»Franz, komm rein, da fallen doch Bomben!«

Luftmine (Blindgänger), 1944

Angriffe auf Augsburg

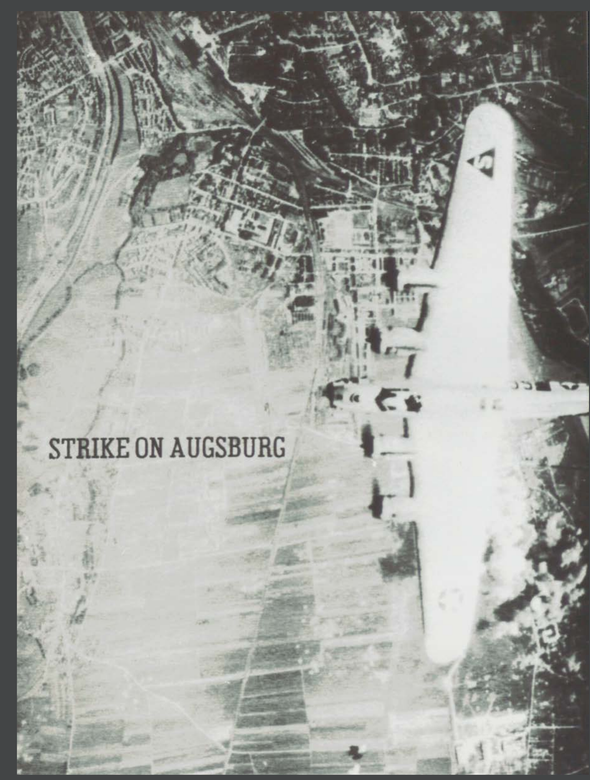
Das erste Mal (1942), das war so, das waren ja die Engländer, soviel ich weiß. Da war Alarm und ich bin heimgegangen. (...) Ich hab´ mir gar nichts gedacht. Ein Flieger flog so niedrig, dass ihn die Flak nicht einmal beschießen konnte. Das war eine Überraschung, wie die Leute erzählt haben. Da war gerade Plärrer. Die Leute ham denen (den Piloten) am Bahndamm gewunken.

Franz Meisl
(Zeitzeugenbericht, 2001)

Angst im Luftschutzkeller

Dann kam also der sogenannte `Luftalarm`; das hat dann bedeutet: `Kelleraufsuchen`. Und das war dann schon diese ganze Aufregung, dass man sagt: `Mensch, vielleicht fliegen sie nicht her, jetzt kommen sie doch näher, na, vielleicht fliegen sie über Augsburg weg und fliegen nach München`.
Und wenn dann Entwarnung kam, (...) das war eine ungeheure Erleichterung, die man sich gar nicht vorstellen kann, wenn man nicht selber in einer solchen Situation war. (...) Die Leute haben geschrien, die Leute haben gebetet, die Leute haben geweint und haben um ihr Leben gefürchtet, und dann kommt der erlösende Ton `Entwarnung`: `ich hab wieder überlebt`.

Siegfried Welty
(Zeitzeugenbericht, 24.4. 1998)



Bombenabwurf über Haunstetten, 1944

Der Bombenkrieg stellte für die Augsburger Bevölkerung eine vierjährige Erfahrung dar, wobei Phasen mit unterschiedlicher Intensität auszumachen sind. Durch seine Lage im Süden des Deutschen Reichs war Augsburg zunächst relativ sicher vor Bombardements. Zwischen 1940 und 1943 gab es in der Stadt zwar 39 Luftalarme, aber nur vier Angriffe. Vor allem der Tagangriff auf die MAN am 17. April 1942 erregte in Großbritannien und Deutschland großes Presseecho.

Als die Amerikaner 1943 eine zusätzliche Luftflotte (15. USAAF) in Italien stationieren konnten, stieg für die Augsburgerinnen und Augsburger die Bedrohung durch Angriffe aus der Luft deutlich an.

Zwischen Februar 1944 und April 1945 wurde Augsburg wiederholt bombardiert. Ziel der Angriffe, darunter der verheerende Luftangriff am 25./26. Februar 1944, waren die kriegswichtige Industrie, die Verkehrsverbindungen, aber auch die Zivilbevölkerung im Stadtgebiet. Der Luftkrieg mit seinen Bombardements und Tieffliegerangriffen zog dabei auch die Umlandgemeinden in Mitleidenschaft.

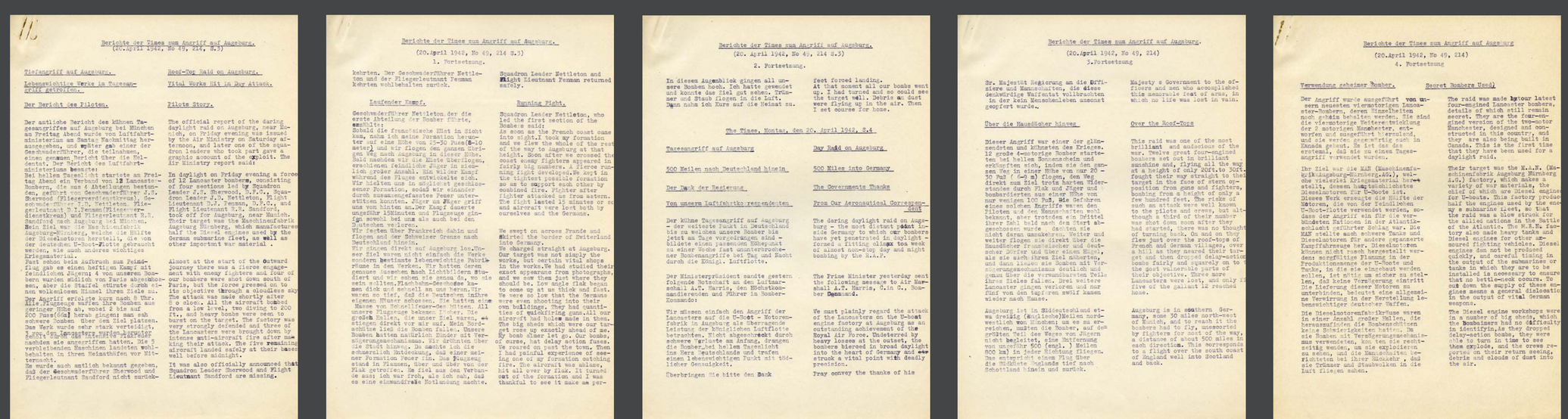
Den Bombenangriffen britischer und US-amerikanischer Streitkräfte auf Augsburg fielen im weiteren Verlauf des Krieges mindestens 1.499 Menschen zum Opfer, darunter auch zahlreiche Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge, die nicht in den Bunkern Schutz suchen durften. Die Zahl der Verletzten ist unbekannt.

Bergung eines Blindgängers im Riegelehaus am Königsplatz, 1944

Zwangsarbeitereinsatz am Königsplatz bei der Räumung von Blindgängern, 1944

All diese Geräusche, das ist gerade wie wenn Sie im Artilleriefeuer drin sind. Sie wissen nicht, wie weit die Granaten weg sind und Sie wissen nicht, wie die Bombe fällt... das heult ja, wenn die runterfliegt. Eine Bombe heult, das heult so richtig. Man hört den Luftwiderstand. Da hatten wir als Laien sowieso schon gar keine Ahnung, ist jetzt das Ding 100 m weg oder ist es jetzt schon neben dir dort. Dadurch hat man Angst, das ist klar.

Fritz Mayer
(Zeitzeugenbericht, Frühjahr 1999)



Berichte der Times zum Angriff auf Augsburg (Abschrift und Übersetzung), 20.4.1942

Berichte der Times zum Angriff auf Augsburg.
(20.April 1942, No 49, 214 S.3)

Tiefangriff auf Augsburg.

Lebenswichtige Werke in Tagesangriff getroffen.

Der Bericht des Piloten.

Der amtliche Bericht des kühnen Tagesangriffes auf Augsburg bei München aus Freitag Abend wurde von Luftfahrtministerium am Samstag Nachmittag herausgegeben, und später gab einer der Geschwaderführer, die teilnahmen, einen genauen Bericht über die Ereignisse. Der Bericht des Luftfahrtministeriums besagte:
Bei hellem Tageslicht startete am Freitag Abend ein Verband von 12 Lancaster-Bombern, die aus 4 Abteilungen bestanden, geführt von Geschwaderführer J.T. Sherwood (Fliegerverdienstkreuz) Geschwader-Führer J.D. Kettleton, Fliegerleutnant D.W.Tennan(Fliegerverdienstkreuz) und Fliegerleutnant R.H. Sandford nach Augsburg bei München. Mein Ziel war die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, welche die Hälfte der Dieselmotoren herstellt, die von der deutschen U-Boot-Flotte gebraucht werden, wie auch anderes wichtiges Kriegsmaterial.
Fast schon beim Aufbruch zum Feindflug gab es einen heftigen Kampf mit feindlichen Jägern; 4 von unseren Bombern wurden südlich von Paris abgeschossen, aber die Staffel stürmte durch einen wolkenlosen Himmel ihren Ziele zu. Der Angriff erfolgte kurz nach 8 Uhr. Alle Flugzeuge nahmen ihre Bomben aus geringer Höhe ab, wobei 2 bis auf 200 Fuss(60m) herab gingen; man sah schwere Bomben über den Ziel platzen. Das Werk wurde sehr stark verteidigt, 3 von den Lancasters wurden zerstört nachdem sie angegriffen hatten. Die 9 verbleibenden Maschinen landeten wohlbehalten in ihren Heimathäfen vor Mitternacht.
Es wurde auch amtlich bekannt gegeben, daß der Geschwaderführer Sherwood und Fliegerleutnant Sandford nicht zurückkehrten. Der Geschwaderführer Kettleton und der Fliegerleutnant Penman kehrten wohlbehalten zurück.

Laufender Kampf.

Geschwaderführer Kettleton,der die erste Abteilung der Bomber führte, erzählte:
Sobald die französische Küst in Sicht kam, nahm ich meine Formation herauf auf eine Höhe von 25-30 Fuss(8-10 meter) und wir flogen den ganzen übrigen Weg nach Augsburg in dieser Höhe. Bald nachdem wir die Küste überflogen, erschienen feindliche Jäger in niedrig großer Anzahl. Ein wilder Kampf während des Fluges entwickelte sich. Wir hielten uns in möglichst geschlossener Formation, sodaß wir einander durch zusammengefasstes Feuer unterstützen konnten. Jäger um Jäger griff uns von hinten an.Der Kampf dauerte ungefähr 15Minuten und Flugzeuge gingen sowohl bei uns als auch bei den Deutschen verloren.
Wir flogen über Frankreich dahin und flogen auf der Schweizer Grenze nach Deutschland hinein.
Wir rinnen direkt auf Augsburg los.Unser Ziel waren nicht einfach die Werke sondern bestimmte lebensnichtige Fabrikräume in den Werken. Wir hatten deren genaues Aussehen nach Lichtbildern studiert und wir sahen sie genau da, wo sie sein sollten.Flaschbahn-Geschosse kamen dick und schnell an uns heran.Wir waren so tief, daß die Deutschen ihnre eigenen Flüger schossen. Die hatten eine Masse von Schnellfeuer-Geschützen. All unsere Flugzeuge bekamen Löcher. Die großen Hallen, die unser Ziel waren, stiegen direkt vor mir auf. Mein Bordschütze hielt die Bomben falsc. Unsere Bomben hatten natürlich Zünder mit Verzögerungsmechanismus. Wir drehten über die Stadt hinweg. Da machte ich die schmerzlich Entdeckung, daß einer seiner Formation Feuer fing. Das Flugzeug stand in Flammen, über und über von der Flak getroffen. Im Ziel aus den Verbande aus; ich war froh, als ich sah, daß es eine einmaldrehe Rottbundung machte.

Report on Augsburg.

Vital Works Hit in Day Attack.

Pilots Story.

The official report of the daring daylight raid on Augsburg, near Munich, on Friday evening was issued by the Air Ministry on Saturday afternoon, and later one of the squadron leaders who took part gave a graphic account of the exploit. The Air Ministry report said:
In daylight on Friday evening a force of 12 Lancaster bombers, consisting of four sections led by Squadron Leader J.T. Sherwood, D.F.C., Squadron Leader J.D. Kettleton, Flight Lieutenant D.W. Penman, D.F.C., and Flight Lieutenant R.H. Sandford, took off for Augsburg, near Munich. Their target was the Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg, which manufactures half the Diesel engines used by the German submarine fleet, as well as other important war material.
Almost at the start of the outward journey there was a fierce engagement with enemy fighters and four of our bombers were shot down south of Paris, but the force pressed on to its objective through a cloudless sky. The attack was made shortly after 8 o'clock. All the aircraft bombed from a low level, two diving to 200 ft., and heavy bombs were seen to burst on the target. The factory was very strongly defended and three of the Lancasters were brought down by intense anti-aircraft fire after making their attack. The five remaining aircraft landed safely at their bases well before midnight.
It was also officially announced that Squadron Leader Sherwood and Flight Lieutenant Sandford are missing.

Squadron Leader Kettleton and Flight Lieutenant Penman returned safely.

Running Fight.

Squadron Leader Kettleton, who led the first section of the Bombers said:
As soon as the French coast came in sight,I took my formation and we flew the whole of the rest of the way to Augsburg at that height. Soon after we crossed the coast many fighters appeared in fairly big numbers. A fierce running fight developed.We kept in the tightest possible formation so as to support each other by combined fire. Fighter after fighter attacked us from astern. The fight lasted 15 minutes or so and aircraft were lost both by ourselves and the Germans.
We swept on across France and skirted the border of Switerland into Germany.
We charged straight at Augsburg. Our target was not simply the works, but certain vital shops in the works.We had studied their exact appearance from photographs, and we saw them just there they should be. Low angle flak began to come up at us thick and fast. We saw so low that the Germans were even shooting into their own buildings. They had quantities of quickfiring guns.All our aircraft had holes made in them. The big sheds which were our target rose up exactly ahead of us. My bomb aimer let go. Our bombs, of course, had delay action fuses. We roared on past the town. Then I had painful experience of seeing one of my formation catching fire. The aircraft was ablaze, hit all over by Flak. It turned out of the formation and I was thankful to see it make an per-

Berichte der Times zum Angriff auf Augsburg.
(20.April 1942, No 49, 214 S.3)
2. Fortsetzung.

In diesen Augenblick gingen all unsere Bomben hoch. Ich hatte gewendet und konnte das Ziel gut sehen. Trümmer und Staub flogen in die Luft. Dann nahm ich Kurs auf die Heimat zu.

The Times, Montag, den 20. April 1942, S.4

Tagesangriff auf Augsburg

500 Meilen nach Deutschland hinein

Der Dank der Regierung

Von unserm Luftfahrtkorrespondenten.

Der kühne Tagesangriff auf Augsburg - der weiteste Punkt in Deutschland bis zu welchem unsere Bomber bis jetzt am Tage vorgedrungen sind - bildete einen passenden Höhepunkt zu einer Woche fast ununterbrochener Bombenangriffe bei Tag und Nacht durch die Königl. Luftflotte.

Der Ministerpräsident sandte gestern folgende Botschaft an den Luftmarschall A.T. Harris, den Höchstkommandierenden und Führer im Bomber-Kommando:

Wir müssen einfach den Angriff der Lancasters auf die U-Boot - Motorenfabrik in Augsburg als überragende Leistung der britischen Luftflotte betrachten. Nicht abgeschreckt durch schwere Verluste im Anfang, drangen die Bomber bei hellem Tageslicht ins Herz Deutschlands und trafen einen lebensnichtigen Punkt mit tödlicher Genauigkeit.

Überbringen Sie bitte den Dank

feet forced landing.
At that moment all our bombs went up. I had turned and no could see the target well. Debris and dust were flying up in the air. Then I set course for home.

Day Raid on Augsburg.

500 Miles into Germany

The Governments Thanks

From Our Aeronautical Correspondent

The daring daylight raid on Augsburg - the most distant point inside Germany to which our bombers have yet penetrated in daylight - formed a fitting climax tos week of almost non-stop day and night bombing by the R.A.F.

The Prime Minister yesterday sent the following message to Air Marshall A.T. Harris, O.in C., Bomber Command:

We must plainly regard the attack of the Lancasters on the U-boat engine factory at Augsburg as an outstanding achievement of the Royal Air Force. Undterred by heavy losses at the outset, the bombers biersed in broad daylight into the heart of Germany and struck a vital point with deadly precision.

Pray convey the thanks of his

Berichte der Times zum Angriff auf Augsburg.
(20.April 1942, No 49, 214)
3.Fortsetzung

Sr. Majestät Regierung an die Offiziere und Mannschaften, die diese denkwürdige Waffentat vollbrachten in der kein Menschenleben unsonst geopfert wurde.

Über die Hausdächer hinweg

Dieser Angriff war einer der glänzendsten und kühnsten des Kriegen. 12 große 4-motorige Bomber starteten bei hellem Sonnenschein und erkämpften sich, indem sie den ganzen Weg in einer Höhe von nur 20 - 30 Fuß (6-9 m) flogen, den Weg direkt zum Ziel trotz harten Widerstandes durch Flak und Jäger und bombardierten aus einer Höhe von nur wenigen 100 Fuß, Sie befahren einen solchen Angriffe waren den Piloten und den Mannschaften wohl bekannt, aber trotzdem ein Drittel ihrer Zahl bei nach dem Start abgeschossen wurde. dachten sie nicht daran umkehren. Weiter und weiter flogen sie direkt über die Hausdächer Frankreichs und deutschen Dörfer und über einen Hügel, als sie sich ihren Ziel näherten, und dann liessen sie Bomben mit Verzögerungsmechanismus deutlich und genau über die verwundbaren Teile ihres Zieles fallen. Drei weitere Lancasters gingen verloren und nur fünf von den tapferen zwölf kamen wieder nach Hause.

Augsburg ist in Süddeutschland etwa dreißig (englische)Meilen nordwestlich von München; um es zu erreichen, mußten die Bomber, auf den größten Teil des Weges von Jägern nicht begleitet, eine Entfernung von ungefähr 500 (engl.) Meilen 800 km) in jeder Richtung fliegen. Das entspricht einem Flug über die Mitte von England tief nach Schottland hinein und zurück.

Majesty s Government to the officers and men who accomplished this memorable feat of arms, in which no life was lost in vain.

Over the Roof-Tops

This raid was one of the most brilliant and audacious of the war. Twelve great four-engined bombers set out in brilliant sunshine and, flying all the way at a height of only 20ft.to 30ft. fought their way straight to their target in the face of stern opposition from guns and fighters, bombing from a height of only a few hundred feet. The risks of such an attack were well known to the pilots and crews, but although a third of their number was shot down soon after they had started, there was no thought of turning back. On and on they flew just over the roof-tops of French and German villages, over a hill as they neared their target and then dropped delay-action bombs fairly and squarely on to the most vulnerable parts of their objective. Three more Lancasters were lost, and only 5 live of the gallant 12 reached home.

Augsburg is in southern Germany, some 30 miles north-west of Munich, and to reach it the bombers had to fly, unescorted by fighters for most of the way, a distance of about 500 miles in each direction. This corresponds to a flight over the south coast of England well into Scotland and back.

Berichte der Times zum Angriff auf Augsburg
(20.April 1942, No 49, 214)
4. Fortsetzung

Verwendung scheimer Bomber.

Der Angriff wurde ausgeführt von unsern neuesten viermotorigen Lancaster-Bombern, deren Einzelheiten noch geheim behalten werden. Sie sind die viermotorige Weiterentwicklung der 2 motorigen Manchester, entworfen und ausgeführt hierzuland, und sie werden gegenwärtig auch in Kanada gebaut. Es ist das das erstemal, daß sie zu einen Tagesangriff verwendet wurden.

Ihr Ziel war die MAN (Maschinenfabrik-Augsburg-Nürnberg.AG.), welche vielerlei Kriegsmaterial herstellt, darunter beinahe die Hälfte der Dieselmotoren für U-Boote ist. Dieses Werk erzeugte die Hälfte der Motoren, die von der feindlichen U-Boot-Flotte verwendet werden, sodass der Angriff ein für die verbündeten Nationen in der Atlantikschlacht geführter Schlag war. Die MAN stellte auch schwere Tanks und Dieselmotoren für andere gepanzerte Kampffahrzeuge her. Dieselmotoren können nicht rasch hergestellt werden: sorgfältige Planung und Produktionsmethoden der U-Boote und Tanks, in die sie eingebaut werden sollen, ist nötig um sicher zu stellen, daß keine Verzögerung eintritt Die Lieferung dieser Motoren zu unterbinden, bedeutet eine allgemeine Verzögerung in der Herstellung lebenswichtiger deutscher Waffen.

Die Dieselmotorenfabrik-Werke waren in einer Anzahl großer Hallen, die herausragenden die Bombenschützen keine Schwierigkeiten hatten, die sie Bomben mit Verzögerungsmechanismus verwendeten, um sie rechtzeitig werden, um sie explodieren zu sehen, und die Mannschaften beobachteten bei ihrer Rückkehr, daß sie Trümmer und Staubwolken in die Luft fliegen sahen.

Secret Bombers Used)

The raid was made by our latest four-engined Lancaster bombers, details of which still remain secret. They are the four-engined version of the two-motor Manchester, designed and constructed in this country, and they are also being built in Canada. This is the first time that they have been used for a daylight raid.

Their target was the M.A.N. (Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg A.G.) factory, which makes a variety of war materials, the chief of which are Diesel engines for U-boats. This factory produce half the engines used by the enemy s submarine fleet, so that the raid was a blow struck for the allied nations in the Battle of the Atlantic. The M.A.N. factory also made heavy tanks and Diesel engines for other armoured fighting vehicles. Diesel engines can not be produced quickly, and careful planing in the output of the submarines or tanks in which they are to be installed is necessary to ensure that no bottle-neck occurs. To cut down the supply of these engines means a general dislocation in the output of vital German weapons.

The Diesel engine workshops were in a number of big sheds, which the bombsiers had no difficulty in identifyin,as they dropped delay-action bombs, they were ‘ible to turn in time to see them explode, and the crews reported on their return seeing, debris and clouds of dust into the air.