

DIE AVRO-LANCASTER war der modernste Großbomber, den die Royal Air Force erstmals beim Angriff auf die M.A.N. einsetzte. Bild: AZ

# Das Augsburger Himmelfahrtskommando

## Lancasterbomber der Royal Air Force führten vor zwanzig Jahren den ersten Tagesangriff auf die M. A. N. durch — Eine Kriegserinnerung und ihre Schlußfolgerung

Von unserem Redaktionsmitglied A. Scherll

Am Dienstag, 17. April 1942, jährt sich zum zwanzigsten Male, daß die Stadt Augsburg ihren ersten, größeren Luftangriff erlebte. Acht viermotorige englische „Lancaster“-Bomber griffen am Freitag, 17. April 1942, gegen 20 Uhr das Werksgelände der M.A.N. mit dem Ziele an, die dort laufende Produktion der U-Boot-Dieselmotoren wenigstens zeitweise auszuschalten. Dieser englische Bombereinsatz gehört mit zu den gewagtesten Unternehmen, die im Laufe der Luftkriegsgeschichte je geflogen wurden. Der Führer des Unternehmens, Staffelfeldkapitän J. D. Nettleton, wurde nach seiner Rückkehr mit dem Viktoria-Kreuz ausgezeichnet und Churchill würdigte diesen Einsatz ausführlich in seinen Kriegsmemoiren. Im nachfolgenden Bericht gibt unser Redaktionsmitglied eine Schilderung vom Verlauf des Einsatzes, die sich in der englischen Darstellung auch auf einen Artikel von Ralph Barker stützt, den dieser am 19. Jahrestag des Unternehmens, am 17. April 1961, im „Sunday Express“ veröffentlichte.

Am Morgen des 17. April 1942 versammelten sich 85 Männer der Royal Air Force im Einsatzbesprechungsraum ihrer Einheit: Piloten, Navigatoren, Funker, Bordmechaniker, Bomben- und MG-Schützen. Man hatte sie für ein Sonderkommando ausgesucht. Seit sechs Wochen flogen sie die neuesten, schweren Kampfflugzeuge der englischen Luftwaffe, die „Lancaster-Bomber“. Als diese viermotorigen Maschinen mit einem Aktionsradius von über 1600 Kilometern und der für damalige Kriegsverhältnisse beachtlichen Geschwindigkeit von rund 400 Stundenkilometern auf den Einsatzplätzen in Waddington und Woodhall eintrafen, wurden die Besatzungen der 44. und der 97. englischen Bomberstaffel praktisch unter Quarantäne gestellt. Sie durften keine Briefe mehr nach Hause schreiben, man verbot ihnen, mit ihren Frauen und Verwandten zu telefonieren, sie konnten ihren Einsatzhafen nicht mehr verlassen.

Täglich starteten sie mit ihren neuen Maschinen um 17.15 Uhr von Schottland bis England, die Insel auf und ab, nichts anderes als Tiefflug.

### Ein Witz wurde Wahrheit

Und nun stand der Stabsoffizier vor ihnen und verkündete, weswegen sie das alles bisher gemacht hatten. Bevor er seine Einweisungsrede begann, rief ein junger Leutnant noch in die Runde: „Ihr werdet sehen, die schicken uns mit den Kästen noch in den Tiefflug über die Alpen.“ Schallendes Gelächter in der Runde. Das Lachen verstummte bald. Der Witzbold hatte — um ein Haar — die Wahrheit getroffen. Das Einsatzziel der zwölf schweren Bomber aus beiden Staffeln war die M.A.N. in Augsburg. Ohne jede Deckung durch Jagdflugzeuge, die damals noch keinen so weiten Aktionsradius besaßen, sollten die zwölf Lancaster-Besatzungen von Südeuropa aus im Tiefflug eine Strecke von rund 1600 Kilometern zurücklegen.

Der Angriffskurs und der gesamte strategische Plan des Einsatzes war vom Bomberstab der Royal Air Force geradezu raffiniert ausgeklügelt worden. Sammelpunkt der beiden Staffeln von Waddington und Woodhall war der kleine Ort Selsey Bill in der Nähe der südenglischen Küste. Der Start war auf 15.15 Uhr (englische Sommerzeit) angesetzt worden. Das entsprach etwa der Normalzeit in unseren Breiten von 17.15 Uhr. Knapp drei Stunden flogen die Bomber, aus Tarnungsgründen auf einem langen Umwegkurs, das Ziel an. Der Angriff in Augsburg sollte in der Dämmerung überraschend im Tiefflug erfolgen, der Heimflug im Schutze der einbrechenden Nacht würde die Gewähr geben, daß etwa angeschossene Maschinen nicht mehr von den Tagjagd-Geschwadern der Deutschen auf dem Rückweg abgefangen werden konnten. Die deutsche Nachtjagd steckte im Jahre 1942 noch in den Kinderschuhen und war kaum zu fürchten.

Um die Warnsysteme der deutschen Luftaufklärung zu täuschen, sollten die beiden Verbände zu je sechs Maschinen im Tiefflug den Kanal überqueren, die Funkmeßbereiche unterfliegen, durch Nordfrankreich über die Hecken springen, westlich an Paris vorbeiziehen, dann nach Südosten einbiegen, im Tiefflug ebenfalls das damals unbesetzte Frankreich überqueren und auf die Nordwestküste der Schweiz, Richtung Basel, zusteuern. Die Grenze sollten die Verbände im Notfall nicht respektieren, sondern über dem Schweizer Ufer des Bodensees dann eine Schwenkung nach Nordosten durchführen, den Kurs in Richtung-München ablesen und schließlich, an der Nordküste des Ammersees, die letzte Schwenkung in Richtung auf das Lechtal nehmen, um das M.A.N.-Werk in Augsburg am westlichen Ufer des Flusses von Süden her direkt angreifen zu können.

Jede der zwölf Maschinen hatte drei 500-Kilo-Sprengbomben mit Zeitzündung an Bord. Der Rest der großen Kästen war mit Flugbenzin vollgetankt worden. Zur Entlastung des kritischen Einfluges in die Luftverteidigungszonen der Deutschen an der französischen Kanalküste wurde von 800 zweimotorigen englischen „Boston“-Bombern und „Spitfire“-Jägern gleichzeitig Lokalangriffe auf die Städte Calais, Rouen, und Cherbourg gestartet, die lediglich die taktische Nutzenanwendung bringen sollten, die deutschen Jagdgeschwader mit ihren „Me 109“-Verbänden im Zeitpunkt des Einfluges der großen „Lancaster“-Bomber abzulenken und zu binden. Die Engländer zogen also, wie die Piloten damals sagten, „einen Riesenzirkus“ auf, einzig und allein mit dem Ziele, 36 scharfe 500-Kilo-Bomben im günstigsten Falle auf die Augsburg M.A.N. abladen zu können. Churchill beschrieb in seinen Memoiren den Grund für diese Aktion:

### Das Wasser stand ihnen bis zum Hals

Im Jahre 1942 war der U-Boot-Krieg unerbittlich geworden. Die Erfolge stiegen auf deutscher Seite derart an, daß es nur noch einige Monate oder auch nur Wochen dauern würde — so befürchteten die Engländer — und die Versorgung der Insel mit Nachschub an Kriegsmaterial und Lebensmitteln aus den USA und Kanada wäre zwangsläufig zusammengebrochen. In dieser tödlichen Gefahr für das britische Imperium war jedes Mittel recht, das geeignet war, die deutschen U-Boote, und sei es auch nur vorübergehend, im Atlantik lahmzulegen. Der einzige Weg dazu: Die U-Boot-Diesel-Produktion im Augsburger M.A.N.-Werk mußte gestoppt und mindestens für ein halbes Jahr ausgeschaltet werden.

Für dieses Ziel setzten die Engländer buchstäblich alles auf eine Karte. Das Wasser stand ihnen bis zum Hals. Das wußten auch die 85 Mann der ausgewählten „Lan-

casters“-Besatzungen. Nachdem sie ihr Einsatzziel erfahren hatten und an den ausgearbeiteten Unterlagen des Spionagedienstes sahen, wie sie angreifen sollten, setzten sie sich alle noch einmal hin und schrieben ihren Verwandten daheim die letzten Briefe. Sie gaben die Umschläge an ihre zurückbleibenden Kameraden weiter und sagten: „Schickt sie erst ab, wenn wir weggeblieben sind. Sollten wir trotzdem zurückkommen, gebt sie uns wieder, dann zerreißen wir sie.“ Vor dem Start der letzte Befehl: Bis zum Bombenabwurf hat absolute Funkstille innerhalb der Bomber-Einheit zu herrschen. Nach der Besprechung sagte ein junger Leutnant von 20 Jahren das, was alle dachten: „Der Einsatz ist reiner Selbstmord. Von uns kommt keiner mehr nach Hause.“ Der älteste Pilot dieses „Himmelfahrtskommandos“ war ganze 28 Jahre alt, der jüngste Teilnehmer knapp 20.

### Fehler in der Rechnung

Dann starteten sie, versammelten den Verband über dem festgelegten Treffpunkt, drückten die Bugnasen ihrer Riesenvögel auf die Wellenkämme des Kanals, sahen, als die französische Küste vor sich hatten, hob über sich die „Boston“-Bomber und die „Spitfire“-Verbände, die sich mit den Messerschmitts herumzuschlugen und dann tauchten sie im Hecken- und Buschlandbereich der Normandie unter. Der Plan war gut ausgedacht. Aber er hatte, wie alle Pläne, einen Haken. Unvorhergesehene Fälle konnte er nur zum Teil einkalkulieren. Und so ein Ereignis trat für die Engländer ein.

Ein deutscher Jagdverband (wahrscheinlich vom J. G. 2) hatte den Alarmstart gegen die kleinen vorausgelagerten „Boston“-Bomber-Verbände verpaßt. Er kam zu spät aus seinem Einsatzhafen von Bernay. Die „109“s waren zwar an die „Bostons“ noch herangekommen, hatten aber in dem Luftkampf nicht mehr richtig eingreifen können, weil die „kleinen Engländer“, nachdem sie ihre Bomben abgeladen hatten, sofort wieder nach Norden abgedreht waren. Zwei deutsche Jagdstaffeln, etwa 30 Maschinen stark, waren nun auf dem Heimweg nach Bernay. Die großen „Lancasters“ hatten ungehindert die Küste passieren können. Sie flogen enggeschlossen in Dreier-Formation, legten über die Hausdächer, unterflogen die Spitzen der dörflichen Kirchtürme, drückten sich in jede Waldschneise und paßten auf, daß keiner in ein Hindernis raste.

Der Zwölferverband teilte sich anschließend in zwei Gruppen zu je sechs Maschinen auf, die nun etwa zwei bis drei Kilometer abgesetzt voneinander über die französische Landschaft brummt. Links in Kursrichtung flog die 44. „Lancaster“-Staffel, rechts die 97. Der deutsche Jagdverband kam den Harn genau in die Quere und griff die im Tiefflug dahinjagenden Bomberkolonne nun mit haushoher Ueberlegenheit an.

Staffelkapitän J. D. Nettleton, der die Spitzenmaschine im ersten englischen Verband flog, sah das Unheil kommen. Seine sechs Maschinen der 44. Staffel schlossen sich so eng wie möglich zusammen, um so ihren Heckschützen nach hinten, gegen die Angriffsrichtung der deutschen Jäger, die höchstmögliche Feuerkraft zu geben. Der Kampf war einseitig. Die „109“s waren um gut 100 Stundenkilometer schneller, mit ausgezeichneten Piloten besetzt, die nun an die englischen Bomber-Kästen bis auf eine Entfernung von 50 Metern von rückwärts anfliegen und dann das Feuer ihrer Maschi-

nenkanonen eröffneten. In kürzester Zeit waren vier „Lancasters“ abgeschossen. Aber zwei Maschinen kamen durch. Staffelfeldkapitän Nettleton und Oberleutnant Garwell hielten ihre schwer angeschossenen Bomber im Tiefflug noch geradeaus. Sämtliche Waffenstände ihrer „Lancasters“ waren während des Luftkampfes ausgefallen. Die Tatsache aber, daß bei den deutschen Jägern der Benzinvorrat zur Neige ging und diese deshalb vorzeitig umkehren mußten, rettete den beiden Engländern zunächst noch das Leben.

Die 97. Bomberstaffel sah zur gleichen Zeit am östlichen Horizont einige Rauchpilze hochsteigen. Aber die Besatzungen dachten nicht im Ernst daran, daß die Aufschlagbrände ihrer Kameraden sein könnten. Diese sechs Maschinen des zweiten Verbandes kamen ungeschoren durch den ersten deutschen Sperring. Die zwei übriggebliebenen der 44. Staffel führten voraus, die sechs der 97. Staffel folgten in geringem Abstand, nachdem sie im Tiefflug über dem unbesetzten Frankreich wieder einigermaßen aufgeschlossen hatten.

### Acht Maschinen über dem Ziel

Von diesem Zeitpunkt ab blieben die Engländer von deutschen Jägern ungeschoren. Die letzte Sperrung, die sie womöglich noch vor Augsburg hätte erwarten können, war fehlgeleitet worden. Nach den Feststellungen des damals noch sehr mangelhaft organisierten deutschen Wafendienstes wollten die Engländer, nachdem sie über dem Bodensee eine leichte Linkskurve eingeleitet hatten, angeblich München angreifen. Ihr Kurs zielte jedenfalls vom Wendepunkt über der Schweizer Grenze genau auf die bayerische Landeshauptstadt. Die überraschende Linkskurve erfolgte, wurde von der deutschen Bodenbeobachtung (Flaksoldaten mit Ferngläsern ausgerüstet) nicht mehr wahrgenommen. In Augsburg selbst konnte also nur noch die Flak die „Lancasters“ bekämpfen. Die schnell noch alarmierte provisorische Jagdabwehr, die von den Jagd- und Zerstörerschulen in Süddeutschland gestellt werden sollte, startete zwar mit Teilen. (Der Verfasser dieses Berichts gehörte ihr mit an.) Höhe über München und bekam die Engländer nie zu Gesicht.

Staffelkapitän Nettleton, der Führer der 44. Staffel, kam als erster Angreifer relativ ungeschoren ins Ziel. Als er über Mering und Hochzell an diesem strahlend schönen Frühlingstag im Tiefflug dahinfegte, konnte er vor lauter Industriequäl im Werksgelände der M.A.N. zunächst nicht klar erkennen. Er öffnete die Bombenschächte seiner Maschine, flog eine Schleife, kam bei der Hochzoller Lechbrücke auf seinen Anflugkurs, donnerte gegen 19.58 Uhr den Lech abwärts und warf über dem Ziel die ersten Bomben. Flakfeuer bekam er fast gar keines zu spüren. Ihm allein gelang die Ueberraschung. Seine „500er“ fielen auf das Werksgelände der M.A.N.

Sein zweiter Mann, Oberleutnant Garwell, brauchte auch etwas lange, um sich auf den Zielkurs einzuliegen. Er kurvte einige Zeit ebenfalls zwischen Mering und Hochzell herum — und das war sein Fehler. Als Nettletons Bomben gefallen waren, wußten auch die deutschen Flaksoldaten an ihren 8,8-Ge-

stellten Aufschlagzündern. Einige Treffer der Flak landeten sogar in höher gelegenen Hausdächern. Garwells Maschine brannte nach dem Bombenabwurf sofort lichterloh. Der Pilot schaffte noch eine hingerissene Linkskurve im Tiefflug über die Stadt hinweg und legte dann seinen Bomber außerhalb von Augsburg in einer Feuerwolke auf den Bauch. Ein Mann der siebenköpfigen Besatzung fand dabei den Tod, der Rest ging in die Gefangenschaft.

### „Mitten ins Herz Deutschlands“

Von den zwölf „Lancasters“ hingen jetzt also noch sieben in der Luft. Vom nachfolgenden 97. Bomberverband erwischte die Augsburger Flak noch zwei. Einen dritten Bomber schoß sie an. Der kam aber, nachdem sein Motorbrand von der Besatzung gelöscht werden konnte, halb zerschossen auf der Insel wieder an. Die Briten zogen die Augsburg Bilanz: Von zwölf eingesetzten Maschinen standen sieben auf der Verlustliste. Und von den gestarteten 85 Mann der Besatzungen kamen 36 heim. Churchill schrieb in seinen Memoiren über diesen Angriff auf Augsburg: „Ungeachtet der schweren Verluste hat die 44. und die 97. Bomberstaffel bei diesem Tagesangriff mitten ins Herz Deutschlands mit einem Schlag von tödlicher Präzision einen lebenswichtigen Punkt des Gegners zerstört. Wir müssen diesen Angriff als eine ungewöhnliche Heldentat werten.“

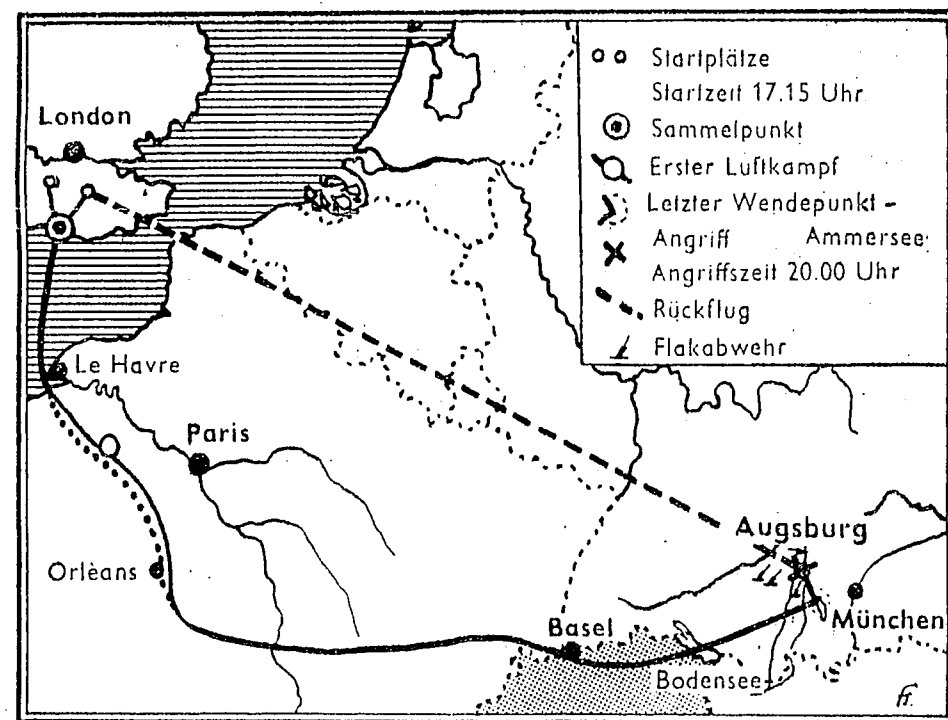
Eine Heldentat war diese Aktion zweifellos. Aber ihr taktisch-strategischer Erfolg wurde von den Engländern etwas überbewertet. Sie glaubten, die Dieselproduktion mindestens für ein halbes Jahr gestoppt zu haben. In Wirklichkeit wurde sie nicht eine Woche lang nennenswert gestört. Gerettet hat die Engländer nicht dieser Angriff, sondern wohl der Umstand, daß im Jahre 1942 der Rußlandfeldzug schon derartige Anforderungen an die deutsche Rüstungsindustrie stellte, daß Hitler glaubte, das Schwerkriegsgewicht der Produktion nun nicht mehr so sehr auf die U-Boote, sondern vielmehr auf die Panzer-Herstellung legen zu müssen. Auf dem Atlantik nahmen die deutschen U-Boote etwas ab, die Erfolge wurden geringer und Churchill bekam seine Atempause.

### Zwölf Tote in Augsburg

Der Schaden bei der M.A.N. war, gemessen an dem der nachfolgenden Angriffe, relativ gering. Zwölf Todesopfer waren zu beklagen, darunter auch zwei Frauen. Die daheimgebliebenen NS-Parteigrößen veranstalteten für diese Toten noch eine große Gedenkfeier auf dem Elias-Holl-Platz. (Das unterblieb dann in den Jahren 1944 und 1945, als die Zahl der Opfer in die Hunderte ging!)

Getroffen wurde im Werksgelände der M.A.N. vor allem die Schmiede. Zerstört wurden einige Schmelzöfen, Krananlagen, Flämmer und vor allem einige Gebäude; (keine Posterscheibe war mehr ganz!) Eine Werkbrücke mußte noch daran glauben und von den 13 Treffern, die die M.A.N. abbekam, waren nicht weniger als fünf Blindgänger.

Der Angriff der „Lancasters“ hat für beide kriegführende Staaten zumindest wichtige Erkenntnisse gebracht. Die Engländer zogen die Nutzenanwendung daraus, die Deut-



Die AZ-Karte gibt einen Ueberblick über die Angriffs- und Abflugroute des Bomberverbandes.

schützen, daß diese unbekannteren Riesenvögel keine deutschen Flugzeuge waren. Aber zahllose Augsburger winkten auf Straßen und Plätzen, trotz des erfolgten Fliegeralarms, vor allem auf dem Frühjahrsplatz, den Maschinen noch freudig zu. Da der Augsburger Flakbereich angeblich im Frühstadium des Angriffs noch keinen offiziellen Schießbefehl übermittelt bekommen hatte — und ein deutscher Soldat ja sowieso nie etwas ohne vorherigen Befehl tun kann — kam Nettleton noch relativ heil durch.

Dafür erwischte es Garwell, den zweiten in der Angriffsreihe. Nach der ersten Bombendetonation warteten die deutschen Flaksoldaten keinen Befehl mehr ab und feuerten auf die daherbrausenden Bomber mit kurz-

schon verstanden die Warnung nicht. Tageseinsätze waren für die Briten undskutabel geworden. Jetzt griffen sie nahezu ausnahmslos in klaren Mondnächten an. Die deutsche Luftverteidigung, vor allem der Warndienst im zentralen Reichsgebiet, hatte zumindest bewiesen, daß erhebliche Lücken vorhanden waren.

Es zeigte sich also 1942 über Augsburg schon: Für die deutsche Kriegführung wurde sowohl zu Lande, zu Wasser und vor allem in der Luft „das Hemd langsam zu kurz“, wie die Landser sagten. Der verhängnisvolle Krieg begann schon, sich in seiner zeitlichen und materiellen Auswirkung gegen jene zu wenden, die ihn hervorgerufen hatten.