

## Über die Bombardierungen des Bahnhofs Luxemburg in zwei Weltkriegen

von E.T. MELCHERS

*(Aus: Bombenangriffe auf Luxemburg in zwei Weltkriegen – Erscheint im Herbst 1984)*

Bereits im August 1914 – kurze Zeit nach Beginn des Ersten Weltkrieges – wurde der Bahnhof Luxemburg zum ersten Mal aus der Luft angegriffen. Die Bombardierungen wiederholten sich, anfangs mit längeren, später mit kürzeren Unterbrechungen, bis zur Unterzeichnung des Waffenstillstandes im November 1918. Luxemburg erlitt insgesamt 22 Angriffe in vier Kriegsjahren. Die französische Flugdirektion hatte ihre guten Gründe, so intensiv gegen den großen Eisenbahnknotenpunkt und Verschiebebahnhof vorzugehen, der vom deutschen Besetzer nicht nur für den Durchgangsverkehr von Truppen und Material, sondern zur Weiterbeförderung des für die Rüstungsindustrie unentbehrlichen Eisenerzes benutzt wurde. Die französischen Flieger, denen sich später englische Piloten anschlossen, starteten von der Luftbasis Malzéville bei Nancy, überflogen die Front, nahmen Nordkurs und erreichten ihr Angriffsziel Luxemburg nach einem Flug von 100 km. Der Breguet 14 B2 hatte sich im letzten Kriegsjahr fast ausschließlich bei allen alliierten Luftstreitkräften als Standardbomber durchgesetzt; mit einem Motor Renault 300 PS, einer zweiköpfigen Besatzung, bewaffnet mit zwei Lewis Maschinengewehren, schaffte er eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und transportierte eine Bombenlast von 40 Bomben zu 8 kg. Französische Staffeln (4-12 Flugzeuge) führten die Nachtangriffe aus; die englischen Piloten behielten sich die

Tagesangriffe vor. Einen Rekordangriff beanspruchten die Franzosen, als sie am 24. März 1918 einundsiebzig Bomben auf den Bahnhof Luxemburg abwarfen – nach französischen Angaben ein Gesamtgewicht von 3390 kg. Wie üblich, ging nur ein Bruchteil davon auf dem Bahngelände Zwickau nieder – 12 Bomben insgesamt richteten einen so geringfügigen Schaden an, daß der Bahnbetrieb ohne Unterbrechung weiterfunktionieren konnte.

Im Zweiten Weltkrieg kristallisierten sich die alliierten Bombenangriffe jahrelang auf ausgewählte Rüstungsfabriken, auf U-Boot-Werften- und Häfen, auf Ölraffinerien und Treibstoffwerke. Zu ihren Hauptzielen gehörten auch die Produktionsstätten der Flugzeugindustrie. Erst im 5. und 6. Kriegsjahr, als die für den 6. Juni 1944 geplante Landung Gestalt annahm, tauchten Verkehrsziele auf den anglo-amerikanischen Prioritätslisten auf.

Um hinsichtlich des anstehenden Landungsmanövers die Truppenverschiebungen der Wehrmacht zu unterbinden, mußte der Verkehr, bzw. der Bahn- und Flugverkehr lahmgelegt werden. Um dies zu erreichen, richtete sich die Hauptwucht der amerikanischen Luftoffensive im Frühjahr 1944 gegen Bahnanlagen und Flugplätze im besetzten Europa. «Insgesamt wurden in drei Monaten etwa 67000 Tonnen Bomben auf Eisenbahn-





Dépôt de locomotives des chemins de fer à voie étroite à Bonnevoie le 9 août 1944

*Dépôt der Schmalspurbahnen in Bonneweg nach dem Fliegerangriff vom 9.8.1944*

*anlagen geworfen; 79 Eisenbahnzentren in Nordfrankreich, Belgien und Südfrankreich wurden angegriffen.» (Der Luftkrieg, G.W. Feuchter). Bis zum 9. Mai 1944 waren im näheren Umkreis von Luxemburg die Bahnhöfe von Reims, Châlons-s/Marne, Nancy, Dijon, Metz, Diedenhofen, Namur und Lüttich attackiert worden. Schon damals stand, wenn auch nicht für die mangelhaft informierte Öffentlichkeit, so doch für geübte Beobachter fest, daß der Verschiebebahnhof Luxemburg vom methodischen Vorgehen gegen Verkehrsziele erfaßt werden würde und sein Schicksal bereits vorgezeichnet sei.*

*Seine Schicksalsstunde schlug tatsächlich am 9. Mai 1944. An diesem Tage hoben 762 Bomber der 8. amerikanischen Luftflotte in Ostengland ab. Ihr Operationsbefehl schloß 10 Angriffsziele auf dem Kontinent ein: 7 Flughäfen (St-Trond, Florennes, – Belgien –, St-Dizier, Basse-Yutz, Juvincourt, Laon-Athies, Laon-Couvron, – Frankreich –) und 3 Eisenbahnknotenpunkte: Lüttich, Thionville und Luxemburg. Die diese verschiedenartigen Ziele anfliegende Bomberstreitmacht bestand in der Mehrzahl aus den damals bereits legendären B 17 «Fliegenden Festungen» (Flying Fortress), die im Verein mit den allgegenwärtigen Jagdflugzeugen (P 38 Lightning, P 51 Mustang, P 47 Thunderbolt) seit Monaten die unumschränkte Luftherrschaft in Europa errungen hatten. Die waffenstarrenden, viermotorigen Bomber erreichten trotz einer Bombenlast von 3-4 Tonnen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 300 km/h. Sie überflogen, fast ungestört, um 9.42 ihren Zielabflugpunkt im besetzten Europa, wo 53 Bomber sich zum Angriff auf*



den Verschiebebahnhof Luxemburg regroupierten.

Um 9.53 Uhr rauschten 132,5 Tonnen Sprengstoff auf das Bahngelände von Zwickau und die angrenzenden Wohnviertel Bonneweg und Howald herunter. Der völlig unerwartete Abwurf von 292 Sprengbomben setzte zwar funktionswichtige Einrichtungen auf dem Verschiebebahnhof außer Betrieb – die Statistik verschweigt aber keineswegs die in den Wohngebieten angerichteten Zerstörungen. Die Tätigkeitsberichte der Amerikaner konsignieren ebenfalls die den Tatsachen entsprechenden Treffer auf die Bahnanlagen – und die Fehltreffer auf die Wohnviertel.

Une bombe tombée sur la voie du chemin de fer à LUXEMBOURG-GARE «Zwickau» le 23 juillet 1917

Auch der Verschiebebahnhof «Zwickau» wurde am 23. Juli 1917 angegriffen.

Der zweite Angriff erfolgte am übernächsten Tag, dem 11. Mai 1944, um 18.34 Uhr, nach der erprobten Taktik des «Doppelschlag-Angriffs» (Double-blow Attack). Wenn auch diesmal das Überraschungsmoment fehlte, wurden 157,5 Tonnen – hauptsächlich auf das Gleisdreieck von Mühlenweg – abgeworfen. Es ist nicht erstaunlich, daß die angrenzenden Wohnviertel erneut schwer heimgesucht wurden.

Total unvorbereitet auf eine Gefahr aus der Luft war Bettemburg, das eine halbe Stunde später einen Großangriff erlitt. Diese für die Eisenbahner-Stadt folgenschwere Bombardierung war darauf zurückzuführen, daß das vorgeschriebene Ziel – Sarreguemines in Frankreich – nicht nach Sicht angegriffen werden konnte und der Geschwaderführer, wie in solchen Fällen üblich, ein Gelegenheitsziel (target of opportunity) anflug. Andere Teile desselben Pulks entledigten sich hingegen ihrer Bombenlast befehlsgemäß über ihren Zielen (Saarbrücken, Ehrang, Konz-Karthaus, Lüttich, Brüssel-Schaerbeek und Brüssel-Midi).





Für den dritten Angriff auf unsern Bahnhof war ein plötzlicher Schlechtwettereinbruch in Süddeutschland verantwortlich. Da weder die Erstziele im Raume München, noch die etwas nördlicher situierten Zweitziele erreicht werden konnten, wurde Luxemburg als Gelegenheitsziel angesteuert. Am Vormittag des 6. August 1944 wurden über dem Bahnhof und den benachbarten Wohnvierteln 49,8 Tonnen Spreng- und 11,35 Tonnen Brandbomben ausgeladen. Nach den Äußerungen eines deutschen Luftwaffenoffiziers, der sich in der Luftschutzbefehlsstelle (Hotel Staar) aufhielt, konnte dieser dritte Angriff als «Maßarbeit» angesehen werden. Diesmal wurde nämlich ein neuer, bisher verschont gebliebener Bahnteil getroffen: die Reparaturwerkstätten gegenüber dem Hauptbahnhofgebäude. Auch diesmal ruhte der Bahnbetrieb eine Weile, bis Notgleise gelegt worden waren. Ein vierter und letzter Angriff, der sich in der Art und im Umfang von den drei vorhergehenden unterschied, blieb noch vor der Befreiung zu überstehen. Als am 6. September vormittags schnell hintereinander Voralarm und

anschließend Fliegeralarm gegeben wurde, huschten zehn P 47 Thunderbolt-Jäger im Tiefflug über das arg ramponierte Bahngelände und warfen ihre Bomben am Südausgang des Rangierbahnhofs, beim Stellwerk Hesperingen ab.

Abgesehen von diesem letzten, weniger bedeutenden Tiefangriff, der bei folgender Rechnung nicht in die Waagschale fällt, beläuft sich die auf den Bahnhof Luxemburg abgeworfene Bombenlast auf 339,8 Tonnen Sprengstoff. Die Gesamtmenge der 1000- und 500-Pfundbomben ist auf 860 zu schätzen.

Vergleichshalber sei das Bahngebiet Lüttich erwähnt: es erhielt am 9. und 11. Mai 571,3 Tonnen; Koblenz und seine Bahnanlagen erhielten von April 1944 bis Ende Januar 1945 (nach amerikanischen Angaben) 9.203 Tonnen Sprengbomben.

Abschließend ein Vergleich aus dem Ersten Weltkrieg: der Bahnhof Luxemburg überstand eine Bombenlast von insgesamt 30 Tonnen – in vier Jahren.