

Kollateralschäden?

Die Stadt Luxemburg

und der Luftkrieg

1914-1918

Text: Marie-Paule Jungblut

Fotos: Photothèque de la Ville de Luxembourg

Obwohl die motorbetriebene Luftfahrt bei Ausbruch des Krieges noch in den Kinderschuhen steckte, erahnten die kriegsführenden Parteien die Möglichkeiten des militärischen Einsatzes von Luftgeräten und bezogen sie von Anfang an in ihre Kriegsplanung ein. Die Hauptstadt des neutralen Großherzogtums Luxemburg, das deutsche Truppen am 2. August 1914 militärisch besetzten, wurde zwischen 1914 und 1918 zweiundzwanzig Fliegerangriffen ausgesetzt. 310 abgeworfene Bomben kosteten 28 Menschen das Leben und verletzten 71 Menschen mehr oder weniger schwer. Der Sachschaden wurde auf etwa 1 Million Franken geschätzt.

Die Untersuchung der Angriffe auf die Stadt Luxemburg beleuchtet nicht nur einen wenig bekannten Aspekt des städtischen Alltags während des Ersten Weltkriegs, sondern zeigt auch die schnelle Weiterentwicklung der Luftfahrt und ihre Bedeutung für die militärische Operationsführung der Alliierten an der Westfront.

Die Anfänge des Luftkriegs

Am 23. August 1914 kurz nach Mitternacht ertönte ein dumpfes Krachen in der nächsten Umgebung des Bahnhofs. Ohrenzeugen meinten zunächst, es handele sich um die Explosion von Granaten, die von Longwy, wo zu diesem Zeitpunkt eine der sogenannten Grenzschlachten stattfand, auf Luxemburg abgeschossen worden waren. Die fünf Granaten waren aber von einer aus Richtung Bonneweg kommenden französischen Flugmaschine abgeworfen worden. Eines der

Geschütze, das auf das Hotel International fiel und nicht explodierte, konnte geborgen werden. Die armlange Granate hatte einen Durchmesser von 10 cm und wog schätzungsweise 2 kg. Gefüllt war sie mit Melinit, einem gefährlichen selbstzündlichen Sprengstoff, der bereits im 19. Jahrhundert verwendet wurde. Manche Augenzeugen meinten, ein Luftschiff erblickt zu haben. Wahrscheinlicher ist aber, dass der Angriff von einem französischen Flugzeug im Rahmen eines für den Beginn des Krieges typischen Aufklärungsflugs ausgeführt wurde. Durch die Beobachtung der deutschen Truppenbewegungen in Belgien hatten französische Piloten das ganze Ausmaß des Schlieffen-Plans aufgedeckt. Der Flieger, der in der Nacht vom 23. August wahrscheinlich vom Schlachtfeld bei Neufchâteau zurückkehrte, hatte als Sekundarmission, die Zuganlagen in Luxemburg zu beschädigen, um den deutschen Truppennachschub zu behindern. Beim Angriff vom 23. August 1914 wurde niemand verletzt. Die Schäden an den Häusern zogen in den folgenden Tagen viele Schaulustige an und wurden zum beliebten Postkartenmotiv. Die Gemeinden Hollerich und Luxemburg ließen als erste Luftschutzmaßnahme bis auf weiteres jeden Abend die Straßenlaternen um Mitternacht löschen.

Am 27. Mai 1915 starteten drei französische Staffeln vom Flugfeld Malzéville bei Nancy und bombardierten die 400 km entfernte BASF Salpeter-Fabrik in Ludwigshafen-Oppau. Damit begannen die strategischen Tag- und Nachtbombardierungen der Alliierten von Nancy aus, in die Luxemburg und ab Frühjahr 1916 auch das



▲
Bombenschäden Ecke
rue de Hollerich und rue
de la Fonderie (10.02.1917)
©Photothèque de la Ville de Luxembourg

Eisenindustriegbiet im Süden des Landes einbezogen wurden. Die französische Armee hatte ihre Luftstrategie geändert und setzte Flugzeuge jetzt bewusst als Kampfmittel hinter den Frontlinien ein. Die Luftfahrzeuge waren in der Regel mit einem Piloten und einem Bordschützen besetzt. Das Gewicht der zu Bomben umfunktionierten Granaten blieb ein zentrales Problem bei der Bewaffnung der leichten Maschinen. Der Bordschütze machte die in Kästen in den Flanken des Flugzeugs verstauten Geschütze scharf und warf sie per Hand auf das mit dem bloßen Auge anvisierte Ziel. Über Kurskorrekturen des Flugzeugs verständigten sich die Besatzungsmitglieder per Klopfzeichen auf die Schulter.

Am Sonntag, den 3. Oktober 1915 um 8.30 Uhr, wurde die Stadt Luxemburg bei wolkenlosem Himmel durch eine hochfliegende französische Staffel beschossen. Der Angriff erfolgte im Rahmen der Herbstschlacht in der Champagne und im Artois und galt wieder dem Bahnhof, der als Knotenpunkt von fünf Bahnlinien wichtig für die Heranführung der deutschen Truppen war.

Fehlpeilungen führten dazu, dass sich die Bombeneinschläge von Limpertsberg über Clausen, Grund bis ins Bahnhofsviertel und Hollerich erstreckten. Die Schadensbilanz der vierundzwanzig Bomben blieb gering. Allerdings wurden bei diesem Angriff erstmals vier Menschen durch Granatsplitter und geborstene Fensterscheiben verletzt. Eine Untersuchung der Fehlzünder ergab, dass die etwa 27 cm langen, 71 mm dicken Brandbomben, von denen einige mit einem Stern, einem Herzen und einem Kleeblatt gekennzeichnet waren, mit Phosphor gefüllt waren. Auch dieses Mal zogen die Einschläge viele Neugierige an.

Schutzmaßnahmen

Die nahe gelegene Stadt Trier hatte nach dem schweren Fliegerangriff auf Karlsruhe am 15. Juni 1915 bereits im September 1915 Luftschutzmaßnahmen ergriffen. Ihr Plan sah neben der nächtlichen Verdunklung vor, die Bevölkerung mit Sirenen und Glockengeläut aufzufordern, im nächstgelegenen Haus Schutz zu suchen. Ähnliche Vorkehrungen wurden ➤



© Archives de la Ville de Luxembourg

auch in der Stadt Luxemburg getroffen. Sie griffen aber wegen der unzureichenden Zusammenarbeit der Gemeinden Luxemburg und Hollerich nicht, wie sich beim dritten Angriff auf Luxemburg am 18. Juni 1916 um 1.45 Uhr zeigte. In dieser Nacht waren die Straßen der Stadt verdunkelt, während in Hollerich die Gaslaternen brannten. Der französische Nachtangriff erfolgte zusammen mit einer Attacke auf das Industriegebiet im Süden des Landes und traf die Bevölkerung der Stadt unvorbereitet. Seit November 1915 war eine auf dem Turm des Cercle-Gebäudes montierte elektrische Großsirene in Betrieb, die bei Bedarf von Polizeiwachposten ausgelöst wurde und an Fabriksirenen und die Bahnhofsirene angeschlossen war. Am 18. Juni 1916 ertönten die Sirenen allerdings nicht, was auch an der Ungenauigkeit der Mikrofone, die zur Auslösung des Alarms eingesetzt wurden, lag. Diese machten keinen Unterschied zwischen den Schallwellen von Zügen, Stahlwerken und Flugzeugen. Ein von einem Elektriker aus Esch/Alzette 1916 entwickelter Schallaufnehmer versprach Besserung.

Manche Einwohner der Stadt schienen sich des Ernstes der Lage nicht bewusst zu sein. So beklagte sich ein Luxemburger, dass ein Wirt ihm bei einem nächtlichen Fliegeralarm den Zutritt zu seiner Kneipe verwehrt hatte. Neugierige blieben bei Fliegeralarm in den Straßen oder öffneten die Fenster von hellerleuchteten Räumen, um den nächtlichen Himmel nach Fliegern abzusuchen. Am 9. September 1916 und am 10. März 2017 wurden die Fliegerschutzvorschriften verschärft.

Der Bahnhof Luxemburg

Bis 1918 wurden die strategischen Bombardierungen der Stadt in der Regel durch deutsche Soldaten- und Frontgüterbewegungen am Bahnhof Luxemburg ausgelöst. Das war der Fall am 18. Juni 1916, als die deutsche Militärregierung ihr Heer mit 30.000 Mann für die Offensive gegen Fleury, Thiaumont und Côte Froide Terre bei Verdun am 23. Juni aufstockte. Am 10. Februar 1917 kam

es zu einem Doppelangriff auf das Industriegebiet im Süden und die Stadt, als die deutsche Heeresleitung Truppen und Material beförderte, um die sogenannte Hindenburg- oder Siegfriedlinie, die weit hinter der ersten Front im Artois und in der Champagne lag, zu befestigen. Der Güter- und Rangierbahnhof Zwickau und seine zwei weit sichtbaren Hallen mit dreißig bis vierzig Lokomotiven wurden erstmals am 23. und 24. Juli 1917 beschossen. Im Frühjahr 1918 folgten weitere Angriffe.

Die strategischen Nachtbombardierungen von Städten und Industrieanlagen im fernem gegnerischen Hinterland brachten der französischen Armee nicht die gewünschten Resultate und waren sehr kostspielig. Zudem fügten die von den Alliierten als „Fokker-Plage“ bezeichneten Angriffe durch deutsche, mit einem Unterbrechermechanismus für Maschinengewehre ausgestattete Fokker-Jagdflugzeuge den Franzosen und Briten vom Sommer 1915 bis zum Frühling 1916 starke Verluste zu. Deshalb setzte die französische Heeresführung ab 1916 wieder verstärkt auf die Luftnahunterstützung der Bodentruppen an der Westfront. Zu dieser gehörte auch die Bombardierung von Industriegebieten an

Mosel und Saar und von Zugknotenpunkten. Die damit verbundene Verunsicherung der Zivilbevölkerung war ein von der Heeresführung ausdrücklich gewünschter Nebeneffekt.

Das „Ausschlafengehen“

Die Zerstörungskraft der Bomben hatte seit Kriegsbeginn rapide zugenommen. 1916 entwickelten alliierte und deutsche Flugzeugbauer die Antriebstechnologie der Flugzeuge so weit, dass die Maschinen stark genug waren, um schwere Bomben zu transportieren. Der französische Nachtangriff vom 18. Juni 1916, bei dem armlange Phosphorgranaten eingesetzt wurden, kostete zwei Menschen das Leben, verletzte sechs weitere und richtete erheblichen Sachschaden an Wohnhäusern an. Ein nach dem Angriff auf die Mälzerei in Clausen am 16. September 1917 gegen 23 Uhr sichergestelltes Explosionsgeschoss, das einen schweren T-Träger durchgeschlagen hatte, war 123 cm hoch und hatte einen Durchmesser von 30 cm. Bomben, die in einem Clausener Garten explodierten, hinterließen Trichter von fünf bis sechs Metern. Die Nachtbomber flogen tief über die Stadt,



Th. Wirol © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Polizeiagent Greiveldinger mit dem ersten Blindgänger, der am 3.10.1915 im Park der Hauptstadt gefunden wurde.
©Photothèque de la Ville de Luxembourg



denn die Bordschützen lokalisierten ihre Ziele mit Scheinwerfern, die am Rumpf der Flugzeuge angebracht waren. Viele Bewohner des wiederholt beschossenen Bahnhofsviertels fühlten sich dort im Herbst 1917 nachts nicht mehr sicher und mieteten möblierte Zimmer in anderen Stadtvierteln. Limpertsberg galt als besonders sicher. Ausgestattet mit den wichtigsten Papieren verließen ganze Familien allabendlich ihre Wohnungen zum sogenannten „Ausschlafengehen“.

Das blutige Jahr 1918

Im Sommer 1917 rüsteten die Alliierten viele ihrer Luftaufklärer zu Bombern um. Spezielle Halterungen für Bomben gehörten fortan zur Standardausstattung aller Flugzeuge. 1918 wurden die strategischen Bombardierungen an der Westfront von englischen Fliegern übernommen. Am 1. April 1918 entstand aus dem Royal Flying Corps die Royal Air Force als erste selbstständige Teilstreitkraft der Welt. Um den Feind am Vordringen zu behindern, griffen die englischen Flieger Brücken, Eisenbahnen, Gleise, Bahnhöfe und Weichenanlagen an. Das Bahnhofsviertel und Bonneweg wurden im März und April 1918 im Rahmen der deutschen Frühjahrsoffensive von 1918 fünfmal bombardiert. Der zivile Sachschaden war groß, der militärische dagegen gering. Am 28. März und am 5. April 1918 warfen englische Flugzeuge in der Mittagszeit 50 kg schwere Bomben auf die vielbevölkerten Straßen. Kampfmaschinen gleich beschossen die britischen Schützen die Straßen zusätzlich mit Maschinengewehren und nahmen zivile Todesopfer bewusst in Kauf. Den englischen Luftstreitkräften wurden auch in Luxemburg schon seit dem Frühjahr 1916 Vergeltungsangriffe für die deutschen Zeppelin- und Fliegerangriffe auf englische Städte nachgesagt.

Eine nennenswerte Flugzeugabwehr gab es zu diesem Zeitpunkt in der Hauptstadt nicht. Die beiden Überfälle kosteten fünfzehn Menschenleben. Neunzehn Verletzte wurden im Zitha-Krankenhaus versorgt. Die Angriffe lösten eine Welle der Solidarität mit den Opfern aus. Wohltätigkeitskonzerte wurden

organisiert, Firmen spendeten Geld, die Eisenbahnergewerkschaft eröffnete eine Subskriptionsliste für die Hinterbliebenen ihrer drei getöteten Mitglieder. Binnen weniger Tage richtete die Stadt Unterstände ein, die von 7 bis 20 Uhr geöffnet waren und stellte eine 50köpfige sogenannte Rettungskolonie auf die Beine, die aus Polizisten, Feuerwehrleuten, Maurern, Zimmerleuten, Ärzten sowie Arbeitern des Elektrizitäts-, des Wasser- und des Gaswerks bestand. Sie sollte bei der Auslösung des Bombenalarms sofort einsatzbereit sein, um Brände zu löschen, Verschüttete zu bergen, Leitungen zu reparieren und den Verletzten zu Hilfe zu kommen. Im Zitha-Krankenhaus richteten die Gemeinden Hollerich und Luxemburg einen interkommunalen Sanitätswachposten ein, der Tag und Nacht besetzt war. Die beiden Kommunen sowie der Staat versprachen rasche und unkonventionelle finanzielle Hilfe für die Beseitigung der Schäden. Die Bevölkerung der betroffenen Stadtviertel war verängstigt. Im ganzen Land wurden den Schutzsuchenden Wohnungen und leerstehende Gebäude

zur Verfügung gestellt. Die Mietpreise wurden rückwirkend ministeriell geregelt, um Wuchermieten zu verhindern. Die Regierung ließ sogar Fuhrwerke beschlagnahmen, um den Betroffenen beim Umzug zu helfen. 437 der 819 in der Gefahrenzone gemeldeten Haushalte zogen zeitweilig um. Sonderpatrouillen der Polizei bewachten die verlassenen Häuser. Am 13. April 1918 wurden sogar sechzig Personen im Schloss Walferdingen einquartiert. Die Umsiedlungen stellten die Verwaltungen der betroffenen Gemeinden vor zahlreiche Herausforderungen. Für den Schulunterricht der Flüchtlingskinder mussten Klassenräume eingerichtet und Lehrer bereitgestellt werden. Die Migranten wurden gebeten, sich in den neuen Gemeinden anzumelden, um in den Genuss von geeigneten Rationierungsscheinen für die ohnehin knappen Nahrungsmittel zu kommen. Die Lokale für die Wahlen zur Ersetzung des verstorbenen Parlamentsabgeordneten Vian im Kanton Luxemburg am 25. April 1918 wurden in direkter Nähe von Unterständen eingerichtet. Die Wahlberechtigten wurden ➤

ermahnt, trotz der besonderen Situation ihr politisches Recht wahrzunehmen, und gleichzeitig gebeten, Menschenansammlungen vor den Wahllokalen zu vermeiden.

Am 10. Mai 1918 nahm die deutsche Militärverwaltung eine Flakbatterie an der Mauer des Friedhofs auf Fetschenhof (Cents) in Betrieb und verstärkte die Abwehr durch Geschütze bei Windmühl (Strassen) und im Gebiet zwischen dem Güterbahnhof und dem Hesperinger Wald. Die Maßnahmen waren wegen der Schäden, die Luftabwehrraketen an den umliegenden Häusern anrichten konnten, sehr umstritten und veranlassten die Luxemburger Regierung dazu, gegen ihre Aufstellung in Berlin zu protestieren, allerdings vergeblich.

Am 8. Juli 1918 musste die Rettungskolonnen zu einem weiteren schweren Einsatz ausrücken. Zwölf britische Flugzeuge hatten gegen 9 Uhr einen Bombenteppich abgelegt, der von Clausen über das Rhamplateau, das Bahnhofsviertel bis nach Bonneweg reichte. Mittlerweile konnten die mit Bombenabwurfvorrichtungen ausgestatteten Kampfflieger ihre tödliche Last aus 4000-5000 m abwerfen. Die Zielvorrichtungen waren allerdings immer noch ungenau, was erklärte, warum die Bombenschützen flächendeckend bombardierten. Eine auf einem Ausfahrtgleis aus dem Bahnhof explodierte Bombe riss einen

Trichter von 9,80 m Tiefe und 1,50 m Durchmesser. Der Angriff tötete zehn Menschen in Clausen. Die Zeitungen berichteten von halb oder ganz abgerissenen Köpfen, Gesichtern, Füßen und Armen. Augenzeugen berichteten, dass sich das Blut von getöteten Fuhrpferden wie ein Bach den Clausener Berg hinunter ergoss. Elf in Clausen Verletzte und dreizehn Bombenopfer aus Bonneweg wurden im Zitha-Krankenhaus behandelt. Einige Verletzungen waren der Panik geschuldet, die der Angriff ausgelöst hatte.

Am 25. August und am 26. September kam 1918 es zu zwei weiteren Bombenangriffen auf die Bahnhofsgegend, bei denen ein Mensch verletzt wurde. Am 10. November um 15.55 Uhr erfolgte ein letzter Fliegeralarm, gefolgt von kurzem Flakfeuer. Um 16 Uhr wurde Entwarnung gegeben. Die Kriegshandlungen wurden eingestellt.

Bilanz

In den alliierten Kriegsberichten, die auch von Luxemburger Zeitungen veröffentlicht wurden, fanden die Fliegerangriffe auf die Stadt Luxemburg und die bis 1921 autonome Gemeinde Hollerich als Bombardierungen des städtischen Bahnhofs und seiner Gleisanlagen Erwähnung. Die Luxemburger Regierung betrachtete die Bombardements

als Verletzung der Neutralität des Landes und protestierte mehrmals bei den Alliierten. Für die Franzosen und die Briten war das Großherzogtum ein Aufmarschgebiet für die deutschen Truppen. Und diese galt es bei Truppenbewegungen an die Westfront durch die Beschießung des Zugknotenpunkts Luxemburg aufzuhalten. Die dadurch verursachten Menschen- und Sachschäden rangierten für die alliierten Militärbefehlshaber unter dem Begriff Kollateralschäden.

Am 9. Mai 1919 wurde in Luxemburg ein Gesetz zur „Reglementierung des Verfahrens für die Feststellung und Abschätzung der Kriegsschäden“ verabschiedet, das am 5. September 1919 veröffentlicht wurde. Ein Beschluss vom 12. März 1920 legte die „Abfassung und Einreichung von Gesuchen fest“. Die große Anzahl an Anträgen stellte die Dienststellen landesweit vor große Anforderungen, und ihre Bearbeitung zog sich in die Länge.

Am 18. Juni 1922 wurde auf dem Friedhof Bonneweg ein Denkmal für die Bomben- und Kriegsopfer von Hollerich und Bonneweg eingeweiht, das 1957 in eine Gedenkstätte für die Gefallenen der beiden Weltkriege integriert wurde. Ein am 3. August 1924 eingeweihter Gedenkstein erinnert in Clausen an die Namen der Todesopfer der Bombardierung vom 7. Juli 1918. ♦

©Photothèque de la Ville de Luxembourg





◀ Begräbnis der Opfer
des Luftangriffes auf
Clausen (10.7.1918)
©Photothèque de la Ville
de Luxembourg

Bibliographie

- Archives nationales de Luxembourg. (2017). E battert Enn. In: Lëtzebuerg am däitschen Zollveräin 1842-1918. Exposition aux Archives nationales de Luxembourg du 14.12.2017 au 25.05.2018 (S. 42-45). Luxembourg 2017.
- Bange, E. (2009). Todesvögel im ruhigen Wolkenhimmel. In: Ons Stad, (2009)91, S. 46-50.
- Bange, E. (2012). Der Erste Weltkrieg. In: S. Kmec, & P. Péporté (Hg.), Lieux de mémoire au Luxembourg II (S. 19-24). Luxembourg 2012.
- Camarda, S. (2014). Zerstörte Postkartenidylle. Die Darstellung von Kriegsschäden auf Luxemburger Ansichtskarten. In: B. Majerus, C. Roemer, & G. Thommes (Hg.), Guerre(s) au Luxembourg - 1914-1918 - Krieg(e) in Luxembourg (S. 33-43). Luxembourg 2014.
- De Auer-Véran, F. (2008). L'aéronautique militaire dans la Grande Guerre: vers l'institutionnalisation. In: P. Gallien, G. Rech, & A. Chablat-Beylot (Hg.), Archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale. Répertoire numérique détaillé de la série A (1914-1919) et guide des sources (S. 9-44). Château de Vincennes 2008.
- Finck, L. (1917). Les premiers jours. In: La guerre aérienne illustrée 1917(52).
- Henshaw, T. (2014). The Sky Their Battlefield II: Air Fighting and Air Casualties of the Great war. British, Commonwealth and United Air States Services 1912 to 1919. London 2014.
- Landschaftsverband Rheinland (LVR). Die Stadt an der Front. Trier im Ersten Weltkrieg 1914-1918. Retrieved Januar 28, 2018, from <http://www.rheinischegeschichte.lvr.de/themen/DasRheinlandim20.Jahrhundert/Seiten/TrierimErstenWeltkrieg.aspx>
- Luxemburger Wort, 1914-1918.
- Luxemburger Zeitung, 1914-1918.
- Medinger, P. (1918). Von Fliegerbomben und was drum und dran. Chemisches, mechanisches, toxikologisches, ballistisches, meteorologisches und sonstiges. Bulletin de la Société des naturalistes luxembourgeois, 28 (3 und 4), S. 48-64.
- Philippe, B. (1969). A propos de la stratégie aérienne pendant la première guerre mondiale: mythes et réalités. In: Revue d'histoire moderne et contemporaine, 16(3), S. 350-375.
- Robert, J.-P. (1922). Die Fliegerangriffe auf Luxemburg während des Weltkrieges 1914-1918 in historisch-chronologischer Darstellung. Luxembourg 1922.
- Trausch, G. (2006). La Première Guerre mondiale, heure de vérité pour la neutralité luxembourgeoise. Forum, 257, S. 29-35.

► Bombenschäden
an der Schuhcreme-
fabrik Schaafs-Wolter
rue du Fort Wedell
(18.06.1916)
©Photothèque de la Ville
de Luxembourg

