben der Schadensmeldungen der Luftschutzpolizei, um die Verluste eines Luftangriffs nachzuvollziehen, sind die durch das Standesamt in Hagen angelegten Sterberegister. Mit ihrer Hilfe konnten 306 getötete Personen namentlich belegt werden. Durch die Hagener Polizei wurde des Weiteren eine Akte über die tot geborgenen Personen geführt, die nicht identifiziert werden konnten.¹³³⁾ Anhand dieser Quelle konnten der auf Grundlage der standesamtlichen Sterberegister erstellten Liste der zu Tode gekommenen Personen acht weitere Opfer hinzugefügt werden. Insgesamt können derzeit 314 Tote des Luftangriffs vom 28. Februar 1945 anhand der standesamtlichen Sterberegister nachgewiesen werden.

Die in der vorliegenden Verlustliste im Vergleich zur polizeilichen Schlussmeldung vor-

handene Diskrepanz von 36 getöteten Deutschen bzw. 31 Ausländer kann derzeit nicht aufgeklärt werden. Da diese Differenz bei den Personenverlusten in den Schadensmeldungen mehrfach aufgeführt worden ist und bei der Zählung sogar zwischen in- und außerhalb des Luftschutzraums unterschieden wurde, dürfte es sich nicht um Rechenfehler, sondern um tatsächlich geborgene, durch die Luftschutzpolizei registrierte Tote handeln. Die Bergung und Registrierung der bei Bombardierungen getöteten Zwangsarbeiter und Kriegsgefangenen wurde oft mit weniger Sorgfalt erledigt, wie mehrere Beispiele in Hagen und anderen Städten zeigen. Darüber hinaus verstarben einige Verletzte später in Krankenhäusern und Lazaretten, ohne dass sie durch dem Hagener Standesamt gemeldet wurden.

Bis zu ihrer „Schlussmeldung“ am 10. März 1945 registrierte die Hagener Luftschutzpolizei 358 getötete Personen, darunter 64 ausländische Arbeitskräfte und Kriegsgefangene.¹³⁴⁾ Hinter der Zahl von 281 getöteten Deutschen war vermerkt worden, dass sie wegen Verschütteten noch nicht endgültig sei. Dennoch dürfte die Verlustzahlen des Luftangriffs am 28. Februar 1945 die Obergrenze von 400 Personen wohl nicht überschritten haben.

Eine Auswertung der durch standesamtliche Sterberegister belegte 314 Getöteten ergibt folgendes Bild: Von den 306 identifizierbaren Opfern waren 278 Deutsche, die restlichen 28 Ausländer, in der Regel Kriegsgefangene oder zivile Zwangsarbeiter. Unter den 28 im Sterberegister aufgeführten, getöteten Ausländern kamen zwölf aus Frankreich und zehn aus der Sowjetunion; zwei Niederländer, ein Belgier, ein Italiener, ein Pole und ein Tscheche waren ebenfalls darunter. In der Mehrheit waren es Männer im Alter zwischen 22 und Mitte 40, was ein weiterer Hinweis auf ihre Verwendung als Arbeitskräfte ist.

Von den 278 deutschen Opfern waren 146 weiblichen Geschlechts, 98 von ihnen waren verheiratet. Bei den nicht verheirateten Frauen handelt es sich in der Hauptsache um die Töchter von älteren getöteten Personen.

Inhaber dieser Arbeitskarte ist kein Pole

Arbeitskarte

ukrainischer Arbeitskräfte

aus den besetzten russischen Gebieten

und

Bescheinigung

über eingezahlte Lohnersparnisse

Artürchow, Iwan

(Zu- und Vorname)

linker Zeigefingerabdruck



rechter Zeigefingerabdruck



Hagen

№ 830



mf. 140 gr/qm 11. 41. 14000 / 90 / H/0295

Umschlagblatt V a 5760.

Bei dem US-amerikanischen Luftangriff am 28.2.1945 wurden zahlreiche ausländische Zwangsarbeit und Kriegsgefangene getötet. Allein bei den Federnwerken Paul Plate in Eckesey fanden mindestens 25 Zwangsarbeiter den Tod. Darunter war der 19-jährige Iwan Artürchow aus Makejewka im Oblast Jusowka (1924-1961 Stalino, heute Donezk) im ukrainischen Donezbecken. Artürchow wurde seit dem 12.4.1942 in Hagen als „Hilfsarbeiter“ beschäftigt, auf seiner Arbeitskarte ist sein Tod am 28.2.1945 vermerkt.

Eine solche Zusammensetzung der getöteten Personen kennzeichnete auch die am 15. März 1945 im Hochbunker in der Körnerstraße ums Leben gekommenen Menschen.¹³⁶⁾ Allerdings war der Anteil von Ortsfremden unter den rund 370 Toten im Bunker Körnerstraße deutlich höher, als unter den getöteten Personen des Luftangriffs am 28. Februar 1945. Die Erklärung dürfte in der Nähe des Hochbunkers zum Hager Hauptbahnhof, der deshalb von zahlreichen Durchreisenden aufgesucht wurde, sowie in der Bombardierung eines geschlossenen Wohngebiets beim US-amerikanischen Tagesangriff zu suchen sein.

Besonders tragisch ist das Geschehen um den schon im Tagebuch von Richard Römer erwähnten, durch „Volltreffer“ von Sprengbomben zerstörten evangelischen Kindergarten in der Droste-Hülshoff-Straße 45. Hier wurden zwei Diakonissinnen und eine nicht gesicherte Anzahl von Kindern getötet, darunter zumindest ein dreijähriges Kind. Insgesamt waren über 50 der registrierten getöteten Personen vom Alter her Kinder und Jugendliche, darunter auch drei Kinder unter einem Jahr. Die ältesten Opfer waren über 80 Jahre alt. Soldaten oder andere Vertreter staatlicher und kommunaler Dienststellen wie Polizei, Organisation Todt (OT) oder Feuerschutzpolizei waren von diesem Luftangriff nach den Sterberegistern kaum betroffen; die Luftschutzpolizei verzeichnete in ihrer Schlussmeldung acht Angehörige der Wehrmacht und einen der Feuerschutzpolizei. Dabei handelte es sich um den bereits erwähnten Kommandeur der Hager Feuerschutzpolizei, Major und SS-Sturmabführer Otto Ulrich.

Abwurfzone des Luftangriffs

Betrachtet man die Straßen, in denen es die meisten Todesopfer gegeben hat, kann ein relativ klar umrissenes Abwurfgebiet erkannt werden. Dieses Areal lag im Umkreis des wegen der dichten Bewölkung für das „Gee-H“-Funkleitsystem gewählten „Main Point of Impact“ auf den Sammelgleisen südlich der Fuhrparkbrücke. „Bombenteppiche“ trafen vor allem das Bahngelände sowie die umliegenden Straßen, namentlich die Eckeseyer-,

die Eichendorff-, die Droste-Hülshoff-, die Freiligrath-, Lenau-, Allee- und Brinkstraße. Die meisten Personenverluste waren auf und in Gebäuden entlang der Eckeseyer Straße zu beklagen. Abgesehen von den 28 bzw. 64 getöteten Ausländern kamen lediglich sechs getötete Personen nicht aus Hagen.

Der Luftangriff traf den Stadtteil Eckesey sowie Teile von Altenhagen und Boelerheide mit voller Wucht und richtete schwere Verwüstungen auf dem Eisenbahngelände sowie in den anliegenden Wohn- und Industriegebieten an. Die Opfer waren überwiegend dort wohnhafte ältere Personen, Frauen und Kinder. Die Tatsache, dass mehr als die Hälfte aller Getöteten außerhalb von Luftschutzeinrichtungen umkam, zeugt zudem von der Überraschung und der großen Geschwindigkeit, mit der der Angriff durchgeführt wurde.

Diese Feststellung verwundert schon, da die Bevölkerung bereits eine halbe Stunde vor Beginn des Luftangriffs – um 14:35 Uhr – durch Sirensignale über den „Fliegeralarm“ alarmiert worden war. Möglicherweise rechnete die Bevölkerung in Hagen am frühen Nachmittag des 28. Februar mit keinem Luftangriff auf ihre Stadt. An den vergangenen Tagen wurden immer wieder zahlreiche An- und Überflüge gemeldet, auch erfolgte die Auslösung von Luftwarnungen und Fliegeralarm, auf denen kein Bombenabwurf folgte. Allerdings fielen, wie erwähnt, bereits gegen 14:50 Uhr mehrere Bomben auf Haspe, so dass diese Erklärung das Verhalten der Bevölkerung nicht nachvollziehbar macht.

Erinnerungs- und Gedenkkultur

Der US-amerikanische Tagesangriff am 28. Februar 1945 auf Hagen erlebte im November 1989 eine Rezeption, die bis in die neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts charakteristisch für die öffentliche Gedenkkultur des Bombenkriegs im Nachkriegsdeutschland war.¹³⁶⁾ Ausgangspunkt war ein vom Hager Stadtarchivar Walter Karl Boguslaw Holz (1909-1993) veröffentlichter Aufsatz über den Luftangriff an diesem Tag.¹³⁷⁾ Der 1972 pensionierte Holz hatte den Bombenkrieg seit seiner ersten Bewertung 1947 in dem Werk „Ein Jahrtau-



Die am 19.11.1989 an dem Wohnhaus in der Eichendorffstraße 5 in Eckesey angebrachte Gedenktafel für mehrere am 28.2.1945 dort getötete Personen. (StadtA Hagen)

send Raum Hagen" nicht aus den Augen verloren.¹³⁸⁾ Nach einem ersten erfolglosen Versuch, gegen Mitte der fünfziger Jahre einen Arbeitskreis Luftkriegsdokumentation zu gründen, leitete Holz spätestens 1979 einen damals existierenden Arbeitskreis des Hagerer Heimatbundes mit dieser Aufgabenstellung, dessen Gründung und Tätigkeit allerdings nur unvollständig nachzuvollziehen ist.¹³⁹⁾

Am 19. November 1989 wurde auf Initiative von Walter K. B. Holz und den Mitgliedern seines Arbeitskreises an dem Wohnhaus in der Eichendorffstraße 5 im Hagerer Stadtteil Eckesey eine bronzene Tafel mit dem Namen von zwölf Personen feierlich eingeweiht; der Eckeseyer Männerchor begleitete die kleine Feier, der evangelische Pfarrer richtete einige Worte an die Anwesenden.¹⁴⁰⁾ Bei den namentlich aufgeführten Personen handelt sich um die bei dem US-amerikanischen Tagesangriff getöteten Bewohner des damals an dieser Stelle zerstörten Gebäudes. Neben dem „Ehrenhain“ für die Opfer des Luftkriegs auf dem Remberg-Friedhof in Hagen sowie entsprechenden Begräbnisorten auf weiteren

Hagerer Friedhöfen ist die Gedenktafel an dem Wohnhaus in Eckesey bislang das einzige konkret auf die Toten eines Luftangriffs bezogene Denkmal im Hagerer Stadtgebiet und anscheinend auch in der Region.

- 1) Siehe besonders das 1979 bis 2008 durch das Militärgeschichtliche Forschungsamt der Bundeswehr in Potsdam (seit 2012: Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr) hrsg. Reihenwerk *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*, Bd. 1-10, Stuttgart u. München 1979-2008. Hierzu Müller, Rolf-Dieter: „Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg“. Konzeption und Erfahrungen eines wissenschaftlichen Großprojekts., in: *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 56 (2008), H. 4, S. 301-326.
- 2) Vgl. etwa Arnold, Jörg / Süß, Dietmar / Thießen, Malte (Hg.): *Luftkrieg. Erinnerungen in Deutschland und Europa*, München 2009; Süß, Dietmar: *Tod aus der Luft. Kriegsgesellschaft und Luftkrieg in Deutschland und England*, München 2011. Für Hagen siehe Blank, Ralf: *Hagen im Zweiten Weltkrieg. Bombenkrieg, Rüstung und Kriegsalltag in einer westfälischen Großstadt 1939-1945*, Essen 2008.
- 3) Zur Auseinandersetzung vgl. Süß, Dietmar: „Massaker und Mongolensturm“. Anmerkungen zu Jörg Friedrichs umstrittenem Buch: „Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945“, in: *Historisches Jahrbuch* 124 (2004), S. 521-543; Blank, Ralf: Jörg Friedrich – Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg. Eine kritische Auseinandersetzung, in: *Militärgeschichtliche Zeitschrift* 63 (2004), H. 1, S. 175-186.
- 4) Exemplarisch für Hagen siehe Blank, Ralf: Zerstört und vergessen? Hagen, das Ruhrgebiet und das Gedächtnis des Krieges, in: Arnold, Jörg / Süß, Dietmar / Thießen, Malte (Hg.): *Die „Katastrophe“ im europäischen Gedächtnis – Erinnerung an den Luftkrieg 1940-2000*, Göttingen 2009 [= Beiträge zur Geschichte des 20. Jahrhunderts 10], S. 162-182.

- 5) Für einen Überblick siehe Blank, Ralf: Kriegsalltag und Luftkrieg an der „Heimatfront“, in: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 9: Die deutsche Kriegsgesellschaft 1939 bis 1945, Tbd. 1: Politisierung – Vernichtung – Überleben. Hg. im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes von Jörg Echternkamp, München 2004, S. 357-461.
- 6) Zum alliierten Luftkrieg siehe Overy, Richard: Der Bombenkrieg, Europa 1939–1945, Berlin 2014 sowie Boog, Horst: Die alliierte Bomberoffensive gegen Deutschland und die Reichsluftverteidigung in der Schlussphase des Krieges, in: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 10 (Der Zusammenbruch des Deutschen Reiches und die Folgen des Zweiten Weltkriegs), Tbd. 1 (Die militärische Niederwerfung der Wehrmacht), Stuttgart 2008, S. 777–884; Boog, Horst: Strategischer Luftkrieg in Europa und Reichsluftverteidigung 1943–1944, in: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 7 (Das Deutsche Reich in der Defensive), München 2001, S. 3–415.
- 7) Blank, Ralf / Korthals, Andreas / Weidner, Marcus: Hagen – 15. März 1945. Zerstörte Stadt, Besetzung und Kriegsverbrechen. Essen 2020 [= Hagener Beiträge zur Kultur und Geschichte 1].
- 8) Im Fall des britischen Luftangriffs am 15.3.1945 die genaue Zielpunkte, Codenamen des „Master Bombers“ usw., die erst nach der Drucklegung in den National Archives in Kew bei London erschlossen werden konnten.
- 9) Arias Meneses, Pablo: Vergessene Opfer. NS-Euthanasie in Hagen, Hagen 2019 [= Hagener Geschichtshefte 8].
- 10) Blank, Ralf: Bürokraten, Polizisten und NS-Täter. Ein biographischer Exkurs zur Gestapo in Hagen, in: Westfälische Forschungen 59 (2009), S. 409–431.
- 11) Blank, Ralf: Mobilisierung im Krieg. Der Gau Westfalen-Süd 1943–1945, in: Werner, Oliver (Hg.): Mobilisierung im Nationalsozialismus. Institutionen und Regionen in der kriegsorientierten Wirtschafts- und Strukturpolitik des „Dritten Reiches“ 1936 bis 1945, Paderborn 2013 [= Nationalsozialistische Volksgemeinschaft 3]; Blank, Ralf: Energie für die „Vergeltung“. Die Akkumulatoren Fabrik AG Hagen und das deutsche Raketenprogramm im Zweiten Weltkrieg, in: Militärgeschichtliche Zeitschrift 66 (2007), S. 101–118.
- 12) Vgl. exemplarisch Stöcker, Rainer: Tatort Hagen 1933–1945. Geschichte der Hagener Arbeiterbewegung, Bd. 3, Essen 1993; Barbero, Giuseppe: Kreuz hinter Drahtverhau, in: So wie es eigentlich gewesen. Erinnerungen von Zeitzeugen, Teil 2, hg. vom Hagener Geschichtsverein, Hagen 2002 [dt. Übersetzung der Originalausgabe: La Croce tra i Reticolati, Torino 1946].
- 13) Operational Numbers Bomb Targets (Germany), compiled by „Intelligence“, Headquarters, Bomber Command, R.A.F., 1938; The National Archives (TNA) Kew, AIR 10/1637.
- 14) Operational Numbers of Bomb Targets in Germany, issued by the Air Staff, Air Ministry, September 1940; TNA Kew, AIR 10/3993.
- 15) BIOS Final Report No. 181: German Spring Making Industry, London 1945.
- 16) Blank, Ralf: Hagen im Zweiten Weltkrieg. Bombenkrieg, Kriegsalltag und Rüstung in einer westfälischen Großstadt 1939–1945, Essen 2008, S. 142 f.
- 17) Blank/Korthals/Weidner, Hagen – 15. März 1945, S. 272 ff.
- 18) Enemy Branch, Ministry of Economic Warfare: Bomber's Baedeker. Guide to the Economic Importance of German Towns and Cities, 2.1.1943, hier S. 292-297 (Hagen and District); TNA, AIR 14/2662.
- 19) Bombing Objectives in Germany, December 1917-November 1918, November 1918 (Lord Tiverton); TNA Kew, AIR 1/460. Vgl. hierzu Blank, Ralf: „Heimatfront“ unter Bomben? Die Anfänge des strategischen Luftkriegs, in: An der „Heimatfront“ – Westfalen und Lippe im Ersten Weltkrieg, hrsg. vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Münster 2014, S. 136-147.
- 20) Ergänzung der „Atlantic Directive“ v. 9.3.1941 am 18.3.1941, ediert in Webster, Charles/Frankland, Noble: The Strategic Air Offensive against Germany 1939-1945, Vol. I-IV, London 1961, hier Bd. IV, S. 133-134.
- 21) Hierzu die 2. überarbeitete und aktualisierte Auflage des „Bomber's Baedeker“ (Mai 1944), hier Bd. 1, S. 296 (Hagen and District), S. 338 (Hanover); TNA Kew, AIR 14/2662.
- 22) Blank, Ralf: Ruhrschlacht. Das Ruhrgebiet im Kriegsjahr 1943, Essen 2013; Blank, Ralf: The Battle of the Ruhr, 1943. Aerial Warfare against an Industrial Region, in: Labor History Review 70 (2012), S. 35-48.
- 23) Blank, Ralf: Hagen im Zweiten Weltkrieg, S. 189 ff.
- 24) Ebd., S. 246 ff.
- 25) Blank/Korthals/Weidner, Hagen – 15. März 1945.
- 26) Blank, Ralf: Luftangriffe auf Schwerte im Zweiten Weltkrieg. Ein Aspekt der Stadtgeschichte, T 1-2, in: Hohenlimburger Heimatblätter, T. 1: Jg. 58 (1997), S. S. 307-317; T. 2, Jg. 59 (1998), S. 27-33.
- 27) Blank, Ralf: „Target Gudgeon“ - Hamm und die alliierte Luftkriegsführung 1940 bis 1944, in: Der Märker 59 (2010), S. 86-97.
- 28) Exemplarisch siehe die Zielbeschreibung in District Target Map No. 103 - Hagen and District, 25.2.1942; TNA, AIR 40/1522.
- 29) Einen guten Überblick geben Mierzejewski, Alfred C.: Bomben auf die Reichsbahn. Der Zusammenbruch der deutschen Kriegswirtschaft 1944-1945, Freiburg i. Br. 1993 sowie Golücke, Friedhelm: Der Zusammenbruch Deutschlands – eine Transportfrage? Der Altenbeker Eisenbahnviadukt im Bombenkrieg 1944/45, Paderborn 1990.
- 30) Mierzejewski, Bomben auf die Reichsbahn., S. 56 ff.
- 31) Zur alliierten Luftaufklärung siehe Fussell Keen, Patricia: Eyes of the Eighth. A Story of the 7th Photographic Reconnaissance Group, 1942–1945, Sun City 1996; Nesbit, Roy Conyers: Eyes of the RAF. A History of Photo-Reconnaissance, Stroud 1998; Babington Smith, Constance: Evidence in Camera. The Story of Photographic Intelligence in the Second World War, Gloucestershire 2004. Zu Fotoaufklärungseinsätzen 1944/45 über Hagen siehe Blank/Korthals/Weidner, Hagen – 15. März 1945, S. 78 ff.
- 32) Army Mapping Service (AMS) GSGS 4416; National Archives and Record Service (NARA) College Park, RG 77, Series M 641.
- 33) Eine digitalisierte Ausgabe der Karte liegt im StadtA Hagen, Kartensammlung Digi, vor.
- 34) Mierzejewski, Bomben auf die Reichsbahn, S. 138.
- 35) Ebd., S. 79 f.
- 36) Einen detaillierten Überblick über die Operationen der 8th USAAF gibt Freeman, Roger A.: The Mighty Eighth War Diary, ed. with Alan Crouchman and Vic Maslen, London 1990.
- 37) HQ 1st Air Division, Field Order No. 583, 19.12.1944; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1712.
- 38) 40th Bomb Wing, Field Orders Dezember 19, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4150.
- 39) HQ 1st Air Division, Field Order No. 583, 19.12.1944; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1712.
- 40) Flender, Hans-Martin: Der Luftangriff auf Siegen am 16. Dezember 1944, Siegen 1979.
- 41) HQ 1st Air Division, Annex No. 4 to F.O. 583, Cancel „B“ Task Force to GH-620; NARA College Park, RG 18, NM6 7A, Box 1670.
- 42) HQ 1st Air Division, Field Order No. 584, 20.12.1944; NARA College Park, RG 18, NM6 7A, Box 1724.
- 43) Die Annahme, der Verschiebehof in Vorhalle sei in den alliierten Zielplanungen für Angriffsmissionen unberücksichtigt geblieben, muss nunmehr korrigiert werden, s. Blank, Hagen im Zweiten Weltkrieg, S. 282; Blank/Korthals/Weidner, Hagen – 15. März 1945, S. 83 f.
- 44) Zu den Luftoperationen zum Jahreswechsel 1944/45 und Anfang 1945 siehe Freeman, The Mighty Eighth War Diary und Middlebrook, Martin / Everitt, Chris: The Bomber Command War Diaries. An operational reference book, 1939–1945, Harmondsworth u. a. 1985.

- 45) Ardennen 1944 – Die letzte deutsche Offensive und das Ende zum Untergang im Westen, in: Das Schlüsselsjahr 1944, hrsg. von der Bayrischen Landeszentrale für politische Bildungsarbeit, München 2007, S. 249-271.
- 46) Blank, Ralf: Bitter Ends. Das letzte halbe Jahr des Zweiten Weltkriegs im Ruhrgebiet 1944/45, Essen 2014, S. 21 f.
- 47) Berkel, Alexander: Krieg vor der eigenen Haustür. Rheinübergang und Luftlandung am Niederrhein 1945, Wesel 2004.
- 48) Für einen fundierten Überblick vgl. Zimmermann, John: Pflicht zum Untergang. Die deutsche Kriegführung im Westen des Reiches 1944/45, Paderborn 2009 [= Zeitalter der Weltkriege 4].
- 49) Blank, Bitter Ends, S. 17 ff.
- 50) Zu den Kämpfen vgl. Trost, Ralph: Eine gänzlich zerstörte Stadt. Nationalsozialismus, Krieg und Kriegsende in Xanten, Münster 2004.
- 51) HQ 8th USAAF APO 634: Intops Summary No. 304, 28.2.1945; TNA, AIR 40/823.
- 52) 384th BG, Briefing Notes, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 53) HQ 8th USAAF Tactical Report of Mission, Operation 854, February 28, 1945; TNA, AIR 40/823.
- 54) HQ 9th Bombardment Division (M), Intelligence Report of Operations, Mission Reports, February 1945, Air Force Historical Research Agency (AFHRA), Maxwell AFB, Microfilm B 5755, B 5804.
- 55) 306th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1098; 384th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677; 379th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1539; 303rd Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 853.
- 56) HQ 8th USAAF APO 634: Intops Summary No. 304, 28.2.1945; TNA, AIR 40/823.
- 57) 41st Bomb Wing, Combat Mission Summary, Mission No. 304, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4421.
- 58) 384th Bomb Group, Gee-H bombing data, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 59) McArthur, Charles W.: Operations Analysis in the United States Army Eighth Air Force in World War II, Providence 1990 [= History of Mathematics 4], S. 174 ff.; Brown, Louis: A Radar History of World War II. Technical and Military Imperatives, Washington 1999, S. 323.
- 60) HQ 1st Air Division, Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 61) Zu "Chaff" und "Window" vgl. Price, Alfred: The History of US Electronic Warfare, Vol. I-III, Alexandria 1984, hier Vol. I, S. 169 ff.
- 62) HQ 1st Air Division, Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153; 384th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 63) 384th Bomb Group, Pre-Briefing Target Study; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 64) 1983 war Arauz ein Mitbegründer der Veteranengruppe der 384th Bomb Group und hatte über zehn Jahre den Vorsitz inne.
- 65) HQ 8th USAAF APO 634: Intops Summary No. 304, 28.2.1945; TNA, AIR 40/823.
- 66) Clinton F. Ball machte 1941 den Abschluss in West Point, ab Juli 1942 gehörte er der 8th USAAF an, seit November 1942 als Captain und Kommandeur der 511st Squadron. Im Juli 1943 wurde er zum Major, im Februar 1944 zum Lieutenant Colonel befördert. Er war als Kommandeur der 511st Bomb Squadron u. a. an der Mission am 17.8.1943 gegen die Kugellagerwerke in Schweinfurt beteiligt. Ball blieb nach Kriegsende in Europa bei der USAF und wurde als Colonel 1952-1956 im Office Deputy Chief of Staff im Hauptquartier der US Air Force eingesetzt. 1958 finden wir ihn als Director of Targets im Headquarters Pacific Air Force in San Francisco.
- 67) 41st Bomb Wing, Combat Mission Summary, Mission No. 304, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4421.
- 68) 306th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1098.
- 69) 379th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1539.
- 70) John R. Martin war im Dezember 1943 zum 1st Lieutenant befördert worden, zu Beginn seiner zweiten Einsatzzeit im August 1944 war er Captain und übernahm das Kommando über die 526th Bomb Squadron der 379th Bomb Group. Im März 1945 erfolgten seine Beförderung zum Major und die Versetzung als stellv. Kommandeur zur 303rd Bomb Group.
- 71) 303rd Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 853.
- 72) HQ 1st Air Division, Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 73) 384th Bomb Group, Gee-H bombing data, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 74) HQ 1st Air Division, Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 75) HQ 1st Air Division, Annex 3 to Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 76) 40th Bomb Wing, Field Orders February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 77) 41st Bomb Wing, Combat Mission Summary, Mission No. 304, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4421.
- 78) Joiner, O. W. Ollie: History of the 364th Fighter Group, Marceline 1991.
- 79) 384th BG, Briefing Notes, 28.2.1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 80) 384th BG, Pre-Briefing Target Hagen, 28.2.1945, 06:45 h; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 81) 384th BG, Briefing Notes, Briefing Officer, Captain Samuel F. Arauz, 28.2.1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 82) 384th BG Briefing notes, 28.2.1945, Hagen; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 83) Ebd.
- 84) Individual Casualty Questionnaire T. E. Elherne; Missing Air Crew Report, #43-37635, 23.3.1943, Hengstey M/Y; NARA College Park, RG 92, No. 13612.
- 85) HQ 1st Air Division, Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 86) 40th Bomb Wing, Field Orders February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153; 41st Bomb Wing, Combat Mission Summary, Mission No. 304, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4421.
- 87) Zu "Gee" siehe Price, Alfred: Instruments of Darkness. The History of Electronic Warfare, Los Altos 1977, S. 98-104.
- 88) HQ 1st Air Division, Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 89) HQ 1st Air Division, Field Order No. 643; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153. Hieraus auch im Folgenden zitiert.
- 90) 306th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1098.
- 91) 40th Bomb Wing, Field Orders February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4153.
- 92) 384th Bomb Group, Mission Report February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 93) Ebd.
- 94) Für die Luftschutzleitung Hagen entstand so der Eindruck, dass der Bombenverband in drei „Angriffswellen“ unterteilt gewesen war, die nach ihren Angaben um 15.05-15.07 Uhr, 15.08-15.10 Uhr und 15.32 Uhr ihre Bomben auslösten; Schadensakte 72. Luftangriff, 28.2.1945, StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 7741.

- 95) Operational Narrative Mission of 28 February, 1945 to Hagen, Germany by 303rd Bomb Group; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 1677.
- 96) P.F.F. Interpretation Report T-60; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4421.
- 97) 41st Bomb Wing, Combat Mission Summary, Mission No. 304, February 28, 1945; NARA College Park, RG 18, Entry NM6 7A, Box 4421.
- 98) HQ 8th USAAF Tactical Report of Mission, Operation 854, February 28, 1945; TNA, AIR 40/823.
- 99) Meldung über die Einflüge am 28.2.1945, Luftwaffenführungsstab Ic / M-Feind H.Qu., 1.3.1945; BAMA, RL 2 II / 840.
- 100) HQ 8th USAAF Tactical Report of Mission, Operation 854, February 28, 1945; TNA, AIR 40/823.
- 101) Die US-amerikanische Maßeinheit "short ton" beträgt 907 kg einer metrischen Tonne.
- 102) Tausende Güterwagen mit Nachschub im Rheinland zerboht, in: Nachrichten für die Truppe, Nr. 319, Donnerstag, 1. März 1945, S. 4.
- 103) Hierzu die Luftschutztagesmeldungen des Regierungspräsidenten in Arnsberg, Meldungen v. 1.3.-10.3.1945.
- 104) Köhn, Gerhard: Bomben auf Soest. Tagebücher, Berichte, Dokumente und Fotos zur Erinnerung an die Bombardierungen und das Kriegsende vor 50 Jahren, Soest 1994 [= Soester Zeitschrift 106], S. 238 f.
- 105) Fings, Karola: Krieg, Gesellschaft und KZ. Himmlers SS-Baubrigaden, Paderborn 2005, S. 262.
- 106) Interpretation Report S.A. 3295, Attack on Hagen Marshalling Yard on 28. Feb 1945; TNA, AIR 40/823.
- 107) Operational Record Book No 542 Squadron, March 1945; NAL, AIR 27/2017/59.
- 108) Sortie 106G/4708, 542 Squadron, 9.3.1945, 16.30 h; NCAP, Plot 30051.
- 109) Blank/Korthals/Weidner, Hagen – 15. März 1945, S. 52 ff.
- 110) Ebd., S. 55 ff.
- 111) Sortie US7/37C, 13 Squadron, 15.3.1945, 15.15 h; NCAP, Plot 31093. Ab dem 27.2.1945 nummerierte der ACIU alle Einsätze der 7th Photo Group mit angefügten Buchstaben für die Squadron: A für die 27 Squadron, B für die 13 Squadron, C für die 14 Squadron und D für die 22 Squadron, siehe Eyes of the Eighth, S. 372.
- 112) Interpretation Report No. 3970, 16.3.1945; NARA College Park, RG 243, Entry 92e (32), Box 729.
- 113) Am 28.2. 1945 gab das Warnkommando Hagen folgende Alarmierungen: 11.11 ÖLW, 11.51 Alarm, 12.20 VLz., 12.25 LZ; 13.43 ÖLW, 13.45 Alarm, 14.27 VLz., 14.35 Alarm, 15.48 VLz., 16.32 LZ; 19.37 ÖLW, 20.40 LZ; KTB Luftschutzleitung Hagen, Bd. 3, Eintr. v. 28.2.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, 12479.
- 114) Der Chef der Ordnungspolizei, Luftlagemeldungen Januar bis April 1945; Luftlage Reich, Luftlagemeldungen ziviler Dienststellen, Bundesarchiv, Abt. Militärarchiv Freiburg, RL 4/407.
- 115) Schadensakte 72. Luftangriff, 28.2.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 7741. Die Meldung findet sich auch in den Unterlagen des Regierungspräsidenten, s. Luftschutz-Tagesmeldung v. 1.3.1945, LS-Ort Hagen, ediert in: Luftschutztagesmeldungen des Regierungspräsidenten in Arnsberg, 1943 bis 1945 [Faksimiledruck, hrsg. vom Regierungspräsidenten Arnsberg 1986], S. 247.
- 116) Die Brandpackungen wurden u. a. in Hagen durch die Luftschutzpolizei sichergestellt. Der Abwurf von Sabotagebrandpackungen, die in großer Zahl nach dem Angriff am 28.2.1945 in Hagen aufgefunden wurden, war offenbar Teil der Operation „Braddock II“; Memorandum (Selfton Delmer), Operation Braddock: Proposal for participation by Black Propaganda, 8.8.1944; NAL, FO 898/397. Vgl. auch die Flugblattzeitung „Nachrichten für die Truppe“, hier die Ausgaben Nr. 163 v. 26.9.1944, Nr. 309 v. 19.2.1945 und Nr. 318 v. 28.2.1945 mit Berichten über diese Brandpackungen, ediert in Kirchner, Flugblattpropaganda im Zweiten Weltkrieg. Flugblätter aus England, aus den USA, Nachrichten für die Truppe, Bd. 12, Erlangen 1992.
- 117) Heinrich Carl Otto Ulrich, geb. 1887 in Aken an der Elbe, lernte Maschinenbauer (Werkmeister), nach dem Wehrdienst gehörte er ab Dezember 1918 der Berufsfeuerwehr in Spandau, ab 1919 dann der Berufsfeuerwehr in Guben an. 1927 wechselte er als Brandmeister nach Hagen und übernahm hier die Leitung der Berufsfeuerwehr, 1932 als Branddirektor zusätzlich auch die des Reinigungsamts, 1940 wurde er zum Hauptmann, im folgenden Jahr zum Major befördert. Am 1.4.1933 trat Ulrich in die NSDAP ein, am 1.6.1940 wird er als SS-Mann in die Allgemeine SS aufgenommen und zeitgleich zum SS-Sturmabführer befördert. Im August 1947 wurde er posthum durch den Entnazifizierungs-Hauptausschuss der Stadt Hagen in die Kategorie III (Belastet) eingestuft. Im Verfahren wurde durch die Stadtverwaltung betont, dass Ulrich „keine Beförderungen auf Grund seiner politischen Einstellung“ erhalten hatte und „ein hervorragender Feuerwehrmann“ war. Deshalb erhielt seine bei dem Luftangriff am Abend des 15.3.1945 schwer verletzte und seitdem behinderte Witwe, der einzige Sohn des Ehepaars war im Krieg gefallen, anteilmäßig eine Hinterbliebenenrente zugesprochen; StadtA Hagen, Personalakten, PA 1332.
- 118) Schluss-Schadensmeldung v. 10.3.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 7741.
- 119) KTB Luftschutzleitung Hagen, Bd. 3, Eintr. v. 28.2.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 12479.
- 120) Schluss-Schadensmeldung v. 10.3.1945, Luftangriff am 28.2.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 7741.
- 121) Tagebuch Otto Rommel, Eintr. v.1.3.1945; Privat
- 122) Blank, Ralf (Hg.): „Hilflos steht man vor all dem Grauen“. Tagebücher aus der Kriegs- und Nachkriegszeit 1943–1948, Essen 2015, hier S. 212 f. (Tagebuch Richard Römer, Eintr. v. 1.3.1945).
- 123) KTB Luftschutzleitung Hagen, Bd. 3, Eintr. v. 28.2.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 12479.
- 124) Blank, Hilfos steht man vor all dem Grauen. Zur Biografie siehe S. 37 ff. Das Tagebuch von Richard Römer befindet sich seit 2015 im StadtA Hagen, SamHa 1071.
- 125) Ebd., S. 212 f. (Tagebuch Richard Römer, Eintr. v. 1.3.1945).
- 126) Ebd.
- 127) Tagebuch Otto Rommel, Eintr. v. 6.3.1945; Privat
- 128) Zu den Verlusten vgl. Blank/Korthals/Weidner, Hagen – 15. März 1945, S. 393 ff.
- 129) Hagener Zeitung v. 27.2.1945; StadtA Hagen, Zeitungssammlung.
- 130) Hagener Zeitung v. 1. u. 7.3.1945; StadtA Hagen, Zeitungssammlung.
- 131) Schadensakte 72. Luftangriff am 28.2.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 7741
- 132) Schluss-Schadensmeldung v. 10.3.1945, Luftangriff am 28.2.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 7741.
- 133) Landesarchiv NRW, Abteilung Westfalen, Polizeipräsidium Hagen, K700 2343
- 134) Schluss-Schadensmeldung zum Luftangriff am 28.2.1945 v. 10.3.1945; StadtA Hagen, Hagen 1, Nr. 7741.
- 135) Blank/Korthals/Weidner, Hagen – 15. März 1945, S. 250.
- 136) Siehe für einen Überblick und die Einordnung der Hagener Rezeption Blank, Zerstört und vergessen?
- 137) Holz, Walter K. B.: Der 72. Luftangriff auf Eckesey. Bomben auf Eckesey, in: Hagener Heimatkalender 1 (1960), S. 104-107.
- 138) Holz, Walter K. B.: Ein Jahrtausend Raum Hagen, Hagen 1947, hier bes. S. 243.
- 139) Holz, Walter K. B.: Orthodoxes Archivdenken oder Geschichtsämter, Hagen 1979, S. 71-81.
- 140) Eine Schilderung der Einweihung enthält der heimatkundliche Aufsatz: Dieckmann, Frank: War der alliierte Bombenkrieg als Terror gegen den Terror teilweise verbrecherisch?, in: Hagener Heimatbuch 46 (2005), S. 81-87.

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
001	803/45	Alberts, Erna geb. Wallbrecher	26.12.1908	28.02.1945	Lenastr. 35	Erstickungstod	Bachstr. 29
002	586/45	Albrecht, Klara Elfriede geb. Ködding	21.04.1912	28.02.1945	Droste-Hülshoff-Str.	Schwere Körperverletzungen	Schillerstr. 40
003	678/45	Anischewski, Maria Katharina	24.01.1929	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Verschüttung	Freiligrathstr. 18
004	2588/45	Arndt, Paul Friedrich	29.06.1886	28.02.1945	Eckeseyer Str. 112	Vollkommen zerstückt	Friedensstr. 110
005	705/45	Babinger, Elfriede Elisabeth geb. Kwiatkowski	11.08.1913	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Erstickungstod	Buscheystr. 66
006	782/45	Bahne, Marie Caroline Henriette geb. Treue	23.02.1885	28.02.1945	Eckeseyer Str. 135	Erstickungstod	Eckeseyer Str. 135
007	712/45	Balabanow, Grigori (SU)	17.03.1924	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Erstickungstod	Dödterstr. 10
008	629/45	Balke, Friedhelm	25.01.1941	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	n.a.	Eckeseyer Str. 202
009	628/45	Balke, Johanna geb. Biskoping	04.11.1893	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Kopf- u. Brustquetschungen	Eckeseyer Str. 202
010	565/45	Balz, Josef August	13.03.1875	02.03.1945	Johannes-Hospital	Zerreißung der Lunge	Wielandplatz 20
011	611/45	Bartelheim, Anna Magdalena geb. Graf	07.09.1901	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Brustquetschungen	Grimmstr. 1
012	855/45	Baulig, Christel	04.11.1939	28.02.1945	Brinkstr. 90	Erstickt u. verbrannt	Brinkstr. 90
013	854/45	Baulig, Elisabeth Gertrud geb. Müller	04.04.1908	28.02.1945	Brinkstr. 90	Erstickt u. verbrannt	Brinkstr. 90
014	517/45	Baumann, Ilse	07.03.1930	28.02.1945	Eckeseyer Str. 194	Erstickung	Eckeseyer Str. 180
015	798/45	Becker, Josefina geb. Holz	05.09.1891	28.02.1945	Alleestr. 31	Verbrennungstod	Boeler Str. 19
016	730/45	Benwe, Maria Adelheid geb. Schulze	25.11.1917	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Erstickungstod	Einhausstr. 11
017	724/45	Binet, Eugen (F)	22.11.1907	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Durch Bombsplitters total zerrissen	12 Cite du Moulin, Caen Calvados
018	K700/2338 946/45	Bisterfeld, Wilhelm	18.01.1888	17.03.1945	Johannes-Hospital	Kopfverletzungen u. Brustquetschungen	Schillerstr. 27
019	641/45	Blaesing, Gustav	13.01.1868	28.02.1945	Fuhrparkstr. 7	Verbrennungen u.	Fuhrparkstr. 7

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
020	532/45	Blankenagel, Auguste geb. Schiffmann	20.06.1888	28.02.1945	Eckeseyer Str. 111	Quetschungen	Eckeseyer Str. 111
021	679/45	Bock, Karola Auguste	29.03.1926	28.02.1945	Mühlenbrinkstr. 20	Erstickung durch Verschüttung	Mühlenbrinkstr. 20
022	696/45	Boecker, Fritz	13.08.1898	28.02.1945	Brinkstr. 56	Schädelverletzung	Erfstr. 23
023	541/45	Böcker, Gerda	29.03.1931	01.03.1945	Marien-Hospital	Verschüttung	Gasstr. 9
024	550/45	Böhme, Johann Emil	13.11.1907	28.02.1945	Behringstr. 14	Schädelbruch	Behringstr. 14
025	1124/45	Bolschukow, Leo (SU)	19.04.1918	28.02.1945	Lager Eichendorffstr. 16	Innere Verletzungen n.a.	Lager Eichendorffstr. 16
026	653/45	Bongartz, Horst Dieter	07.12.1941	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Abriss des Kopfes	Eckeseyer Str. 183a
027	718/45	Boite, Werner Martin Heinrich	19.05.1931	28.02.1945	Lenastr. 35	Verschüttung	Lenastr. 35
028	1459/45	Bouecke, Helene geb. Stamm	03.06.1912	28.02.1945	Eckeseyer Str. 146	Verschüttung u. Verbrennung	Eckeseyer Str. 146
029	634/45	Brauer, Franz	10.11.1894	28.02.1945	Uhlenbruchstr. 1	Vollständige Körperzerschmetterung	Uhlenbruchstr. 1
030	691/45	Brause, Anna geb. Reimann	27.01.1897	28.02.1945	Fuhrparkstr. 7	Verbrennung	Fuhrparkstr. 7
031	602/45	Brause, Karl	26.12.1937	28.02.1945	Fuhrparkstr. 7	Verbrennung	Fuhrparkstr. 7
032	688/45	Brenne Elke Anneliese	17.05.1941	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Verschüttung	Eichendorffstr. 5
033	687/45	Brenne, Klara Elisabeth geb. Feldhoff	28.04.1915	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Verschüttung	Eichendorffstr. 5
034	580/45	Breuer, Jürgen	26.08.1940	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Schädelbruch	Eichendorffstr. 5
035	734/45	Breukmann, Elfriede geb. Achenbach	01.08.1901	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Erstickungstod	Eckeseyer Str. 183a
036	733/45	Breukmann, Johannes Ludwig	20.12.1902	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Erstickungstod	Eckeseyer Str. 183a
037	759/45	Brockmann, Ferdinand Heinrich	12.09.1899	28.02.1945	Sedanstr. 37	Brustquetschungen	Sedanstr. 37
038	717/45	Brose, Gisela Erna Maria	05.08.1936	28.02.1945	Brinkstr. 90	Verbrennung	Freiligrathstr. 22

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
039	649/45	Brüninghaus, Lina geb. Heyink	29.06.1870	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Verschüttung	Eichendorffstr. 5
040	508/45	Büchner, Toni Lina geb. Eckhardt	17.11.1885	28.02.1945	Johannes-Hospital	Zertrümmerung des rechten Unterschenkels, Verblutung	Eckesey Str. 146
041	777/45	Bürger, Hermann	07.10.1882	28.02.1945	Eckesey Str. 202	n.a.	Eckesey Str. 202
042	726/45	Clain, Lubtiste (F)	16.07.1906	28.02.1945	Eckesey Str.	Bombensplitter am Kopf	Saint et Oise, Limay
043	603/45	Claus, Heinrich	18.10.1901	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Schädelzertrümmerung	Düppelstr. 10
044	544/45	Clever, Waltraud	20.03.1930	28.02.1945	Droste-Hülshoff- Str. 17	Erstickung	Droste-Hülshoff-Str. 17
045	683/45	Craemer, Heinz Gottfried	13.02.1940	28.02.1945	Eckesey Str. 124	Innere Verletzungen	Eckesey Str. 124
046	528/45	Daniel, Gertrud Luise	18.01.1927	28.02.1945	Eckesey Str. 58	Zerschmetterung des ganzen Körpers	Oberwengern 9, Volmarstein
047	542/45	Dodenhöft, Johann	10.03.1869	28.02.1945	Eckesey Str.	Erstickung	Konkordiastr. 8
048	595/45	Dörr, Jakob	28.10.1885	01.03.1945	Marien-Hospital	Brustverletzung	Eckesey Str. 158
049	630/45	Driesche, Gustav van den (F)	10.05.1921	28.02.1945	Droste-Hülshoff- Str.	Vollständige Zertrümmerung der Schädeldecke	Eckesey Str. 169
050	521/45	Droste, Friedrich Wilhelm	01.10.1898	28.02.1945	Overbergstr. 132	Zerschmetterung des ganzen Körpers	Overbergstr. 132
051	806/45	Dumond, Andre (F)	05.09.1906	28.02.1945	Lager Eckesey Str.	Totale Körperzertrümmerung	Lager Eckesey Str.
052	722/45	Dumtziuff, Richard August	17.06.1882	28.02.1945	Fuhrparkstr.	Innere Verletzungen	Schwerter Str. 108
053	539/45	Dux, Rudolf Oskar	16.03.1914	28.02.1945	Eckesey Str.	Schwere innere Verletzungen	Buscheystr. 38
054	505/45	Ellerfeld, Hugo	13.10.1891	28.02.1945	Eichendorffstr.	Schädelverletzung	Lukasstr. 6
055	497/45	Engelhardt, Johanna Anneliese	11.02.1929	28.02.1945	Freiligrathstr. 26	Erstickung	Malmkestr. 3
056	804/45	Ecks, Joachim	03.05.1938	28.02.1945	Lenastr. 35	Erstickungstod	Eckesey Str. 139
057	570/45	Epker, Josef	08.05.1886	28.02.1945	Eckesey Str.	Erstickung	Altenhagener Str. 73
058	587/45	Ernert, Heinrich	15.10.1880	28.02.1945	Alleestr.	Schwere	Bachstr. 12,

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
		Leander					Wuppertal-Vohwinkel
059	770/45	Essel, Roger (F)	20.03.1924	28.02.1945	Theo-Sanders-Str. 20, Lager der Ziegelei Vohmann	Zertrümmerung des Körpers	Theo-Sanders-Str. 20, Lager der Ziegelei Vohmann
060	538/45	Euscher, Auguste Margarete geb. Lahr	12.06.1908	28.02.1945	Goethestr. 92	Schwere innere Verletzungen	Goethestr. 92
061	1126/45	Eybirtzen, Hermanus (NL)	09.08.1922	28.02.1945	Theo-Sanders-Str. 20	n.a.	Theo-Sanders-Str. 20
062	774/45	Favresse, Paul (F)	29.09.1922	28.02.1945	Eckeseyer Str., Tankstelle	Zerschmetterung des Körpers	Grimmstr. 10
063	553/45	Finger, Willi	04.10.1906	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Bombenvolltreffer	Elberfelder Str. 38, Sprockhövel
064	614/45	Fischer, Edith	24.01.1935	28.02.1945	Wielandplatz 14	Kopf- und Brustverletzungen	Wielandplatz 14
065	613/45	Fischer, Pauline Laura Amalie geb. Sprekeler	04.12.1891	28.02.1945	Wielandplatz 14	Schädel- u. Körperverletzungen	Wielandplatz 14
066	729/45	Flachsmeier, Anna geb. Durst	22.10.1902	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Schädelbruch	Gorch-Fock-Str. 17
067	1305/45	Fliege, Ewald	26.05.1882	27.03.1945	Johannes-Hospital	Splitterverletzungen	Eckeseyer Str. 171
068	600/45	Floren, Anna geb. Riemann	29.12.1912	28.02.1945	Droste-Hülshoff-Str.	Schwere Körperverletzung	Wielandplatz 19
069	788/45	Flörke, Anna Maria geb. Dies	26.11.1870	28.02.1945	Lenastr. 35	Zerschmetterung des ganzen Körpers	Lenastr. 35
070	787/45	Flörke, Erich	08.03.1904	28.02.1945	Lenastr. 35	Zerschmetterung des ganzen Körpers	Lenastr. 35
071	789/45	Flörke, Ludwig	05.11.1865	28.02.1945	Lenastr. 35	Zerschmetterung des Körpers	Lenastr. 35
072	582/45	Freitag, Richard Josef	26.07.1914	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Erstickung	Birkenstr. 26
073	498/45	Frese, Emma Lina geb. Schmidt	01.04.1891	28.02.1945	Theo-Sanders-Str. 40	Erstickung	Theo-Sanders-Str. 40
074	741/45	Fricke, Emilie geb. Werthmann	25.06.1896	28.02.1945	Freiligrathstr. 14	Schädelbruch	Freiligrathstr. 14

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
075	740/45	Fricke, Otto Ewald Ludwig	07.07.1894	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Erstickungstod	Freiligrathstr. 14
076	584/45	Fritz, Erna geb. Klemke	25.10.1911	28.02.1945	Eckesey Str. 202	Zerschmetterung des ganzen Körpers	Lindenstr. 13
077	K700/2338 1154/45	Gabala, Anna geb. Figge	27.05.1882	28.02.1945	Allgemeines Krankenhaus	Splitterverletzungen am ganzen Körper	Bismarckstr. 2
078	904/45	Gans, Hildegard geb. Wiedenbruch	20.12.1910	28.02.1945	Wielandplatz 22	Verbrennung	Wielandplatz 22
079	826/45	Gans, Ottilie	04.06.1928	28.02.1945	Wielandplatz 22	Erstickungstod	Wielandplatz 22
080	827/45	Gans, Otto	24.11.1906	28.02.1945	Wielandplatz 22	Erstickungstod	Wielandplatz 22
081	510/45	Gehrmann, Karoline	08.06.1899	28.02.1945	Johannes-Hospital	Abriss beider Füße, schwere Körper- verletzungen, Kopfprellung	Turmstr. 4
082	624/45	Geitz, Henriette Wilhelmine Luise geb. Blümer	01.01.1883	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Schädelzertrümmerung	Freiligrathstr. 18
083	1643/45	Geldermann, Johann Friedrich	08.05.1904	28.02.1945	Brinkstr. 90	n.a.	Saurenhausstr. 10, Vohwinkel
084	522/45	Glienke, Bernhard Otto Albert	05.08.1879	28.02.1945	Behringstr. 17	Zerschmetterung des Kopfes	Behringstr. 17
085	513/45	Gogarten, früher Ochse, Friedrich Wilhelm	14.07.1892	28.02.1945	Güterbahnhof	Schädelverletzung	Randweg 41
086	610/45	Göbel, Doris	06.10.1943	28.02.1945	Wielandplatz 14	Kopfverletzungen	Wielandplatz 4
087	762/45	Gönnig, Alwine Wilhelmine geb. Huhnstock	30.09.1904	28.02.1945	Eckesey Str. 202	Erstickungstod	Kurfürstenstr. 7
088	622/45	Graf, Doris Luise Erna	22.07.1941	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Brustquetschung	Freiligrathstr. 41
089	617/45	Graf, Ingrid Maria Irmgard	17.10.1934	28.02.1945	Freiligrathstr. 22	Schwere Kopf- u. Brustverletzung	Freiligrathstr. 22
090	621/45	Graf, Irmgard	06.12.1939	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Schädelzertrümmerung	Freiligrathstr. 41
091	623/45	Graf, Irmgard Anna Henriette Luise geb.	09.01.1910	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Brustquetschungen	Freiligrathstr. 41

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
		Zeppenfeld					
092	615/45	Graf, Klemens Otto	10.02.1899	28.02.1945	Freiligrathstr. 22	Schädelzertrümmerung	Freiligrathstr. 22
093	616/45	Graf, Magdalene Hilde	30.08.1930	28.02.1945	Freiligrathstr. 22	Kopf-, Bauch- u. Brustquetschung	Freiligrathstr. 22
094	773/45	Gratton, Roger (F)	08.05.1924	28.02.1945	Eckeseyer Str., Tankstelle	Erstickungstod	Wehringhauser Str., Lager der Firma Pfeffer
095	566/45	Greese, Amalie Elfriede geb. Siringhaus	02.12.1912	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Erstickung	Freiligrathstr. 41
096	2067/45	Gregori, Iwan (SU)	25 – 30 Jahre alt	28.02.1945	Marien-Hospital	Zertrümmerung der linken Schulter u. des Oberarms, starker Blutverlust	Unbekannt
097	828/45	Gregerski, Ludwig (SU)	10.10.1897	28.02.1945	Lager Eichendorffstr. 16	Erstickungstod	Lager Eichendorffstr. 16
098	732/45	Grothaus, Gustav Adolf	09.12.1906	28.02.1945	Hameckestr. 13	Zerschmetterung des Körpers	Hameckestr. 13
099	697/45	Gröning, Martin	26.02.1875	28.02.1945	Boeler Str. 3	Totale Verbrennung	Boeler Str. 3
100	784/45	Grunwald, Johann Gottfried	06.07.1867	28.02.1945	Friedensstr. 120	Erstickungstod	Friedensstr. 120
101	765/45	Hahn, Gustav Daniel	24.04.1880	05.03.1945	Marien-Hospital	Schädelbasisbruch	Alleestr. 15
102	531/45	Hahn, Marianna geb. Cegelska	14.08.1879	28.02.1945	Wielandplatz 14	Schädelverletzung	Wielandplatz 14
103	672/45	Hain, Maria Gertrud geb. Padberg	09.07.1912	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Erstickungstod	Lindenstr. 8
104	500/45	Hall, Hermann	13.05.1898	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schwere Körperverletzung durch Bombenvolltreffer	Bachstr. 22
105	545/45	Hanses, Anna	03.07.1926	28.02.1945	Eckeseyer Str. 146	Zertrümmerung des Schädels	Schillerstr. 35
106	1145/45	Hamburg, Luise Auguste	16.08.1907	28.02.1945	Droste-Hülshoff-Str. 45	Erstickung durch Verschüttung	Droste-Hülshoff-Str. 45
107	865/45	Hartmann, Karoline Friederike geb.	15.11.1859	28.02.1945	Lenaustr. 35	Verbrennung	Lenaustr. 35

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
108	512/45	Lindenberg Hartung, Christel	10.11.1935	28.02.1945	Theo-Sanders-Str., Behelfsheim	Schädelverletzungen	Theo-Sanders-Str., Behelfsheim
109	511/45	Hartung, Margareta geb. Brakelsberg	30.12.1903	28.02.1945	Theo-Sanders-Str., Behelfsheim	Schädelverletzung	Theo-Sanders-Str., Behelfsheim
110	618/45	Hellweg, Anna Hedwig geb. Peter	21.04.1908	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Kopf- u. Brustquetschungen	Vorhaller Str. 2
111	619/45	Hellweg, Detlef	08.08.1944	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Kopf- u. Brustquetschungen	Vorhaller Str. 2
112	555/45	Hellweg, Karl	08.09.1901	02.03.1945	Johannes-Hospital	Brustquetschungen Zertrümmerung des linken Armes, Herz- u. Kreislaufschwäche	Kreuzweg 11
113	620/45	Hellweg, Manfred	25.12.1940	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	n.a.	Vorhaller Str. 2
114	743/45	Henkel, Emmi Ursula	09.06.1938	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Erstickungstod	Eckeseyer Str. 114
115	742/45	Henkel, Lydia Berta	30.07.1933	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Erstickungstod	Eckeseyer Str. 114
116	514/45	Hennecke, Gustav Robert	29.05.1881	28.02.1945	Auf der Fuhrparkbrücke	Schwere Verletzungen durch Vortreffer	Augustastr. 55
117	526/45	Hennig, Elfriede Gertrud	09.11.1926	28.02.1945	Eckeseyer Str. 58	Schwere körperliche Verletzungen	Oberwegern 9, Volmarstein
118	693/45	Henning, Georg Stephanus	10.04.1886	28.02.1945	Eckesey	n.a.	Ahrstr. 6
119	892/45	Herold, Paul Robert	27.03.1874	13.04.1945	Marien-Hospital	Komplizierter Unterschenkelbruch	Eckeseyer Str. 194
120	776/45	Herzog, Elfriede geb. Lorenz	18.02.1912	28.02.1945	Marien-Hospital	Schädelbruch	Eckeseyer Str. 115
121	761/45	Hesse, Ludwig Arnold Heinrich	07.08.1889	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	n.a.	Eichendorffstr. 5
122	710/45	Hesterberg, Lina geb. Schüssler	14.11.1870	28.02.1945	Hameckestr. 13	Schädelbruch	Boeler Str. 70
123	665/45	Heumann, Johanne Christine geb. Mielke	17.12.1903	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Schwere Körperverschüttung	Freiligrathstr. 12
124	2339/45	Heugens, Albert (B)	27 Jahre	28.02.1945	Eckeseyer Str. 112	n.a.	n.a.
125	597/45	Hoepner, Gertrud	29.10.1929	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Erstickungstod	Freiligrathstr. 9

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
		Elisabeth					
126	548/45	Höller, Fritz	04.07.1877	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Erstickung	Hovestadtstr. 17
127	496/45	Holsiepe, Fritz	31.07.1887	28.02.1945	Fuhrparkstr. 16	n.a.	Buschheyrstr. 68
128	736/45	Hopf, Adolf	26.09.1868	28.02.1945	Boeler Str. 19	Erstickung u. Verbrennung	Boeler Str. 19
129	725/45	Huet, Alexander (F)	24.01.1916	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Durch Bombsplitter total zerrissen	2 Sevres, Airvault
130	652/45	Isenberg, Paul Anton	25.08.1872	28.02.1945	Röntgenstr. 9	Verschüttung	Röntgenstr. 9
131	660/45	Jacobsohn, August Karl Heinrich Wilhelm	12.08.1883	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Zertrümmerung des Körpers	Eckeseyer Str. 183a
132	661/45	Jacobsohn, Dorothee Charlotte Sophie geb. Schasse	26.02.1884	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Zerschmetterung des Körpers	Eckeseyer Str. 183a
133	655/45	Jaekel, Karl Wilhelm Franz	26.09.1899	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Verschüttung	Memeler Str. 5
134	810/45	Jäger, Klara Auguste Friederike geb. Lategahn	05.07.1893	28.02.1945	Lenastr. 11	Erstickungstod	Lenastr. 35
135	809/45	Jäger, Paul Heinrich	05.08.1891	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Erstickungstod	Lenastr. 35
136	599/45	Jacobsohn, Wilhelmine geb. Feldhaus	14.01.1897	28.02.1945	Eckeseyer Str. 146	Schädelverletzung	Eckeseyer Str. 146
137	704/45	Jeoffre, Andre (F)	06.03.1922	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Bombsplitter im Gehirn	Yorkstr. 6
138	807/45	Jewtuctowa, Helene geb. Kiwill (SU)	25.11.1913	28.02.1945	Am Fuhrpark	Erstickungstod	Lager Boeler Str.
139	663/45	Jönsson, Marie geb. Hintzmann	15.11.1868	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Schädelzertrümmerung	Gorch-Fock-Str. 17
140	560/45	Kascheike, Magrit Lina	28.04.1925	28.02.1945	Sedanstr.	Schädelzertrümmerung	Franklinstr. 24
141	739/45	Keppler, Alexander (PL)	09.10.1911	28.02.1945	Hameckestr. 5	Erstickung durch Verschüttung	Gorch-Fock-Str. 20
142	524/45	Kesting, Friedrich Wilhelm	12.12.1893	28.02.1945	Wielandplatz 21	Zerschmetterung des Kopfes	Wielandplatz 21
143	190/45 Haspe	Kesselschlager, Ernst Wilhelm	21.12.1881	20.03.1945	Hospital zum Hl. Geist Haspe	Asthenischer Knöchelbruch	Prentzelstr. 23

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
144	637/45	Kleb, Berta geb. Schlag	20.03.1887	28.02.1945	Behringstr. 18a	Kopf- u. innere Verletzungen	Behringstr. 18a
145	769/45	Klein, Regina geb. Emonds	14.11.1892	28.02.1945	Wielandplatz 8	Erstickungstod	Wielandplatz 8
146	664/45	Kleine, Josef	05.11.1903	28.02.1945	Eckeseyer Str. 224	Verschüttung	Wielandplatz 11
147	557/45	Klüe, Augustinus	20.06.1894	28.02.1945	Theo-Sanders-Str.	Innere Verletzungen	Alleestr. 60
148	558/45	Klüe, Elisabeth Adele geb. Becker	30.06.1900	28.02.1945	Theo-Sanders-Str.	Innere Verletzungen	Alleestr. 60
149	559/45	Klüe, Heinz Georg	16.09.1930	28.02.1945	Theo-Sanders-Str.	Innere Verletzungen	Alleestr. 60
150	577/45	Knoop, Dorothea Emilie geb. Klein	21.12.1902	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Erstickung	Gorch-Fock-Str. 17
151	575/45	Knoop, Ernst Otto August	25.03.1898	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Erstickung	Gorch-Fock-Str. 17
152	576/45	Knoop, Heinrich	10.06.1932	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Schädelbruch	Gorch-Fock-Str. 17
153	556/45	Koerdt, Helga	26.10.1926	28.02.1945	Droste-Hülshoff-Str.	Zertrümmerung des ganzen Körpers	Eckeseyer Str. 182
154	1733/45	Kolodziej, Viktoria geb. Bzdok	20.12.1900	28.02.1945	Eckeseyer Str. 115	Verbrennung 3. Grades	Eckeseyer Str. 115
155	779/45	Kölsche, Emma Klara geb. Rath	05.11.1874	28.02.1945	Lenastr. 35	Verbrennung	Lenastr. 35
156	694/45	Kowalew, Feodor (SU)	20.09.1898	28.02.1945	Lager Gasstr.	n.a.	Lager Gasstr.
157	731/45	Kroll, Eugenie geb. Hufeisen	06.10.1895	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Verschüttung	Eckeseyer Str. 183a
158	783/45	Kruse, Henriette Auguste geb. Weinreich	26.09.1896	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Erstickungstod	Eichendorffstr. 5
159	719/45	Krüner, Adele geb. Baehr	14.01.1916	03.03.1945	Johannes-Hospital	Brust- u. Bauchquetschungen	Schillerstr. 40
160	720/45	Krüner, Marlies	04.10.1943	28.02.1945	Droste-Hülshoff-Str. 5	Verschüttung	Schillerstr. 40
161	763/45	Krüner, Renate	04.10.1943	06.03.1945	Marien-Hospital	Schädelverletzungen	Schillerstr. 40
162	682/45	Küther, Karl August Wilhelm	15.08.1878	28.02.1945	Fuhrparkstr. 18	Verschüttung	Fuhrparkstr. 18

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
163	589/45	Kuhenne, Ernestine Wilhelmine geb. Hold	11.07.1895	28.02.1945	Schillerstr. 7	Schädelzertrümmerung	Schillerstr. 7
164	1144/45	Kwasny, Frieda Anna	10.11.1908	28.02.1945	Droste-Hülshoff- Str. 45	Erstickung durch Verschüttung	Droste-Hülshoff-Str. 45
165	685/45	Lange, Anna Emilie geb. Reimold	16.09.1901	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Schädel- u. Brustquetschung	Gorch-Fock-Str. 17
166	684/45	Lange, Friedrich	26.06.1907	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Schädelbruch u. Bauchquetschung	Gorch-Fock-Str. 17
167	686/45	Lange, Margarete Anna	19.10.1933	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Schädel- u. Brustquetschung	Gorch-Fock-Str. 17
168	670/45	Lauber, Emma Anna Ida geb. Lorenz	23.08.1881	28.02.1945	Eichendorffstr. 11	Erstickungstod	Eichendorffstr. 11
169	771/45	Lecuru, Jean (F)	01.01.1904	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Schädelbruch	Volmarsteiner Str. 5- 7, Lager Schamottwerk Klönne(?)
170	745/45	Leisch, Franz Josef	27.02.1915	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Kopf- u. Brustquetschungen	Schöntaler Str. 37, Weiter
171	1479/45	Leithaus, Karl August	30.07.1881	28.02.1945	Lenastr.	Durch Volltreffer zerschmettert	Eckeseyer Str. 149
172	572/45	Lollert, Luise Elise Ammelie geb. Feldhaus	04.01.1889	28.02.1945	Eckeseyer Str. 146	Schädelverletzung u. Erstickung	Eckeseyer Str. 146
173	669/45	Lorenz, Erika	07.08.1926	28.02.1945	Droste-Hülshoff- Str. 45	n.a.	Droste-Hülshoff-Str. 45
174	715/45	Löwe, Friedrich Wilhelm	27.03.1883	28.02.1945	Hameckestr. 13	Schädel- u. Brustquetschung	Hameckestr. 13
175	716/45	Löwe, Johanna geb. Jankowski	24.05.1883	28.02.1945	Hameckestr. 13	Erstickung infolge Verschüttung	Hameckestr. 13
176	554/45	Lück, Heinrich Otto Ewald	11.07.1909	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Körperverschüttung durch Volltreffer	Melzer Str. 2
177	645/45	Lücking, Wilhelmine geb. Menke	14.04.1900	28.02.1945	Eckeseyer Str. 212	Zertrümmerung des Kopfes	Weg zum Poethen 42, Herdecke

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
178	703/45	Lüttgen, Josef	28.02.1896	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Verschüttung	Friedhofstr. 7, Düsseldorf-Benrath
179	755/45	Markus, Heinrich Friedrich	05.10.1895	28.02.1945	Vereinsstr. 25	Erstickungstod	Vereinsstr. 25
180	785/45	Mathes, Margarete geb. Wallbrecher	13.12.1916	28.02.1945	Lenastr. 35	Schwere Körperverletzung	Lenastr. 35
181	738/45	Meyer, Wilhelm	05.01.1894	28.02.1945	Fuhrparkstr.	Verbrennung	Elmenhorststr. 50
182	1347/45	Mond, Emil Ernst	17.05.1895	28.02.1945	Brinkstr. 10	Vollständige Verbrennung	Brinkstr. 10
183	707/45	Moors, Brunhilde	03.09.1944	28.02.1945	Hameckestr. 13	Kopf- u. Brustverletzungen	Hameckestr. 13
184	708/45	Moors, Inge Anna	03.08.1943	28.02.1945	Hameckestr. 13	Kopf- u. Brustquetschungen	Hameckestr. 13
185	706/45	Moors, Wilhelmine Maria geb. Hesterberg	29.03.1906	28.02.1945	Hameckestr. 13	Kopf- u. Brustquetschung	Hameckestr. 13
186	604/45	Moselage, Josef	29.04.1900	28.02.1945	Eckesey Str.	n.a.	Spichernstr. 7
187	690/45	Möthe, Klara	13.05.1938	28.02.1945	Eckesey Str. 202	Kopfverletzungen	Freiligrathstr. 10
188	689/45	Möthe, Maria Anna geb. Hoppe	15.05.1903	28.02.1945	Eckesey Str.	Kopfverletzungen	Freiligrathstr. 10
189	648/45	Münstermann, Margarete Berta Lina geb. Hedfeld	16.04.1913	28.02.1945	Eckesey Str. 93	Erhebliche Körperverletzungen	Eckesey Str. 93
190	506/45	Neuhaus, Martha Auguste Hedwig geb. Moratschke	11.04.1893	28.02.1945	Eckesey Str. 201	Schädelverletzung	Vorhaller Str. 22
191	574/45	Neumann, Mathilde Luise Wilhelmine geb. Klein	08.11.1884	28.02.1945	Pettenkofer Str.	Erstickung	Pettenkofer Str. (Behelfsheim)
192	635/45	Nieß, Emil Friedrich Wilhelm	05.11.1891	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Erstickungstod	Eichendorffstr. 11
193	K700/2338 1154/45	Ochse, Anastasia geb. Bordowski	07.10.1890	16.03.1945	Marien-Hospital	Verbrennungen 2. u. 3. Grades	Alleestr. 33
194	1123/45	Ommen, Jakobus van (NL)	10.10.1908	07.03.1945	Marien-Hospital	Körperverletzungen	Eckesey Str. 114
195	564/45	Osterlitz, Gertrud geb.	23.12.1905	28.02.1945	Eckesey Str.	Schwere Körperverletzung	Eckesey Str. 183

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
196	563/45	Wirtz Osterlitz, Hermann	15.05.1903	28.02.1945	183a Eckeseyer Str.	Schwere Körperverletzung	Eckeseyer Str. 183
197	638/45	Otto, Franz	24.12.1889	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schwere innere Verletzungen	Wehringhauser Str. 42
198	695/45	Parschyn, Nikolaus (SU)	22.07.1922	28.02.1945	Lager Gasstr.	n.a.	Lager Gasstr.
199	633/45	Parthesius, Katharina	29.10.1938	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Erstickung durch Verschüttung	Malmkestr. 8
200	632/45	Parthesius, Margarete Anna geb. Hellweg	09.01.1909	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Zertrümmerung des Körpers	Malmkestr. 8
201	797/45	Patberg, Anna Alma geb. Westerhoff	06.04.1881	28.02.1945	Alleestr. 31	Verbrennungstod	Alleestr. 31
202	796/45	Patberg, Heinrich	10.07.1879	28.02.1945	Alleestr. 31	Verbrennung	Alleestr. 31
203	754/45	Pellerei, Maria Emma Anna	14.08.1934	28.02.1945	Klopstockstr. 14	Schädelzertrümmerung	Klopstockstr. 14
204	753/45	Pellerei, Paul Josef Wilhelm	14.03.1939	28.02.1945	Klopstockstr. 14	Schädelzertrümmerung	Klopstockstr. 14
205	792/45	Peizing, Karl Otto	02.11.1885	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Schädelzertrümmerung	Freiligrathstr. 41
206	677/45	Peters, Anna Ida geb. Stindt	27.06.1883	28.02.1945	Theo-Sanders-Str. 32	Erschlagen durch Volltreffer	Theo-Sanders-Str. 32
207	711/45	Petig, Brunhilde	10.04.1942	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Verschüttet	Wielandplatz 6
208	1122/45	Popow, Sergius (SU)	05.05.1914	28.02.1945	Lager Eichendorffstr. 16	n.a.	Lager Eichendorffstr. 16
209	799/45	Porto, Ignazio (I)	23.04.1900	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Schwere Körperverletzung	Lager Hengstey
210	1121/45	Posselt, Franz (OT)	21.09.1893	05.03.1945	Marien-Hospital	Schwere Kopfverletzung	OT-Lager Herdecke
211	530/45	Quardt, Robert	12.02.1911	28.02.1945	Grünthalerstr.	Schädelverletzung	Mackensenstr. 5
212	662/45	Rath, August Wilhelm	20.10.1889	28.02.1945	Freiligrathstr. 45	Schädelzertrümmerung	Herderstr. 5
213	103/46	Rech, Adelheid	08.10.1923	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Bombentreffer	Berliner Str. 33a
214	1190/45	Reglinski, Franz	02.04.1880	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Erstickungstod durch Verschüttung	Alleestr. 31
215	499/45	Rehm, Heinrich	27.02.1873	28.02.1945	Nähe Grüntaler Str.	Splitterverletzung in der Brusthöhle	Weststr. 7

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
216	562/45	Richter, Eleonore Anneliese	28.09.1919	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Erstickung	Freiligrathstr. 41
217	561/45	Richter, Walter Paul (WH)	24.10.1910	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Erstickung	Freiligrathstr. 41
218	509/45	Riepert, Margareta Elisabeth	19.11.1931	28.02.1945	Johannes-Hospital	Schädelbruch	Freiligrathstr. 10
219	840/45	Rietzke, Elisabeth geb. Hoffmann	29.11.1896	28.02.1945	Stormstr. 25	Schädelzertrümmerung	Stormstr. 25
220	671/45	Risken, Arnold	13.11.1876	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Schädelzertrümmerung	Eckeseyer Str. 183a
221	801/45	Risken, Lina geb. Bremecker	16.07.1873	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Schwere Körperverletzungen	Eckeseyer Str. 183a
222	2007/45	Reglinski, Antonie geb. Borkowski	22.12.1887	28.02.1945	Alleestr. 31	Körperzerschmetterung	Alleestr. 31
223	601/45	Rehm, Adele Wilhelmine Margarete geb. Rosenthal	14.01.1910	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Schädelzertrümmerung	Freiherr vom Stein Str. 1
224	583/45	Rentrop, Paul Otto	20.01.1870	28.02.1945	Hameckestr. 11	Kopfverletzung	Hameckestr. 11
225	794/45	Ritter, Gottfried	26.12.1882	28.02.1945	Güterbahnhof	Brustkorquetschung	Brinkstr. 48a
226	647/45	Rother, Friedrich Wilhelm	13.04.1883	28.02.1945	Brinkstr.	Innere Verletzungen	Boeler Str. 19
227	772/45	Roze, Fernando (F)	06.06.1901	28.02.1945	Eckeseyer Str. 169	Schwere Körperverletzung	Vorhaller Str. 57a, Lager der Firma Theis
228	581/45	Ruhwedel, Ludwig Johann	06.10.1898	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Zerschmetterung des ganzen Körpers	Bachstr. 13
229	749/45	Runte, Heinrich Friedrich August	14.08.1874	28.02.1945	Hameckestr. 13	Schwere Kopfverletzung	Hameckestr. 13
230	748/45	Runte, Helene Ida geb. Sieringhaus	13.06.1870	28.02.1945	Hameckestr. 13	Schwere Kopfverletzung	Hameckestr. 13
231	552/45	Russe, Paul Hermann	09.08.1913	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schädelverletzung	Birkenstr. 56
232	1334/45	Schapolow, Iwan (SU)	05.08.1924	28.02.1945	Brinkstr. 100	n.a.	Brinkstr. 100
233	607/45	Schäfer, Hulda Adele	23.12.1882	28.02.1945	Fuhrparkstr. 7	Verbrennung	Fuhrparkstr. 7

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
234	608/45	geb. Elbertshagen Schäfer, Wilhelm Walter	30.03.1880	28.02.1945	Fuhrparkstr. 7	Verbrennung	Fuhrparkstr. 7
235	502/45	Scheidt, Klara Lina Hildegard geb. Behler	27.02.1914	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schwere Körper- u. Schädelverletzungen	Schabergstr. 6
236	525/45	Schenk, Anton	08.06.1898	28.02.1945	Boeler Str. 95	Innere Verletzungen	Boeler Str. 95
237	626/45	Schellewald, Heidemarie	17.06.1944	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Innere Verletzungen	Bolohstr. 57
238	625/45	Schellewald, Renate	16.04.1938	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Kopfverletzungen	Bolohstr. 57
239	709/45	Schilzow, Feodor (SU)	10.02.1916	28.02.1945	Auf der Fuhrparkbrücke	Schwere Körperverletzung	Friedensstr. 107
240	721/45	Schlicht, August Josef	24.11.1901	28.02.1945	Eckesey	Schädel- u. Lungenquetschung	Wacholderkamp 46
241	609/45	Schliepkorte, Elise geb. Neusüß	18.03.1889	28.02.1945	Fuhrparkstr.	Schädelzertrümmerung	Roßbacher Str. 3
242	520/45	Schmiedeknecht, August Heinrich Paul	16.12.1898	28.02.1945	Tankstelle Eckeseyer Str.	Schädelverletzung	Selbecker Str. 114
243	744/45	Schoch, Kurt	06.08.1889	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Innere Verletzungen	Wasserloses Tal 3b
244	640/45	Schulte, Wilhelm	13.10.1893	02.03.1945	Johannes-Hospital	Durchschuss des Rückens, innere Verblutung	Alleestr. 61
245	606/45	Schulz, Günter Willy Max	01.11.1908	28.02.1945	Marien-Hospital	Komplizierter Schädelbruch	Kniestr. 6
246	585/45	Schulz, Michael	22.09.1876	28.02.1945	Eckeseyer Str. 101	Zerschmetterung des ganzen Körpers	Hohlestr. 43
247	747/45	Schwarz, Dieter	26.08.1941	28.02.1945	Droste-Hülshoff- Str. 45	Verschüttung	Wielandplatz 18
248	666/45	Schymanski, Friedrich Wilhelm	15.09.1899	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Schädelverletzung	Düppelstr. 1
249	700/45	Segler, Lisette geb. Werner	08.05.1882	28.02.1945	Alleestr. 4	Verschüttung	Alleestr. 4
250	667/45	Severin, Josef	13.06.1901	28.02.1945	Behringstr. 18a	Brustquetschungen	Behringstr. 18a
251	578/45	Siewert, Rudolf	27.05.1890	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schwere	Rehstr. 25

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
252	569/45	Sirringhaus, Elfriede Wilhelmine geb. Erdmann	02.03.1889	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Körperverletzungen Erstickung	Freiligrathstr. 41
253	573/45	Smudla, Alvis (CZ)	12.05.1912	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schädelverletzung	Wohnheim Schwerter Str.
254	714/45	Solbach, Wilhelmine Hedwig geb. Welter	27.03.1893	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Erstickung infolge Verschüttung	Eichendorffstr. 5
255	590/45	Sperling, Eugenie Magdalene geb. Stein	04.06.1911	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Innere Verletzungen	Freiligrathstr. 41
256	1553/45	Sperling, Martha geb. Rutkowski	01.11.1911	11.04.1945	Johannes-Hospital	Halsdurchschuss, Lungenentzündung	Droste-Hülshoffstr. 19
257	591/45	Sperling, Paul Hans	29.05.1934	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Innere Verletzungen	Freiligrathstr. 41
258	592/45	Sperling, Rainer	11.01.1945	28.02.1945	Freiligrathstr. 41	Innere Verletzungen	Freiligrathstr. 41
259	501/45	Sporleder, Wilhelm August Peter Fritz	20.04.1905	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schädelbruch	Berliner Str. 59
260	681/45	Stahl, Lina Christina Lydia geb. Arndt	31.12.1888	28.02.1945	Friedensstr. 107a	Verschüttung	Friedensstr. 107a
261	651/45	Stark, Inge	09.08.1936	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Schwere Körperverletzungen	Straße der SA 35
262	650/45	Stark, Martha geb. Niekamp	26.12.1907	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Schädelzertrümmerung	Straße der SA 35
263	527/45	Stellmann, Helmut Mathias Wilhelm	10.03.1915	28.02.1945	Tankstelle Eckeseyer Str.	Zertrümmerung des Oberkörpers	Oberbrücke, Haus Ruhr
264	673/45	Strack, Emma Anna Ida geb. Lauber	18.07.1902	28.02.1945	Eichendorffstr. 11	Erstickungstod	Fehrbelliner Str. 14
265	680/45	Stratmann, Anton	17.01.1904	28.02.1945	Wielandplatz 2	Schwere Körper- u. Kopfverletzungen	Wielandplatz 2
266	811/45	Stuberg, Klara geb. Emmerich	27.02.1899	28.02.1945	Lenastr. 35	Verschüttung	Lenastr. 35
267	816/45	Tastet, Michel (F)	27.08.1922	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Erstickung	Iserlohner Str. 17
268	536/45	Taudte, Reinhold Friedrich	28.06.1869	28.02.1945	Boeler Str. 19	Schwere innere Verletzungen	Boeler Str. 19

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
269	533/45	Tebbe, Karl Josef	10.11.1885	28.02.1945	Stormstr. 34	Schädelverletzung	Stormstr. 34
270	567/45	Teckhaus, Ernst	12.10.1890	28.02.1945	Eckeseyer Str. 194	Innere Verletzungen	Eckeseyer Str. 183a
271	568/45	Teckhaus, Ida Selma geb. Seißer	01.11.1889	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183a	Erstickung u. innere Verletzungen	Eckeseyer Str. 183a
272	1189/45	Teich, Wilhelm Friedrich Ferdinand	14.06.1869	28.02.1945	Eckeseyer Str. 125	Schädelzertrümmerung	Eckeseyer Str. 125
273	543/45	Thiele, Eleonore	02.03.1929	28.02.1945	Droste-Hülshoff-Str.	Erstickungstod	Hameckestr. 7
274	516/45	Tilmann, Louis	25.03.1885	28.02.1945	Eckeseyer Str. 111	Schädelbruch	Eckeseyer Str. 180
275	760/45	Timmerbeul, Benno Max	27.07.1913	28.02.1945	Eichendorffstr. 5	Erstickungstod	Eichendorffstr. 5
276	675/45	Tolksdorf, Bernhard	01.01.1891	28.02.1945	Eckeseyer Str. 201	Innere Verletzungen	Eichendorffstr. 10
277	642/45	Tomaschewski, Ernst	17.12.1894	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Zerschmetterung des Körpers	Röntgenstr. 10
278	605/45	Tries, Elisabeth geb. Dick	25.02.1905	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Erstickung	Eckeseyer Str. 114
279	699/45	Tülk, Berta geb. Schreiber	05.01.1905	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	n.a.	Eckeseyer Str. 202
280	701/45	Tülk, Heinz Karl Waldemar	13.02.1931	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	n.a.	Eckeseyer Str. 202
281	698/45	Tülk, Johanna geb. Decker	15.09.1877	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Verschüttung	Eckeseyer Str. 202
282	702/45	Tülk, Karl Ludwig	27.06.1934	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	n.a.	Eckeseyer Str. 202
283	793/45	Ulrich, Heinrich Karl Otto (POL)	20.05.1887	28.02.1945	Fuhrparkstr. 16	n.a.	Fuhrparkstr. 16
284	750/45	Unkrig, Karl	13.01.1887	28.02.1945	Alleestr. 4	Schädelzertrümmerung	Alleestr. 4
285	571/45	Vedder, Ernst	28.02.1879	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Bombenvolltreffer	Selbecker Str. 105
286	863/45	Wallbrecher, Alfred August	08.09.1890	28.02.1945	Lenaustr. 35	Verbrennung	Lenaustr. 35
287	864/45	Wallbrecher, Hulda geb. Hartmann	01.07.1890	28.02.1945	Lenaustr. 35	Verbrennung	Lenaustr. 35
288	518/45	Wallbrecher, Wilhelm Karl Andreas	02.12.1908	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Schädelverletzung	Eckeseyer Str. 191a

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
289	529/45	Wassermeier, Amalia Anna	09.01.1927	28.02.1945	Eckeseyer Str. 58	Schwere körperliche Verletzungen	Oberwegern 9a, Volmarstein
290	593/45	Weber, Johann	26.07.1886	28.02.1945	Eichendorffstr. 16	Innere Verletzungen	Hameckestr. 11
291	596/45	Weiershäuser, Erwin Emil	24.11.1897	02.03.1945	Marien-Hospital	Schädelbruch u. Innere Verletzungen	Zur Höhe 31
292	515/45	Weinreich, Anna geb. Freund	29.03.1891	28.02.1945	Schillerstr. 7	Innere Verblutung, Erstickung	Schillerstr. 7
293	594/45	Weitkus, Franz	17.02.1906	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Erstickung	Volmestr. 78
294	551/45	Westerkamp, Heinrich Karl Max	30.10.1904	28.02.1945	Eckeseyer Str.	Schädelverletzung	Boeler Str. 197
295	644/45	Wigge, Else Margarete	07.12.1924	28.02.1945	Eckeseyer Str. 114	Innere Verblutungen	Alleestr. 8
296	656/45	Wilke, Heinrich	19.02.1934	28.02.1945	Lenastr. 35	Verschüttung	Lenastr. 35
297	657/45	Wilke, Hedwig geb. Faust	08.04.1909	28.02.1945	Lenastr. 35	Erstickungstod	Lenastr. 35
298	658/45	Wilke, Alfred	20.07.1936	28.02.1945	Lenastr. 35	Schwere Körperverletzung	Lenastr. 35
299	659/45	Wilke, Elvira	21.07.1940	28.02.1945	Lenastr. 35	Verschüttung	Lenastr. 35
300	636/45	Wilkinghoff, Anna geb. Overbeck	06.12.1895	28.02.1945	Gorch-Fock-Str. 17	Schädelzertrümmerung	Gorch-Fock-Str. 17
301	523/45	Willering, Gerhard	26.03.1886	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Zerschmetterung des Kopfes	Dreieckstr. 2
302	775/45	Wilmeroth, Peter	20.09.1882	06.03.1945	Josefs-Hospital	Schädelbruch	Eckeseyer Str. 6
303	778/45	Wollschläger, Agathe geb. Jacobar(?)	05.02.1880	28.02.1945	Eckeseyer Str. 202	Erstickungstod	Eckeseyer Str. 202
304	813/45	Wolter, Marie geb. Kolasinski	27.07.1876	28.02.1945	Alleestr. 31	Schädelzertrümmerung	Alleestr. 31
305	713/45	Zielinski, Josef	11.07.1877	03.03.1945	Johannes-Hospital	n.a.	Wielandplatz 22
306	588/45	Zwanziger, Anna geb. Kleine	31.01.1883	28.02.1945	Eckeseyer Str. 183	Vollständige Zerschmetterung des ganzen Körpers	Alleestr. 63
307	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	55-60 Jahre	28.02.1945	Tankstelle Ecke Eckeseyer Str. u. Fuhrparkstr.	Verbrennung Berg.Nr.: 9332, KK, Foto	Unbekannt

Tote beim Luftangriff am 28.02.1945

Lfd.Nr.	Reg.Nr.	Name, Vorname	Geb.Datum	Sterbedatum	Sterbeort	Todesursache	Wohnadresse
308	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	30-40 Jahre	28.02.1945	Werk Schmiedag	Schädel- u. Beinverletzung Berg.Nr.: 9342, KK	Unbekannt
309	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	25-35 Jahre	28.02.1945	Federnwerk Plate	Schädelzertrümmerung Berg.Nr.: 9341	Unbekannt
310	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	35-45 Jahre	28.02.1945	Federnwerk Plate	Schädelzertrümmerung Berg.Nr.: 9340, KK	Unbekannt
311	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	30-40 Jahre	28.02.1945	Federnwerk Plate	Schädelzertrümmerung u. Beinverletzung Berg.Nr.: 9336, KK	Unbekannt
312	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	Unbekannt	28.02.1945	Federnwerk Plate	Totale Zertrümmerung des Körpers Berg.Nr.: 9335, KK	Unbekannt
313	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	40-50 Jahre	28.02.1945	Federnwerk Plate	Schädelzertrümmerung Berg.Nr.: 9337, KK	Unbekannt
314	K700/2343	Unbekannte männliche Leiche	25-30 Jahre	28.02.1945	Brinkstr. gegenüber EDEKA	Verblutung, KK, Foto	Unbekannt

BWS
Das ServiceWalzwerk



BWS ist das ServiceWalzwerk® - Kaltwalzwerk und logistisch voll integriertes Service Center für Bänder aus rostfreiem und unlegiertem Edelstahl, Nickelbasis- und Titanlegierungen. Auf modernen Anlagen werden Federband, Präzisband und Serviceband gemäß anspruchsvoller Kundenanforderungen produziert. Optimierte Prozesse schaffen Flexibilität und Verlässlichkeit.

Wir bilden in folgenden Ausbildungsberufen aus:

- Elektroniker für Betriebstechnik (m/w/d)
- Industriekaufmann (m/w/d)
- Industriemechaniker (m/w/d)
- Maschinen- und Anlagenführer (m/w/d)
- Verfahrenstechnologe (m/w/d)
- Werkstoffprüfer (m/w/d)

Wenn Sie eine fundierte und zukunftsorientierte Ausbildung suchen, dann freuen wir uns auf Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen, die Sie bitte per Email an folgende Adresse senden:

Interessiert?

Dann bewerben Sie sich unter: jobs@b-w-s.de

„stainless and special“
welcome on coil