

Armand Schilling

1944 - Luftschutz

Luftangriffe auf Bettemburg und Umgebung



Vorwort

*Recherchieren ist nicht das Betrübliche und Ärgerliche für den Lokalchronisten,
sondern das Unwiederbringliche und Unerledigte.*

Armand Schilling

Mit der Rückschau im Jahr 2014 auf die Bombardierung von Bettemburg vor 70 Jahren und den Bettemburger Gedenkfeierlichkeiten zu Ehren der damaligen Bombenopfer, waren die unvergesslichen einstigen Ereignisse besonders für noch lebende Mitbürger von damals wieder gegenwärtig geworden.

Am 11. Mai 1944 nachmittags, nur wenige Stunden vor der Bombardierung Bettemburgs hatten drei Nachbarfamilien aus dem „Kräizgaart“ sich vorgenommen zwecks einer Begutachtung, nochmals gemeinsam und gegenseitig ihre respektiven Luftschutzkeller aufzusuchen. Gemäß einer Verordnung der deutschen Zivilverwaltung waren nämlich die Kellerräume zum Schutz gegen Luftangriffe eingerichtet worden. Wegen der Nähe zur Eisenbahn und weil die Besichtigungen nicht befriedigten, beschloss man gemeinsam, so wie auch andere Bettemburger sich außerhalb Bettemburg unmittelbar in die freie Landschaft in Sicherheit zu begeben. Etwa auf die Abweiler Anhöhe. Da bereits Voralarm ausgelöst worden war, beschwor Michel Hack, eine bekannte Bettemburger Persönlichkeit an seinem Hauseingang die kleine Gruppe beim Vorbeihasten doch seinen Luftschutzkeller aufzusuchen, kurze Zeit bevor ein Bombenvolltreffer in der Weststraße das Wohnhaus Nr. 41 von Michel Hack in Schutt und Asche legen sollte. Dabei kamen auch vier Personen dieser davonlaufenden Gruppe, d.h. die Nachbarn Frau Dostert mit 12jähriger Tochter Madeleine und Frau Pauly mit 12jährigem Sohn Henri - beide Kinder meine Spielkameraden - zu Tode indem sie in Hack's vermeintlich sicheren Luftschutzkeller Schutz suchten. Die betreffenden Väter waren außer Landes, da sie wegen ihrer fahnenflüchtigen Söhne nach Deutschland dienstverpflichtet worden waren. Hack's Worte sind mir bis heute in Erinnerung geblieben: „Wuer laaft dir nach no Fliegeralarm, kommt dach alleguer eran. Mi hun e gudden Keller. Daat do hun ech an Deitschland schon e puer Mol mattgemach. Mir spaanen einfach de Prabbeli op. Dann kann ons naischt geschéien“.

An jenem 11. Mai 1944 waren meine Mutter und ich als damals neunjähriger Sohn, wahrscheinlich die Letzten welche sich kurz nach 19 Uhr von Michel Hack in seinem Hause verabschiedeten, und ihn somit noch lebend an seiner Haustür gesehen und gesprochen hatten. Während die beiden Frauen Dostert und Pauly und ihre Kinder im Hause Hack verblieben, hatte mich schlagartig eine sonderbare Unruhe und eine mir bis heute unerklärliche Vorahnung eines kommenden schrecklichen Ereignisses erfasst. Ich zog daraufhin unter einem außergewöhnlichen inneren Zwang mit aller Kraft meine Mutter aus dem Wohnhaus der Familie Hack, und sind beide damit dem sicheren Tod entronnen. Glück,

Zufall, Fatalismus, Schutzengel oder höhere Gewalt? Wie auch immer. Anschließend flüchteten wir förmlich ziellos in Richtung Bettemburger Ortszentrum, wo wir gegenüber dem Collart Schlosspark quasi im letzten Moment förmlich in den Keller der Familie Foetz, hinein gedrängt wurden und die Bombardierung erlebten.

Am späten Nachmittag des 11. Mai 1944, nach ihrem Flug bis zur Hauptstadt hatte eine Gruppe von 35 Boeing-B 17 US-Bombern wieder eine Flugänderung in Richtung Süden vorgenommen. Im Verlauf des Rückflugs über Düdelingen hatte das Geschwader erneut kehrt gemacht, und wieder Kurs auf Bettemburg als Gelegenheitsziel genommen, bevor wenige Minuten später nach dem üblichen Rauchzeichen das Führungsflugzeug der Formation das Zeichen gab durch Öffnen der Bombenschächte ihre tödliche Fracht abzuladen.

Armand Schilling

Der Railway Bombing Plan

2014 - Im Verlauf der Gedenkfeierlichkeiten zur Landung der Alliierten vor 70 Jahren war auch der ehemalige Ablauf dieser gewaltigen Militäroperation vom 6. Juni 1944 wieder ins Bewusstsein der Allgemeinheit zurückgeholt worden. Mit ihrem beharrlichen Einsatz der 1943 gebildeten Supreme Headquarters, Allied Expeditionary Force* (kurz SHAEF) für die Aufstellung eines so genannten Railway Bombing Plans (auch unter anderen Namen wie Zuckerman Plan; AEF Plan; Tedder Plan usw. bekannt) war im Ablauf von 1944 ein Hauptbeitrag zur Luftunterstützung der OVERLORD Landungsoperationen eingeleitet worden. OVERLORD war im Frühjahr 1944 der Code Name des Invasionsplans von Nordwest Europa. Innerhalb dieses OVERLORD Unternehmens war aus Sicherheitsgründen im September 1943 bereits der Code Name NEPTUNE benutzt worden für alle Overlord Dokumente welche sich auf das Zielgebiet und das Datum der Landungsoperationen bezogen. Im Januar 1944 hatte Air Chief Marshal (Luftmarschall) Leigh-Mallory's Stab den Railway Bombing Plan bekanntgegeben um zuerst Rangierbahnhöfe, Eisenbahn Reparaturwerkstätten, Eisenbahnbrücken usw. in dem zukünftigen Invasionsgebiet zu zerstören. Der Plan basierte zunächst auf einer Analyse eines dreimonatigen Angriffs auf 39 festgelegte Ziele in Deutschland und 33 Ziele in Belgien und Frankreich zwecks Destabilisierung von Eisenbahnsystemen welche im Westen die feindlichen Kräfte mit Nachschub versorgten. Das am 12. Februar 1944 von SHAEF formell vorgestellte Vorhaben wurde trotz Besorgnis Churchills über hohe Verluste der frz. Zivilbevölkerung am 25. März angenommen. Der nächste Schritt war die Vorbereitung zum „Transportation Plan.“ Diese Operation war zunächst dazu bestimmt Bomberflugzeuge einzusetzen, um am Vorabend zu OVERLORD die französischen Eisenbahnen zu paralysieren.

* Die Supreme Headquarters, Allied Expeditionary Force (kurz SHAEF) war von Ende 1943 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges das Hauptquartier der alliierten Streitkräfte für Nordwesteuropa und erhielt seine Weisungen von Roosevelts und Churchills Combined Chiefs of Staff. Oberbefehlshaber des SHAEF war von Beginn an Dwight D. Eisenhower. Sein wichtigster Stellvertreter, sozusagen seine rechte Hand zu diesem Zeitpunkt war nicht von ungefähr der britische Air Chief Marshal A.W. Tedder. Historiker vertreten einhellig die Ansicht, daß erst unter Tedder die alliierten Luftstreitkräfte die absolute Luftvorherrschaft errangen.

Die ersten fünf bis sechs Wochen waren die kritischste Periode für das OVERLORD Unternehmen. Der wesentliche Punkt bestand darin jeden Schritt zu unternehmen, um die Landung der Alliierten zu unterstützen, und das erkämpfte Küstengebiet zu halten. Die größte Unterstützung durch die alliierte Luftflotte sollte in dieser Phase darin bestehen den feindlichen Nachschub und die deutschen Truppenverschiebungen zu unterbinden. Im März und anfangs April war der Widerstand gegen den Railway Bombing Plan gewachsen und das Vorhaben schien sogar zum Scheitern verurteilt, weil die in Italien gemachten Erfahrungen Zweifel aufkommen ließen, ob die Eisenbahnkapazität entscheidend durch eine solche Maßnahme reduziert werden könnte. Weitaus schwerwiegendere Gründe dagegen gab es vor allem durch politische Einwände wegen der zu erwartenden zivilen Opfer. Die „Area Bombing Directive“, eine Verfügung vom Juni 1940 hatte nämlich grundsätzlich untersagt Luftangriffe in besetzten Ländern auszuführen, wenn irgendwie Zweifel über die genaue Treffersicherheit, und eine ernsthafte Gefahr für die Bevölkerung bestünden. Denn man war davon ausgegangen daß durch den Railway Bombing Plan mit 80.000-160.000 Zivilopfern zu rechnen sei, hiervon allein ein Viertel Todesopfer. Opposition kam zunächst von den United States Strategic Air Forces, den U.S. und britischen Bomber Befehlshabern, sowie heftiger Widerstand der britischen und amerikanischen von den Regierungen in Kriegszeiten gebildeten Kriegskabinette. Und nicht zuletzt von Premierminister W. Churchill wegen der Sorge um das Aufkommen einer möglichen Aufgebrachtheit und Verbitterung gegen die Alliierten durch Bombardierung in einem besetzten westeuropäischen Land. „...I am afraid you are piling up an awful load of hate...“ (Ich befürchte sie häufen eine ungeheure Fuhre Hass an.... „ – aus Churchill Notiz an den 4 Sterne General Air Chief Marshal Tedder. Dafür hatte der Führer der französischen Streitkräfte in England, Generalmajor P. J. Koenig umso weniger Bedenken wegen der Zivilopfer in Frankreich, als er noch im Mai 1944 gelassen bemerkte: „...Dies ist ein Krieg, und es muss damit gerechnet werden daß Menschen getötet werden... Wir würden einen zu erwarteten zweifachen Verlust in Kauf nehmen um die Deutschen loszuwerden...“. Natürlich hatten solche Einstellungen seitens eines Franzosen in erster Linie Bombardierungen des französischen Eisenbahnsystems zwischen Paris und der Küste begünstigt, und bedeuteten erst in zweiter Linie eine Fortsetzung bis nach Westdeutschland hinein. Bereits vor der erfolgreichen Landung an der Atlantikküste waren zusätzliche Maßnahmen ins Auge gefasst worden um die Deutschen weiter zu schwächen, und der Erfolg während der Ausführung des Railway Bombing Plans in Frankreich hatte Luftmarschall Tedder dann auch dazu bewegt diese Luftangriffe noch weiter bis ins Deut-

sche Reich hinein fortzusetzen. Neben einer Klassifizierung des Eisenbahnknotenpunktes Bettemburg als mögliches Zielobjekt und einer Verkettung von unglücklichen Umständen verdankte Bettemburg auch einer solchen Entscheidung den Luftangriff vom 11.5.1944. Zwar hatte es in den Diskussionen um den Railway Bombing Plan als Hauptalternative unter anderem auch einen so genannten „oil plan“ gegeben. Er zielte jedoch nicht so sehr auf eine sofortige Hilfe im Falle einer amphibischen Landung auf dem Kontinent, sondern eher auf eine Landoffensive welche das deutsche Kriegspotential zerstören sollte. Wäre dieser Plan zum Tragen gekommen, wäre wahrscheinlich Bettemburg zumindest am 11.5.1944 von großem Unheil verschont geblieben.

Angriffsziel Bettemburg bereits 1942 im Bombenschema der Alliierten vorhanden

Nach anfänglichen Rückschlägen am Boden hatten die Alliierten im dritten Kriegsjahr große Fortschritte gemacht, und die anglo-amerikanische Luftflottenführung überlegte schon etwa ab Mitte 1942, um vor allem im deutschen Reichsgebiet aber ebenso im besetzten westlichen Europa, zunehmend auch das Transportwesen und die Hauptverkehrsknotenpunkte ihren Luftangriffen auszusetzen. Dieser Beschluss galt nochmals als wesentlicher Tagungspunkt auf der Casablanca-Konferenz im Januar 1943. Damit sollte die deutsche Widerstandskraft erheblich geschwächt, und die deutschen Kriegsrüstungsmöglichkeiten soweit lahmgelegt werden bis großangelegte Operationen wie „OVERLORD“ auf dem Kontinent beginnen sollten. Um den leistungsfähigen Verkehrsfluss des Gegners nachhaltig zu treffen stellte am 12. Februar 1944 die „Allied Expeditionary Air Force“ gegen die Opposition des britischen Premierministers und des Kriegskabinetts, formell ihren Plan zur Zerstörung des feindlichen Eisenbahnverkehrs (Hauptausbesserungswerke, Versorgungszentren, Signalsysteme, Gleisanlagen, Eisenbahnbrücken usw.) vor.

Am 26. März 1944 billigte General Eisenhower als Chef des SHAEF trotz Opposition nach längeren Auseinandersetzungen zwischen den alliierten Luftwaffenstäben bereits den Plan zur Lähmung und Zerstörung der deutschen Eisenbahnnachschubwege welche an die kommende Invasionsküste führten. Zwar hatten anfangs 1944 die englischen und amerikanischen strategischen Langstreckenbomber noch ihre Luftangriffe vornehmlich auf Ziele wie Flugplätze, die Flugzeugindustrie und Hydrierwerke in Deutschland konzentriert. Dabei wurde auch Bettemburg von alliierten Bombenflugzeugen überflogen, was damals noch in der Hoffnung auf baldige Befreiung von den meisten Bewohnern mit Genugtuung aufgenommen wurde. Jedenfalls dachte niemand ernsthaft an die Schrecken eines Bombenangriffs auf den Ort selbst. Aufgeschreckt und bestürzt mag dann doch so mancher Bettemburger Einwohner gewesen sein, als in der Nacht vom 20. auf den 21. Februar 1944 gegen 4,50 Uhr beim Überfliegen alliierter Flugzeuge in Hellingen eine

Bombe auf einen Acker eines Hellinger Bauern abgeworfen worden war, ohne jedoch größeren Schaden zu verursachen. Anfangs April begannen die Alliierten nun ähnlich wie gegen Ende des Ersten Weltkrieges ihre Luftangriffe gegen wichtige Eisenbahnverbindungen, Eisenbahnanlagen, und Eisenbahnbrücken zunächst mit Schwerpunkt in Nordwestfrankreich und Belgien auszudehnen, um sowohl deutsche Truppenverschiebungen, Verstärkungen einzuschränken, oder gar zu verhindern, als auch den Nachschub zu unterbinden. Vorher vorrangig angegriffene Ziele der Kriegsindustrie und wirtschaftliche Zweige, wie die deutsche Stahlindustrie, die Flugzeugindustrie, und die chemische Industrie verschwanden jetzt wieder, wenn auch bloß vorübergehend fast gänzlich von den alliierten Ziellisten zum Nachteil von Eisenbahnzielen. Die fortschreitende Zerstörung und Desorganisation des deutschen Verkehrssystems im Anschluss an die Lähmung wichtiger Industriezweige sollte nach dem wirtschaftlichen auch den militärischen Zusammenbruch von Nazideutschland beschleunigen. Am sogenannten D Day waren allein Frankreich und Belgien bereits mit ca. 76.200 to Bomben belegt worden (Eisenbahnzentren 71.000 to, Eisenbahnbrücken 4.400 to, und 800 to auf offener Strecke). Mit dem Ziel vor allem den unverzichtbaren Transport per Eisenbahn auszuschalten, geriet auch unsere Heimat in den Fokus der alliierten Luftgeschwader, die gemeinsam unter der Führung des britischen Air Chief Marshal A.Harris (als „Bomber Harris“ bekannt geworden), und dem amerikanischen General J.H. Doolittle über Westeuropa operierten.

„Die Verkehrsmittel sind neben den eigentlichen Waffen die wichtigsten Kriegswerkzeuge“. Basierend auf diesem in strategischen Militärkreisen üblichen Grundsatz verdankten also Bettemburg und Luxemburg vor allem die Luftangriffe von 1944, welche von deutschen Machthabern meistens als Terrorangriffe bezeichnet wurden. Mit dem Vorrücken der alliierten Armeen, und spätestens nach dem ersten Bombenangriff auf den Hbf. Luxemburg vom 9. Mai 1944 war auch den Bettemburger Einwohnern klargeworden, daß Bettemburg mit seinem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt nun ein weiteres Angriffsziel sein könnte. Laut einem nach Kriegsende zirkulierenden Gerücht wurde gemunkelt, daß kurz bevor es die Ortschaft Bettemburg ebenfalls traf, angeblich ein amerikanisches Flugzeug eine Mitteilung mit Datum und sonstigen Informationen auf einem Tuchfetzen abgeworfen haben sollte über einen bevorstehenden Luftangriff auf Bettemburg. Jedoch unter der Naziherrschaft wäre von deutscher Seite kaum jemals ein solches Gerede offiziell weder dementiert noch Verlautbarungen über den tatsächlichen Fund eines Tuches bestätigt worden*.

* Offenbar war das Gerücht wegen einer laut Bericht vom 16.5.1944 an den Landrat in Esch/A adressierten schriftlichen Aussage von FrL. K.M. aus Leudelingen entstanden. Bereits am 9.Mai 1944 hatte sie nämlich auf der Gemarkung Leudelingen ein merkwürdiges rotes Tuch gefunden und umgehend nach Esch/A an den Landrat abgeschickt. In seinem Bericht hieß es dazu am Schluß: „... Der Stoff soll angeblich am selben Tag aus einem Feindflugzeug abgeworfen worden sein.“ Also drei Tage vor dem Bombenangriff auf Bettemburg. Der Bericht samt Tuch wurden an den Gauleiter (CDZ) weitergereicht. Laut einem weiteren Bericht vom 23.5. waren von der Ehefrau des Steinforter Bürgermeisters zwei außergewöhnliche Süßigkeiten im Wald gefunden worden, welche ebenfalls

einem Abwurf aus einem Feindflugzeug zugeschrieben wurden. - ANLux CDZ G-2:165 Feindfliegerangriffe 1942-1944. Der Abwurf solcher von den Deutschen bezeichneten Propagandapackungen mit Genussmitteln z.B. in Form von Schokoladeplätzchen war keine Seltenheit.

Als gesichert gilt dagegen, daß wie Luftaufklärungsaufnahmen der RAF belegen, der Verschiebehnhof Bettemburg bereits 1942 ins Visier der Alliierten, und als potentiell Ziel auf ihre Ziellisten geriet. Aufgrund eigener Recherchen in 1983, war ich auf die Adresse der britischen Keele Air Photo Library gestoßen, und mit der University of Keele (Staffordshire) in Kontakt getreten welche etwa 5.500.000 Luftaufklärungsfotos aus dem Zweiten Weltkrieg von November 1939 bis Ende 1945 im Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums aufbewahrte, und wahrscheinlich auch noch heute besitzt. Eine riesige Ansammlung von vertikalen Luftaufnahmen quer durch Europa. Ausgenommen sind die Gebiete welche später zu den Warschauptaaten gehörten, sowie die neutrale Schweiz. Um Zugang zu dieser Quelle zu haben mußte man möglichst die minutengenauen Koordinaten (heutzutage über Google problemlos) des ins Auge gefassten Gebietes kennen und angeben, wobei die Angabe eines markanten Punktes in der Nähe wie z.B. das Vorhandensein eines Verschiebehnhofs, Kirchhofs usw., hilfreich war. Dank der Vermittlung eines hochrangigen luxemburgischen militärischen Vertreters beim SHAPE in Mons/Belgien, dem Lt. Colonel R. H. wurden mir die genauen notwendigen Daten vom Bettemburg mitgeteilt. Und zwar erstaunlicherweise durch ein Schreiben vom amerikanischen Department of the Air Force - Headquarters United States Air Forces in Europe (siehe kurzer Auszug).



DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
HEADQUARTERS UNITED STATES AIR FORCES IN EUROPE
APO NEW YORK 0912

MAY 3 1983

..... that the coordinates should be to the nearest minute. The coordinates for Bettembourg are 49°30'N, 06°08'E. They ask that you also give them the name of a neighboring settlement (Bettembourg) or geographical feature (railyard or graveyard).

I hope you'll find this information helpful.

Sincerely

THOMAS J. MAXSON, Capt USAF
Transportation Staff Officer
DCS/Logistics

Gegen eine entsprechenden Gebühr und der Angabe der betreffenden Koordinaten wurden mir 5 Zielaufklärungs-Kopien in Originalgröße vom Kurator der Keele Aerial Photographs Abteilung zugesandt, selbstverständlich der Aufnahmequalität von damals entsprechend**. Hierbei sind zwei Aufnahmen vom 27.8.1942 wegen des Aufnahmedatums besonders interessant. Sie zeigen unter anderem den Bettemburger Verschiebehnhof (Aufnahmehöhe 30.000 Fuß/9144 m, Maßstab 1:72.000). Eine weitere Luftaufnahme vom 18.7.1944 wurde nach dem Bombenabwurf vom 11. Mai 1944 aufgenommen, während eine vierte vom 12.9.1944 stammt, also einen Tag nach der Befreiung Bettemburgs. Ein letztes Foto, sonderbarerweise vom 4.8.1945 datierend, und demzufolge aufgenommen nach der bedingungslosen Kapitulation der Deutschen Wehrmacht vom 7. Mai 1945, und damit gegen Kriegsende.

** Die USAF Maxwell Air Force Base/Alabama besitzt Fotos in ihrem Archiv welche während der Bombardierung vom 11. Mai 1944 und kurz danach in geringerer Höhe (Bomberflüge über das Festland laut Operationsplan mit einer vorgeschriebenen Flughöhe von 5500 bis 6700 m) und modernerem Gerät aufgenommen wurden, und daher von besserer Qualität sind.



Links am Rande der Luftaufnahme Nr.107 vom 27.8.1942, das Eisenbahndreieck von Bettemburg, mit dem Lokomotivdepot in der Mitte.- Foto: Keele Aerial Photograph Abteilung/ Archiv: A.Schilling.



Auf dem Bildausschnitt der nach Kriegsende (Kapitulationsunterzeichnung in Reims bereits am 7.5.1945) aufgenommenen Luftaufklärung vom 4. August 1945 sind noch Bombenkrater oder noch nicht behobene Bombenschäden (weiße Flecken) zu sehen. Die Wiederaufbauarbeiten, wie Flurschäden und Schäden an Wohnhäusern konnten erst 1950 dank einer Kreditaufnahme von 1947 zu Lasten der Gemeinde abgeschlossen werden. In der Mitte das Eisenbahndreieck mit dem Lokomotivdepot. Die zur Orientierung dienenden Örtlichkeitsangaben sind nachträglich vom Verfasser A.S. eingefügt worden. Foto: Keele Aerial Photograph Abteilung/ Archiv: A.Schilling.

Mit ähnlichen Plakaten versuchten die Deutschen die Bevölkerung bei Fliegeralarm möglichst von den Bahnhöfen fernzuhalten. (Plakat vom Herbst 1943).



CT/16/5
14. 1. 43
confidential

Aufstellung der Züge, die über den Grenzpunkt Wasserbillig verkehren.

Dg - nur auf wichtigen Knotenpunkten haltende Frachtsüge.
Ez 65... Erzfahrt nach der Ruhr
Ez 71... Erzfahrt nach der Saar
Ez 69... verschiedene, hauptsächlich Thomsamehl, Eisen- und Stahl (produite metallurgiques)

He - dem Nahverkehr dienende, auch auf weniger wichtigen Bahnhöfen haltende Güterzüge (alles mögliche)

N - dem Nahverkehr dienende, meist auf allen Unterwegs-Bahnhöfen haltende Frachtsüge (alles mögliche)

Ig - Der Beförderung leerer Güterwagen in geschlossenen Zügen dienende Frachtsüge.

Die unter a) aufgeführten Züge verkehren werktäglich, die unter b) nur nach Bedarf und werden letztere durch besondere Telegramme von Fall zu Fall eingelegt.
Ausserdem verkehren noch wenige Sonderzüge unter besonderer Nummer (Wehrmacht, Bedarf Krieg und Militär, Privatgut über die Wehrmacht) die aber erst bekannt gegeben werden bei der Abfahrt, ohne Angabe des Gutes, sie sind an einer besonderen Fahrnummer zu erkennen.

Zu - Karthaus - Ehg - Ehrang - Sk - Kurwagen - Wgl - Jagenladungen
Ort = fuer diese Orte und Umgebung - U = Uebergang, was hier gesammelt wird und weiterläuft.

a)

Dg - 6547-Esch-Alsig - Bettemburg - Ehrang-Koblenz Mosel - 22,50 23,00-23,30 194-2,21 - 6,07 - 6,42
Rheinhausen - Ruhr (Duisburg Ruhrort über Meiderich) Geschlossener Erzug.

Dg - 6903-Bettemburg - Ehrang (Ehg Ort u. Uebergang) 1,27 2,50

Ig - 10931-Esch-Alsig - Bettemburg - Ehrang - Jünkerath - Liblar 2,14 2,33 - 3,23 5,21-6,27 - 9,19
Leere C-Wagen.

Dg - 6907-Bettemburg - Karthaus (Zu Ort u. Uebergang) 2,52 5,17

N - 9101-Bettemburg - Alzingen - Karthaus (Sk - Wgl u. leere Wagen) 5,18 5,28 10,16

Ig - 10923-Belval-Huetten - Bettemburg - Ehrang - Jünkerath Liblar 7,30 8,02-8,16 10,20- 12,25 10,24
Leere C-Wagen.

Dg - 6915-Bettemburg - Alzingen - Karthaus (Zu Ort u. Uebergang) 9,30 9,42 11,00

Dg - 6921-Bettemburg - Wasserbillig - Ehrang (Ehg Ort u. Uebergang) 11,06 12,24 12,26

Dg - 7166-Massigny-Godbrange - Esch-Als - Bettemburg - Wasserbillig 10,30 12,00 12,20-12,28 13,50-14,02
Korn - Kottenbach - Saarbrücken Obere Huetten (O.H.) 14,21 17,09
Ers fuer Burbacher Huetten.

Dg - 6519-Ostingen Rhéolingen - Bettemburg - Ehrang - Koblenz Mosel 12,43 14,07 16,19-18,01 20,58-21,35
Ruhr (Duisburg Hoohefeld fuer Thyssen) geschlossener Erzug.

ANDRÉ PELTZER
Feld Post
de Luxemburg 8813

Seit 1942 war der Güterverkehr im Bahnhof Luxemburg stark zu Gunsten des Bahnhofs Bettemburg vermindert worden, wobei der Schwerpunkt auf dem Güterverkehr lag wie z.B. Erz- Thomsamehl-, Stahltransporte usw. in Richtung Deutschland, so daß wie erzählt wurde, einmal ein deutscher Eisenbahner aus Ehrang auf Kurzbesuch in Bettemburg ungläubig den Kopf schüttelte. Er hatte sich aufgrund der Wagenumlaufzettel der beständig aus dem luxemburgischen Industriegebiet in Richtung Deutschland abgehenden Güterzüge, welche fast ausschließlich über Bettemburg und Ehrang liefen, einen weitaus größeren Bahnhof vorgestellt.

Die gegen Hitlerdeutschland kämpfenden Alliierten waren von Eisenbahnern über das luxemburgische Eisenbahnwesen genügend informiert worden, um einigermaßen präzise angreifen zu können. Eisenbahner hatten auch genaue Pläne der Bahnhöfe Bettemburg und Luxemburg nach London an die luxemburgische Exilregierung übermitteln können. Nach Angaben die am 4. Dezember 1942 nach London weitergeleitet wurden, verkehrten damals in Bettemburg täglich 68 Güterzüge. Innerhalb 24 Stunden wurden im Verschiebebahnhof 3.000 Wagen von mehreren Rangierkolonnen „rangiert“. Ende 1942 betrug der Lokomotivbestand

Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
Gau Moselland

Kreisleitung Esch-Alzig
Adolf-Hitler-Strasse 43-53
Fernruf: 9791-92

Postcheckkonto: Amt Luxemburg Nr. 710 41
Bankkonto: Kreispolizei Esch-Alzig Nr. 5
Das Komplette des Kreises Fach:
„Eischer Tagblatt“

Anteilstellung: Kreisstaatsamt.
Esch, den 22. Okt. 1943.

An den
Landrat des Kreises Esch
Esch / Alzig.

Betr.: Alarmierung der Bevölkerung bei
Fliegeralarm in Bettemburg.

Der Ortsgruppenleiter der VDB. in Bettemburg teilt mir
folgendes mit:

„Obwohl Bettemburg eine Sirene besitzt, wird dieselbe
bei Fliegergefahr und beim Durchflug von feindlichen
Fliegern nicht in Tätigkeit gesetzt.
Dies hat zur Folge, dass die Bevölkerung von der
drohenden Gefahr in Unkenntnis bleibt und sich auch
dementsprechend verhält. Ein grosser Nachteil er-
wächst hieraus, da die für den K-Fall eingesetzten
Kräfte erst durch einen erfolgten Angriff mobil ge-
macht werden und dadurch ihre Bereitschaft und Ein-
satz um längere Zeit verzögert wird.
Die vom Amtsbürgermeister getroffene Anordnung, je-
den bei Fliegergefahr unberechtigt auf der Strasse
angetroffenen Vg. mit einer Strafe von 50.- RM zu
belegen, ist hierdurch illusorisch, da niemand wis-
sen kann, ob Fliegeralarm besteht oder nicht.
Bettemburg mit seinem grossen Rangierbahnhof trägt
aber dieselbe Gefahr in sich, wie die anderen Indus-
trieortschaften des Erzbeckens angegriffen zu
werden.
Im Interesse der Bevölkerung bitte ich die Kreislei-
tung bei den zuständigen Stellen dahin zu wirken,
dass die Fliegeralarmeinrichtung wieder in Tätigkeit
gesetzt wird.“

Ich bitte, von diesem Schreiben Kenntnis zu nehmen um
das Erforderliche zu veranlassen. Von den von Ihnen unternommenen
Schritten bitte ich mich zu benachrichtigen.

Heil Hitler!

(Schumann)
Kreisamtsleiter.

ARCHIVES DE L'ETAT
Grand-Duché
de Luxembourg 0153

ANLux CDZ - G-2:164 -
Alarmierung Öffentlichkeit-
Luftlage 1943.

ihrer sowieso verkürzten Nachtruhe erheblich für den erforderlichen Arbeitseinsatz beeinträchtigt. Nach diesen gegebenen Tatsachen sehe ich als verantwortlicher örtlicher LS-Leiter keine Notwendigkeit die Wiederinbetriebnahme der Sirene vorzunehmen“. Gez. Müller als Amtsbürgermeister und örtl. Luftschutzleiter. - ANLux CDZ G-2:164

Doch im Frühjahr 1944, als hätte Amtsbürgermeister Müller infolge der allgemein verschärften Bombenangriffslage auch einen Bombenangriff auf Bettemburg vorausgesehen, änderte er seine Meinung vollkommen indem er jetzt am 17. April die im November 1943 heruntergespielten bisherigen Luftangriffe verwendete um doch die Reaktivierung der längeren Zeit abgeschalteten Fliegerwarnungssirene zu beantragen. Die im Herbst 1943 erfolgte Intervention des Ortsgruppenleiters Schäfer hatte natürlich auch zur Meinungsänderung beigetragen. Als Begründung führte Müller den Bordwaffenbeschluss des Betriebswerkes (Depot) und einiger Wohnungen, den Abwurf von leichten Sprengbomben am Außenrande von Bettemburg, sowie den vermutlich irrümlichen Abwurf von Zielmarkierungsbomben vom 5.9.1943 auf den Krackelshof an, wobei ein Brandherd entstanden war. - ANLux CDZ G-2:164 12- Wiederanschluß der Sirene in Bettemburg 1944. Die Berechtigung zum Wiederanschluß der Bettemburger Sirene an das Frühwarnsystem welcher nicht grundlos vom Bettemburger Amtsbürgermeister am 17.4.1944 gefordert wurde sollte sich schon knapp drei Wochen später ergeben.

Selbstverständlich kontrollierte die Schutzpolizei seit dem Wiederanschluß der Sirene im Einklang mit den Luftschutzverordnungen wieder mit größter Wachsamkeit das luftschutzmäßige Verhalten der Bettemburger Einwohner bei Fliegeralarm. Allerdings konnten die Beschuldigten gegen eventuelle Fehlgriffe, und auf andere Unregelmäßigkeiten beruhenden Strafverfügungen innerhalb zwei Wochen beim hiesigen Amtsbürgermeister oder beim Escher Landrat Beschwerde einlegen. Eine solche Beschwerde wurde am 19. Juli 1944 von Margaretha M. und Anny P. aus Kayl eingereicht. Beide hatten am 12. Juli wegen einer dringlichen Angelegenheit sich nach Luxemburg

Der Amtsbürgermeister
als Ortspolizeibehörde

Bettemburg am 15. Juli 1944

in Margaretha Michel

in Kayl
Handelstrasse 22

Strafverfügung

Sie sind angezeigt worden, weil Sie
am 12. Juli 1944 in Bettemburg Luxemburgerstrasse
während dem Fliegeralarm und dem Überfliegen von feindlichen
Fliegern das LS-Gebiet Bettemburg nicht auf der Strasse auf-
halten, sondern einen LS-Mann aufsuchen.
Übertretung des § 2 Abs. 1 Nr. 10 der VO. zum LS-Gesetz.

Ergebnis des Pol. ~~...~~ Wachtm.d.SchP.d.Res. Bernd

Verwarnung ist bereits am 19. wegen der Überstufung der professionellen
Einschätzung nicht erlassen.
Es wird daher gegen Sie eine Geldstrafe von 10.- RM für den Unterbrechungsfall eine Geld-
strafe von 2 Tage 11 festgesetzt. In der Geldstrafe treten 50 Pf. bzw. Hinzinsen. Der Gesamtbetrag von 10.- RM 50 Pf. muß innerhalb zweier Wochen an die Amts-
strafe in Bettemburg in der Zeit von 8 bis 12 Uhr
eingeliefert werden. Bei Verzugung werden die die Verfügung durch die Post
die beiliegende Geldstrafe - Scheinfreie Kayl, Nr. 1011 - heraus.
Gegen diese Verfügung können Sie im Falle der Beschwerde innerhalb 14 Tagen
a) beim Amtsbürgermeister oder b) beim Landrat Beschwerde einlegen.
Landrat in Esch/Alzig. Diese Beschwerde kann schriftlich
aber zu Protokoll bei mir auf dem
oder bei dem Herrn Landrat in Esch/Alzig eingeleitet werden, oder
b) beim Escher Landrat in Esch/Alzig eingeleitet werden. Die Beschwerde
muss innerhalb 14 Tagen nach dem Datum der Verfügung bei der Schutzpolizei
eingeleitet werden. Die Beschwerde muss innerhalb einer Woche nach
Eingangsdatum der Verfügung bei der Schutzpolizei eingeleitet werden.
Wird innerhalb der festgesetzten Zeit weder ein Rechtsbehelf eingelegt noch der Gesamtbetrag bezahlt, so
wird die Verfügung unverzüglich durchgesetzt, wobei die Kosten weiterer Auslagen entstehen können.
Gegen die Vollstreckung der Strafe hat kein Widerspruch einzuwenden. Die Vollstreckung kann
in dem Umfang durch Zwangsmaßnahmen, wenn die Vollstreckung oder andere unabwehrbare Gründe die
Eingeleitung der Strafe verhindern. Der Betrag muss innerhalb einer Woche nach
Eingangsdatum der Verfügung bei der Schutzpolizei eingeleitet werden.

ARCHIVES DE L'ETAT
Grand-Duché
de Luxembourg 0190

ANLux CDZ G-2-167a.



Zwei Typen von Blaulicht Luftschutzlampen aus den 40er Jahren.

Der Amtsbürgermeister
als Ortpolizeibehörde
BETTEMBURG
Fernruf: 1277

Bettemburg, den 24. 12. 42.
Kette Esch-Alzig
L. Esch/Alzig
25. 12. 42
Stb. ...

ANLux
CDZ G-2:172.

Tel. Nr. 2661442 Pol.

An den
Herrn Landrat Abt. VIII. 42210/9
in Esch-Alzig.

Betrifft: Blaulicht für Verdunklungszwecke.

Bezug: Besondere Anordnung für den Luftschutz Nr. 55/47 GdZ. I Lu Nr. 2019/42 vom 15.12.42. - Fort. Verf. vom 17.12.42.

Termin: 24.12.42. (ggfs. Zermündliche Vorausgabe).

Unter Bezugnahme auf die o.g. Verfügungen wird berichtet, dass die angeordnete Verwendung von Blau-Licht zu Absatz I. Buchst. a durchgeführt ist. Im Kloster "Altersheim Bettenburg" ist die Verwendung von Blau-Licht in einzelnen Innenräumen nicht restlos durchgeführt. Die verantwortliche Leiterin ist angewiesen, die angeordneten Verdunklungsmaßnahmen sofort durchzuführen.

Der Amtsbürgermeister
als Bstl. IS-Leiter

ARCHIVES DE L'ETAT
Grand-Duché
de Luxembourg 0237

7/9813

Laut § 6 der achten Durchführungsverordnung vom 23. Mai 1939 zum deutschen Luftschutzgesetz von 1935 konnten jedoch auf Antrag hin wieder in besonderen Ausnahmefällen Erleichterungen von der Verdunklungspflicht zugelassen werden. Und zwar für diejenigen Anlagen oder Betriebe wo eine dauernde oder totale Verdunklung aus technischen und wirtschaftlichen Gründen untragbar war. So waren unter anderem 1942 Erleichterungen auf Eisenbahnanlagen genehmigt worden wegen einer Zunahme von Unfällen, Leistungsabfall auf Rangierbahnhöfen, Verspätungen durch Unterbrechungen im Reiseverkehr usw.

Für den Bettenburger Molkereibetrieb CELULA bedeutete die Verdunklungspflicht eine wesentliche Behinderung im täglichen Betriebsablauf. Einem Antrag auf Verdunklungserleichterung wurde grundsätzlich nicht stattgegeben, aber eine Erteilung einer Ausnahmegenehmigung konnte erfolgen, wenn in dem an die Verladerrampe grenzenden Raum ausschließlich Blaulichtlampen verwendet würden, so die betreffende Stellungnahme der

RLB-Ortsgruppe Esch/Alzig. Dagegen wurde dem Molkereibetrieb CELULA am 23.11.1942 ein Werkluftschutz zugewiesen. In kleinen Betrieben nannte man die Trupps Luftschutztrupps. Sie stellten gemischte Trupps zu vielseitiger Hilfeleistung dar, entsprechend etwa den Feuerwehr- und üblichen Bergungstrupps.

LUXEMBURGER LANDESMILCHZENTRALE
CELULA
GENOSSENSCHAFT m.b.H.

FERNRUF: Bettenburg 15-01
POSTSCHECK: N. 6320
BANK: Generalbank Luxemburg

BETTEMBURG, den 4. 11. 42.

Ihr Zeichen: _____ An
Unser Zeichen: A. E./A. Z. _____
Betrifft: _____

Der Bezirksluftschutzleiter
durch den örtlichen Luftschutzleiter
B E T T E M B U R G

Betr.: Verdunklungserleichterung.

In unserem Betrieb ist es erforderlich, dass zur Sicherstellung der Milchversorgung vor allen Dingen der Krankenhaus und Laktarrie die Arbeit früh um 4 Uhr begonnen werden muss. In unseren Betrieben sind ausnahmsweise grosse und viele Fenstern die schlecht abdunkeln sind. Weiterhin ist es erforderlich, dass die Milch (ca. 30.000 Liter täglich) die um 4 Uhr in Kernen abgefüllt wird nach draussen zur Verladerrampe transportiert werden muss. Hierbei müssen die Türen offen gehalten werden, sodass eine vorschriftsmässige Verdunklung nicht durchgeführt werden kann.

Wir bitten Sie daher um eine Ausnahmegenehmigung über Verdunklungserleichterung zu geben.

erner bitten wir Sie uns eventuell bei Fliegeralarm nach 4 Uhr Morgens telefonisch benachrichtigen zu lassen.

Heil Hitler!

Luxemburger Landesmilchzentrale
CELULA
abgetragene Genossenschaft
BETTEMBURG

ARCHIVES DE L'ETAT
Grand-Duché
de Luxembourg 0219

ANLux CDZ G-2:172.

Bettemburg innerhalb der „Mighty Eight“ US-Luftflotten Operation 35 I



Bereits am 17. August 1942 hatte die 8. US-Luftflotte ihren ersten Einsatz in Europa geflogen. Ab 1. April 1944 wurde das Bomber Command der 8. US Air Force vorübergehend aus dem strategischen Luftkrieg über dem Deutschen Reich zurückgezogen, um durch Bombardierung des rückwärtigen Verkehrs-systems zunächst das Landungsgebiet und das frz. Hinterland von den deutschen Nachschubadern abzuschneiden. Anschließend wurden diese Operationen auf weitere besetzte Landstriche Westeuropas und bis ins Deutsche Reich hinein ausgeweitet. Die 8th Air Force verfügte Mitte 1944 über rund 2000 schwere Bomber und 1000 Jagdflugzeuge und hatte eine Personalstärke von über 200.000 Mann. Diese US-Luftflotte zusammen mit der RAF hatten einen wesentlichen Anteil an der Erringung der Luftherrschaft über Europa. Ohne die absolute Luftherrschaft während der Landung hätten die Alliierten trotz Unterstützung der mächtigen Schiffgeschütze keine Chance gehabt, sich jemals an der frz. Küste festzu-

setzen. Der entscheidende Faktor waren die lähmenden Auswirkungen der Luftangriffe, kommandiert von Eisenhowers Stellvertreter, dem Luftmarschall Tedder.

Am 11. Mai 1944 waren im Rahmen der Wiederaufnahme der „1000 Bomber Angriff Taktik“ 676 Bomber der 8. US Luftflotte vom Typ B 17 „Flying Fortress“ und 471 Jagdflugzeuge (99 P-8 Lightnings; 182 P-47 Thunderbolts; 190 P-51 Mustangs) als Eskorte in England in Richtung Festland gestartet. Haupt- und Gelegenheitsziele waren neben den Bahnhöfen (marshalling yards) Luxemburg und Bettemburg auch die Bahnanlagen von Brüssel, Lüttich, Thionville, Trier-Ehrang*, Konz-Karthaus, Sarreguemines/Saargemünd, Saarbrücken und Völklingen.

* Zu den Bettemburger toten Bomben Opfern vom 11.5.1944 muß man auch den Lokführer Emile Jeitz-Bauer dazuzählen, welcher beim gleichzeitigen Luftangriff auf den Bahnhof Trier-Ehrang sein Leben ließ.

Wie 14 Tage nach der Bombardierung von Bettemburg aufgenommene Zielfotos von den Bombentrichtern bewiesen, war der Luftangriff komplett danebengegangen. Außerdem konnte nach dem Luftangriff knapp eine halbe Stunde später der Bahnbetrieb wieder teilweise aufgenommen werden. Daß einerseits der fatale Bombenangriff auf Bettemburg durch das amerikanische Luftgeschwader wegen der zahlreichen Fehltreffer die Aktion nicht rechtfertigte, aber andererseits sich für die Zivilbevölkerung verhängnisvoll auswirkte, lag zweifellos an mehreren unglücklichen Umständen. Schlechte Sicht für eine gezielte Bombardierung über Saarbrücken hatte am Donnerstag den 11. Mai den Flugzeugverband dazu bewogen den Rückflug nach England anzutreten, und ein Gelegenheitsziel als dritte Priorität anzugreifen. Eine weitere Hauptursache lag aber zweifelsfrei an der Havarie welche der Führungsbomber am eigentlichen Tagesziel Saarbrücken beim Anflug abbekommen hatte. Das Master Bomber Flugzeug vom Verbandsführer Lt. Col. David E. Kunkel (erst 2005 gestorben) war bei Saarbrücken von einem Flaksplitter getroffen worden. Er mußte wegen ausströmendem Öl einen rechten Motor abstellen, und das Kommando an den weniger erfahrenen Oberleutnant Ronald B. Dorrington (bereits am 4. Juli 1944 bei der Isle of Man mit einem B-24 Liberator Bomber abgestürzt) abgeben, und er selbst somit gezwungen war etwa 300 Meter tiefer am Schluss des aus 59 Flugzeugen bestehenden Verbandes eine neue Position zu beziehen. In der Luftabwehrpraxis war es nämlich üblich daß jeweils versucht wurde durch Flak und Abfangjäger den gegnerischen Führungsbomber welcher von den deutschen Jagdpiloten als „Zeremonienmeister“ bezeichnet wurde und für die Zielmarkierung zuständig war aus dem Flugzeugverband abzuschießen. Ohne diesen mußten die übrigen Bomber ihre Last ohne Präzision im sogenannten Notwurf oft wahllos ins Gelände fallen lassen.

Während 24 B-17 Bomber dieses gegen 14,45 Uhr in England gestarteten Flugzeugverbandes auf dem Rückflug von Sarreguemines nun als Gelegenheitsziel Diedenhofen angriffen, überflogen nachmittags an dem bewussten 11. Mai die restlichen 35 B-17

Bomber Bettemburg ein erstes Mal in zwei getrennten Bomberformationen. Über Luxemburg Stadt, drehten sie gegen Osten ab und flogen wieder südwärts zurück, zunächst östlich an Bettemburg vorbei. Gemäß einem Bericht vom 12. Mai aus Düdelingen an den Abschnitts-Inspektor der Rheinprovinz Wolf in Düsseldorf überflogen die 2 Pulks (Gruppe 381 und 398) zwischen 18,20 und 19,00 Uhr (der Berichterstatter hatte sich etwas in der Urzeit vertan) Düdelingen, wo sie plötzlich kehrt machten und wieder in nördlicher Richtung gegen Bettemburg als zweites Gelegenheitsziel flogen, wo sie ausschließlich 334 Sprengbomben mit einem Gesamtgewicht von insgesamt 95,8 t auf die Ortschaft und den Bahnhof abwarfen, wobei verstreute Bomben bis Fenningen, Nörtzingen ins freie Feld und Wiesen fielen, und explodierten. Anschließend drehten die Bomber wieder in südwestlicher Richtung gegen Düdelingen ab, und warfen unweit Budersberg weitere restliche 20 Sprengbomben ins freie Feld ab*, um sich danach in derselben Richtung definitiv zu entfernen. (Weitere Details über den Bombenangriff



Sozusagen als Leitstrahl zum Zielgebiet Rangierbahnhof benutzten die beiden Bombergruppen 381 und 398 am 11. Mai 1944 beim zweiten fächerartigen Anflug kurz nach 19.30 Uhr die Gleise Düdelingen-Bettemburg und Zoufftgen-Bettemburg am „Dennert“ (damals Bahnübergang Nr. 3 an der ehemaligen Landstraße Büringen-Bettemburg-Hellingen – im Bild unten rechts). – Benutzter Kartenausschnitt von 1954 - Flle VI (XXXIII-10) Capellen Nos 7-8 - Institut Geographique National/ Cadastre du Grand-Duché de Luxembourg. – Neue Bildgestaltung von A. Schilling basierend auf „HÉMECHT“ Ausgabe 1969.

vom 11.5.1944 unter anderem: BERGEM Pierre in Hémecht 1969 und Brochure 1973, S.166-172 - Club des Jeunes Bettemburg; in den Luxemburger Wort Ausgaben vom 10.5.1969, 11.5.2004; 10.5.2014 usw.)

* Prinzipiell gab es die Anweisung wonach die Bombenverbände nicht mit Bomben auf ihre Abflugplätze zurückkehren durften.

Gottseidank hatte man in Bettemburg bereits durch Verfügung vom 4.11.1943 eine teilweise Abschließung der Hauptzuleitung der Gaszufuhr bei Fliegeralarm durch den Gasrohrmeister beschlossen. Hierdurch war Vorsorge getroffen worden, daß eine Zufuhrsperre in den Straßen und am Hauptgashahn in den Häusern nicht mehr erforderlich war. Im Falle von Beschädigungen und Zerstörungen durch Bombeneinwirkung konnte somit die Gefahr einer Gasexplosion verhindert werden.

Alle Flugzeuge konnten zu ihren englischen Stützpunkt-Flughäfen Ridgewell (381st group) und Nuthamstead (398th group) zurückkehren. Sehr wahrscheinlich hatten die Flugzeugbesatzungen bemerkt daß durch zu spätes Ausklinken der Bomben, über Bettemburg eine zu große Streuung entstanden war und die meisten Bomben über das Ziel hinaus niedergegangen waren. Sämtliche B-17 Bomber hätten ihre Bomben ausklinken müssen in demselben Augenblick als der kaum vorbereitete Verbandsführer Dorrington den Abwurf seiner Bomben auslöste. Zumal das Auslösen der Bomben auf Sicht geschah, und im Falle eines Flächenangriffs, alle übrigen Besatzungen die Ihrigen hätten ausklinken müssen. Außerdem hatten beim Briefing in England die Flugzeugbesatzungen vor dem Abflug keine detaillierte Angaben über ein Gelegenheitsziel wie Bettemburg bekommen, und Bettemburg war nicht auf ihre Zielliste eingetragen worden. Bloß 34 Bomben trafen das Bahngelände von Bettemburg, davon 7 das Bw. (Depot), ein eigentliches Hauptziel. Bereits kurz nach dem Luftangriff war die Feuerwehr in Bettemburg angerückt, um sich um die Verwundeten zu kümmern, und die ersten Toten zu bergen. Erst nach und nach traf auch die Kreisleitung, die Ordnungspolizei, der Luftschutz usw. ein, worauf die Rettungsaktionen erst in vollem Umfang einsetzen.



Die erst am 7.2.1944 vom Flugzeugbauer Douglas ausgelieferte, auf den Namen „ESQUIRE“ getaufte B-17 42-107053 (im Bild mit geöffneten Bombenschächten dargestellt, und mit einiger Wahrscheinlichkeit dem Co-

Piloten 2nd Lt. Edward C. Jordan am Steuerknüppel) war der 603rd Staffel des 398th Bomb Group zugeteilt. Diese B-17 war nur eines der Bombenflugzeuge der 398th BG welche nach Missionsabbruch am offiziellen Tagesziel Sarreguemines gemeinsam mit der 381st BG am 11. Mai 1944 Bettemburg als Gelegenheitsziel bombardierten. Piloten am 11.5.1944: 1st Lt. Bob Hopkins Pilot und 2nd Lt. Edward C. Jordan Co-Pilot. Hierzu ein Zitat auszug von 1st Lt. Bob Hopkins „...11. May 1944 – Bettemburg, Luxemburg (Sarreguemines). Ed flew with the Bob Hopkins crew on aircraft 42-107035 - N7-M. [N7-M war die Code-Bezeichnung des Flugzeugs] They took off at 14:45 and landed at 21:29. Lt. Jordan logged 6:30 hours as co-pilot ...“. Die 42-107035 mit ihrem typischen Schwanzkennzeichen (tail marking) der 603rd Staffel, dem Buchstaben W in einem Dreieck direkt unterhalb der Schwanzspitze (Dreieck = 1st division Symbol der 8th USAF). Darunter ihre „tail number“ 42-107053. Die „ESQUIRE“ 42-107035 mit 2nd Lt F. Reed am Steuerknüppel wurde im Verlauf eines Luftangriffs auf die LEUNA Werke und Ölraffinerien Merseburg bei Leipzig am 2.11.1944 abgeschossen und 7 Crew Mitglieder gefangen genommen.



Kopie des Originals der Flugroute vom 11.5.1944. Die Flugroute (im Original mit Bettembourg 11 May '44 No 5 bezeichnet) nach der Kanalüberquerung beim belgischen Nieuwport verlief auf geradem Weg bis zum ca. 40 Km Luftlinie von der lux. Grenze entfernten Anlaufpunkt Durbuy, anschließend bis zum Ablaufpunkt Schneifel, etwa bei St.Vith und weiter in Richtung St. Wendel - Saarbrücken nach Sarreguemines. Anschließend zurück über Thionville nach Bettemburg.



Eine Bomberstaffel des Geschwaders der 381st BG, mit Symbol Kennzeichen: L im Dreieck (Dreieck=1st division) eskortiert von einem P-51B Mustang Begleitjäger der 354th fighter group im Hintergrund.

Der Bürgermeister der Stadt Düdelingen

An den Herrn Landrat in Esch/Alzig.

Ihre Zeichen: Ihr Schreiben vom: Mein Zeichen: 00/Pf. Tag 12.5.44.

Betreff: L.S. - Schadensmeldung.

Infolge des Luftangriffes nordamerikanischer Bomber am Donnerstag, den 11. Mai 1944, 19.44 Uhr, wurden entlang der Würtzingerstrasse, die die Verbindung des Ortsteiles Budersberg mit der Gemeinde Würtzingen herstellt, schwere Bomben geworfen. Die Bomben haben insgesamt 81 Trichter und zwar 72 auf Düdelinger und 9 auf Würtzinger Flur verursacht. Die Trichter haben einen Durchmesser von ungefähr 8, 10 und 12 m und eine Tiefe von 5 bis 6 m. Die Bomben fielen auf freies Feld und Wiese. Menschen sind nicht zu Schaden gekommen. Es mußten 5 Kühe und eine Zuchtstute, die Verletzungen erlitten hatten, abgeschlachtet werden. 4 Kühe mußten als verfallen erklärt werden. Die Strasse, die in einer Länge von ungefähr 300 m vollständig verschüttet war, ist bew. wird zur Zeit von einer Kolonne von rund 150 freiwilligen Arbeitskräften geräubert. Die Verfüllung der Trichter soll im Anschluß hieran erfolgen. Blindgänger wurden bisher nicht aufgefunden. Die Feindbomber wollten vermutlich die Eisenbahnlinie Bettenburg-Würtzingen treffen. Die Bomben liegen jedoch mehr als 1 km. davon entfernt.

Anlage

Laut Anlage Nr.Tgb 125/4a wurde der Bericht als Geheimsache eingetragen, und war anschließend in die Geheimakten Nr. 182 abgelegt worden. - ANLux CDZ G-2:165.

Düdelingen, den 12. Mai 1944.

Abwehrf. Abschnitts-Inspektor der Rheinprovinz Düsseldorf.

B e t r i f f t
Kurzgefasster Bericht über einen Terrorangriff auf die Ortschaft Bettenburg, sowie auf das Gebiet Düdelingen/Würtzingen.

Am gestrigen Nachmittage, um 16,20 bis 19 Uhr überflogen 2 feindliche Bomberformationen, Richtung Nord - Süd in grosser Höhe, die Stadt Düdelingen. Über letztergenannter Stadt drehten sie plötzlich wieder in nördlicher Richtung, d.h. Richtung Bettenburg ab und warfen eine grössere Anzahl, ausschliesslich Sprengbomben auf den Bahnhof bzw. Ortschaft ab.

Eine Anzahl Wohnhäuser wurden total zerstört und andere beschädigt. Die Zahl der Todesopfer ist zur Zeit noch nicht festgestellt, jedoch ist dieselbe erheblich. Auch die Zahl der Verletzten ist erheblich.

Die Terrorflieger drehten dann wieder in südwestlicher Richtung ab, warfen ca. 20 Stück Sprengbomben, umseit der kleinen Ortschaft Budersberg, Gebiet Düdelingen ins freie Feld ab und entfernten sich dann in gen. Richtung.

Bei meiner Ankunft um 16,40 in Bettenburg, war die freiwillige Feuerwehr voll eingesetzt, und mit der Bergung der Toten und Verletzten beschäftigt.

Brände wurden keine festgestellt, auch wurde seitens des Ortsbürgermeisters keine nachbarliche Mithilfe angefordert.

Nach und nach trafen Kreisleitung, Ordnungspolizei, Luftschutz, u.s.w. ein, worauf die Rettungsaktionen in vollen Umfang einsetzten.

Heute wird mir von Unterkreisführer Burkelt gemeldet, dass heute nacht um 2,20 ein einzelner Terrorflieger 2 Sprengbomben auf das Mittenerwerk, Höhe Erde 7 in Esch/Alzig abwarf, jedoch grösseren Schaden zu verursachen.

Zur Zeit steht die 1. Bereitschaft mit Beobachtern vollständig einsatzbereit.

Der Kreisinspektor der freiwill. Feuerwehr.

Fr. Scholer, der Kreisfeuerwehrführer der freiwilligen Feuerwehr aus Düdelingen hatte sich in seinem Bericht um eine Stunde geirrt, denn die Bomben auf Bettenburg wurden erst um 19.38 und 19.39 Uhr ausgeklinkt. Der Verfasser wurde umgehend vom Landrat des Kreises Esch/a (örtlicher Luftschutzleiter) unterwiesen, daß bei der Erstattung von Luftangriffsberichten zu beachten sei solche Berichte nur mit ausdrücklicher L.S.-Genehmigung und vorheriger Vorlage an ihn zu erstatten. - CDZ Dokument 0068 ANLux CDZ G-2:165.

Wehrmacht Kommandantur Luxemburg

Luxemburg, den 11. Mai 1944

Kommandantur-Befehl Nr. 5/44.

Heeresstandortverwaltung Luxemburg

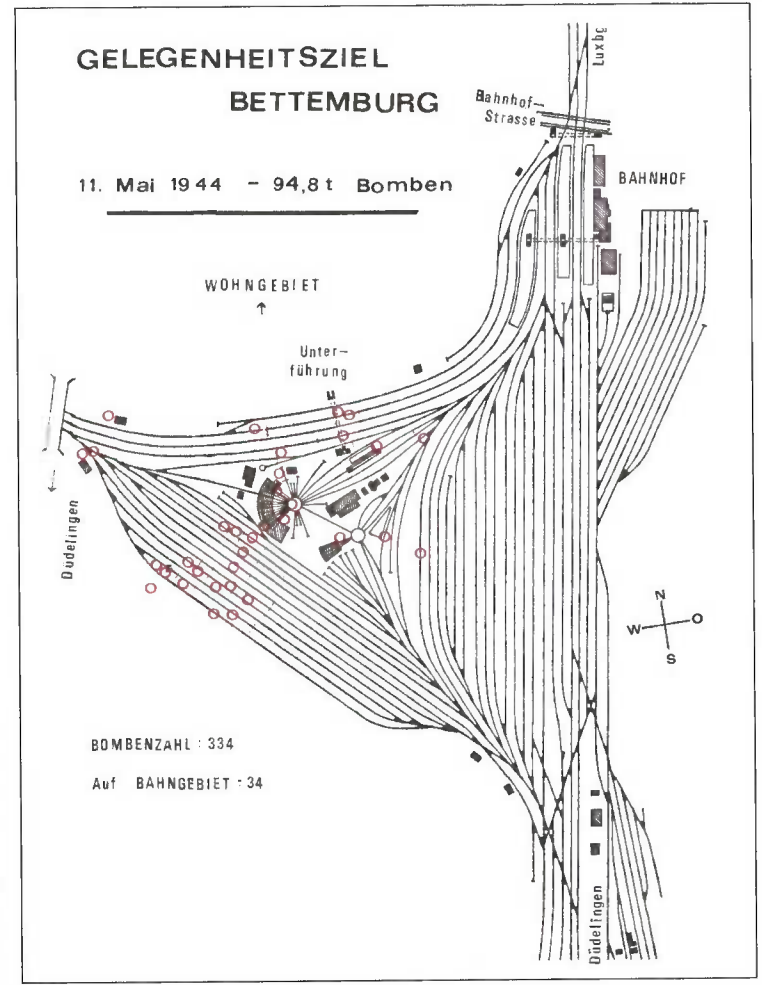
Eingegangen am 12.1.44

1. Wunsch des Reichsmarschalls auf Beseitigung des Wortes "Katastrophe".

"Das Wort "Katastrophe" hat sich im Zusammenhang mit Luftangriffen u. der Beseitigung der Folgen der Luftangriffe insbesondere für den Sonderdienst der Wehrmacht und der Partigliederungen eingebürgert. Ebenso war es bisher üblich, die zur Durchführung von Hilfsmassnahmen eingesetzten entwinkelten Fahrzeuge mit einem Schild "Katastrophen-einsatz" kenntlich zu machen. Ich bitte dafür zu sorgen, dass aus allen Organisationsplänen, Erlassen und Verordnungen und aus dem gesamten Sprachgebrauch das Wort "Katastrophe" ausgemerzt wird, da es sich psychologisch und politisch unerfreulich auswirkt. Ich empfehle anstelle des Wortes "Katastrophen-einsatz" einheitlich die Verwendung des Wortes "Soforthilfe".

gez. Dr. Goebels."

Wehrmattsangehörige (z.B. Urlauber) konnten 1944 auch in Luxemburg im Luftschutz, Trümmerbeseitigung usw. eingesetzt werden. Da zu der Zeit aus psychologischen und politischen Gründen die wirkliche Lage im gesamten deutschen Sprachgebrauch durch die Wortwahl verschleiert werden sollte, unterlagen damals auch Berichte einer strengen Zensur. Auszug ANLux CDZ.



CFL-Mitarbeiter Nik Assa hat die wenigen Bombentreffer von Bettenburg welche das eigentliche Ziel Verschiebebahnhof trafen akribisch genau in einer Grafik festgehalten.

Stellvertretend einige ins Deutsche übersetzte Originalauszüge von Tagesberichten des 381st Geschwaders resp. von zwei seiner Bomberstaffeln BS Nr. 533rd und BS 535th über den Bombenangriff auf Bettemburg. Ausgeführt wurde der Angriff am 11.5.1944 bekanntlich von den beiden US-Bombergruppen 381st und 398th (insgesamt 31 Flugzeuge) welche der 1. Division innerhalb der 8th US Air Force angehörten.

„381st Bombardment Group Mission #109 - Bettembourg, Luxemburg [Luxemburg] & Thionville, France (5/11/44)

381st BG diary entry: Der Verschiebehnhof von Luxembourg war das Ziel der fliegenden Festungen. Eine Mission mit München als Ziel, war früh am 11. Mai abgeblasen, und eine andere Mission, mit Sarreguemines, Frankreich, als ihr Ziel war an ihre Stelle gesetzt worden. Das Geschwader brachte 31 fliegende Festungen in die Luft, mit Lt. Col. David B. Kunkel, Jr., Gruppen Operations Offizier, als Kampf-Geschwader Commander. Er flog in der „Dee Marie“, pilotiert von Oberleutnant Howard N. Kesley. Das Hauptziel war hinter einem dichten Nebel verborgen und die Formationen flogen in zwei Durchgängen darüber, behindert durch leichte Flak, ohne es zu sehen. Col. Kunkel's Flugzeug verlor seinen rechten Triebwerksmotor als Folge eines Flaktreffers und Oberleutnant Ralph C. Freese, pilotiert durch Oberleutnant Ronald Dorrington, als stellvertretender Flugzeugführer, übernahm das Kommando. Auf der Suche nach Gelegenheitszielen, bombardierten 12 unserer Flugzeuge Thionville, Frankreich, und die anderen 19 warfen ihre Sprengbomben auf Bettemburg, in Luxemburg ab. Zwischen 50 und 60 feindliche Jagdflugzeuge, meistens Me 109 machten auf den Weg zum Ziel einen Frontalangriff auf die unteren Formationselemente. Sie wurden jedoch angegriffen, und fortgejagt von P-51 Mustangs, Teil des riesigen Schuttschirms der amerikanischen Jagdflugzeuge welche den Begleitschutz lieferten...“

„533rd BS diary entry: 31 fliegende Festungen des 381st zerstörten den Verschiebehnhof und das in der Nähe befindliche Zielgebiet in Bettemburg, südlich der Hauptstadt von Luxemburg, nachdem das Hauptziel in Nord-West Deutschland durch Wolken verdunkelt war...Col. Kunkel beschrieb den Nebel als sehr dicht und sich über unsere Flughöhe verdichtend, den gesamten Weg quer durch Deutschland und den Niederlanden...“

„535th BS diary entry: Heute machten sie den Auftakt mit dem Abblasen einer Mission nach München, gefolgt von einem Einsatz von 30 Flugzeugen zu Zielen nach Bettemburg, Luxemburg und Thionville, Frankreich. Diese Ziele mit unvollkommenen Bombardierungsergebnissen, unter wolkenbedeckten Bedingungen zwangen zur Aufgabe von Zielen in Deutschland, die Bombenflugzeuge hatten Kontakt mit einigen Feindflugzeugen aber unser Staffeln erhob keine Ansprüche...“ (im anglo/amerikanischen Fliegerjargon Anspruch/claim = Anspruch auf den Abschuss eines feindlichen Flugzeugs).

Nach dem Bombenangriff vom 11. Mai 1944

Während über den ersten Bombenangriff vom 9.5.1944 auf die Hauptstadt die Tageszeitungen Luxemburger Wort und Escher Tageblatt berichteten, wurde damals der Luftangriff vom 11.5. auf Bettemburg mit keinem Wort erwähnt. Hingegen erschien sowohl im Luxemburger Wort als auch im Escher Tageblatt am 15. Mai ein Artikel über die Beisetzung der Opfer am Tage vorher. Es hatte 27 Tote beim Bombenangriff gegeben. In den betreffenden Artikeln ging allerdings bloß von 24 Opfern die Rede. Vielleicht wurden 3 Tote aus der damaligen Weststraße (durch einstimmiger Gemeinderatsbeschluss vom 16.11.1944 in Michel Hack Straße umgetauft) auch absichtlich verschwiegen, wobei es sich um den 60 Jahre alten Eisenbahn-Betriebswerkmeister Michel Hack, seine Frau und seine Tochter gehandelt haben könnte, da Michel Hack als hohes Mitglied der Freimaurer Loge, und vor Kriegsausbruch Präsident der sozialistisch geprägten luxemburgischen Eisenbahnergewerkschaft „LANDESVERBAND“, und der CGT-Kommission, Kassierer der sozialistischen Arbeiterpartei usw. gewesen war. Wegen seiner patriotischen Haltung*, und da er auch beschuldigt wurde, nicht seine Pflicht im Sinne von die „Gewähr zu bieten“ wie es im Nazijargon hieß, reichte dies bereits um ihn seines Amtes zu entheben und nach Düsseldorf dienstzuverpflichten. Hinzu kam daß er als Vater eines auf der Seite der Alliierten kämpfenden Sohnes folglich nicht zur „Volksgemeinschaft“ gehören durfte, und somit möglicherweise von einer deutschen Ehren-Gedenkfeier ausgeschlossen worden war. Es entbehrt nicht einer gewissen Tragik, daß Michel Hack erst einige Tage zuvor aus Düsseldorf auf Urlaub zurückgekehrt war, wo er insgesamt 178 alliierte Bombenangriffe heil überstanden hatte.

* Am Vormittag des 13. April 1940 hatte der Grenzbahnhof Bettemburg von zuständiger Stelle die Anweisung erhalten sämtliches auf dem hiesigen Güterbahnhof befindliche SNCB und SNCF Lokomotiv- und Wagenmaterial in Zügen zusammenzustellen, und nach den betreffenden Grenzbahnhöfen zu bringen. Am 10. Mai hatte M. Hack mit andern Eisenbahnern unter anderem beim deutschen Einmarsch sozusagen unter der Nase der bereits in Bettemburg gelandeten deutschen Vorhut im letzten Moment noch heimlich Lokomotivmaterial von Bettemburg aus nach Frankreich gefahren, bevor die Franzosen den Zouffigner Tunnel sprengten. Er war nach einem kurzzeitigen Aufenthalt in Frankreich zurückgekommen und anschließend nach Deutschland dienstverpflichtet worden.

No 71 Letzebuerg, Mëttwoch, den 22. November 1944 57. Jahrgang

Luxemburger Wort

für Wahrheit und Recht

Preis 10.00

Chronik vom Lande

Bettemburg, 22. Nov. In der am 16. November stattgefundenen Gemeinderatssitzung beschloß der Gemeinderat auf Anregung des Vorstandes der hiesigen Eisenbahnvereinigung einstimmig, die Weststraße in „Rue Michel Hack“ umzuändern. Hr. Bürgermeister Rosenfeld gab dazu folgende Erklärung ab: „Hr. Michel Hack hat sich als Präsident des Eisenbahnverbandes und als langjähriges früheres Gemeinderatsmitglied große Verdienste erworben. Während des Krieges wurde er vom Schicksal schwer getroffen. Nachdem er aus der Evakuierung aus Frankreich zurückgekehrt war, wurde er seines Postens enthoben und nach Deutschland dienstverpflichtet. Als er im letzten Mai erholungshalber einige Tage im Kreise seiner Familie weilte, fand er beim Fliegerangriff auf Bettemburg am 11. Mai unter seinem zertrümmerten Hause in der Weststraße den Tod mit Frau und Tochter, Michel Hack, der seine Heimat leidenschaftlich liebte, war es nicht mehr vergönnt, den Tag der Befreiung, den er so sehnsüchtig herbeigewünscht, zu erleben. Wir werden dem teuern Verstorbenen und frühern Kollegen und allen jenen, die mit ihm den Heldentod fürs Vaterland starben, ein unvergängliches Andenken bewahren.“

Bettelburg / 8.10.50

Als im Mai 1940, die Deutschen unser Land brachten, machte mein Mann den letzten Zug mit den Maschinen ins Frankreich, unter Beteiligung der Chéps (Heber vom Depot Lux) u. (Koch v. Depot Bettelburg).

M. v. v. de Becker Molitor.

Sie starben, damit Deutschland lebe

Abschied von den Opfern des Terrorangriffes vom 11. Mai in Bettelburg

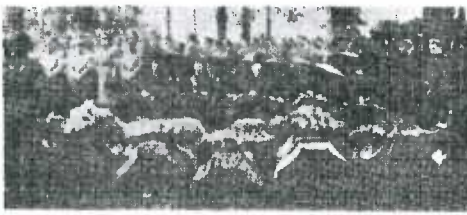
Der Abschied von zehn toten Opfern des Terrorangriffes vom 11. Mai auf Bettelburg geschah nicht in einem Moment der Lebenden gegenüber ihren von feigen Gankerschleppern hingerichteten Schwere und Brüder, aber auch zu einer Ausbreitung des Lebens- und Kampfes, als all diejenigen, die man von der Furcht aus zu beugen und zu vermurben "wartet" hatte.

Im frühlingserhellten Park des weiblichen RAD-Lagers, unter hundertjährigen Kastanienbäumen, waren die 10 mit roten Helmbremsen versehenen und mit Pflichtenbüchern besetzten Opfer aufgestellt. Den Hintergrund bildete rotes Föhrenholz mit einem großen Eisenkreuz, vor dem die Theologie der Weltmacht aufgestellt genommen hatte.

Mitglieder der Formationen der Partei, sowie zahlreiche politische Leiter bildeten Spalten, als Dr. Kreisler Wilhelm Diehl mit seinem Mitarbeiterstab, der Ortskommandant von Esch Hauptmann Rollé, der Landrat Prof. Dr. Jung, sowie weitere Vertreter von Partei, Staat und Wehrmacht zu den Särgen schritten, um die Opfer mit erhobenem Rechte zu grüßen. Der Kreisleiter sowie der Ortsgruppenleiter Schäfer von Bettelburg drückten jedem Einzelnen der Angehörigen ihr Beileid aus. Freigeland wirkten weihnachtlich der vom Escher Kreisleitung gemalte Choral „Der Glaube lebt“ aus „Paraisat“ von Richard Wagner.

Die Trauerrede des Kreisleiters, die er voranfand, zu Herzen gehende Trauerrede, die trotz des großen Leides, das sie durchging, von Zuversicht getragen war.

Erziffen stehen sie vor den Särgen, führte er etwa aus, in denen die sterblichen Überreste von 24 Bettelburger Volksgenossen, Männern, Frauen und Kindern ruhen. Wie empfinden ihr Abschied vor dem allgewählten Bestattungsführer vor dem Biergott, der das von uns nimmt, was er uns einst gegeben und dem wir in dieser Stunde in tiefster Trauer besagen, wo die erbenmenschliche Schicksal diese Volksgenossen von ihren Familien getrennt und in grausam trau-



Partei und Volksgenossen nahmen Abschied von den Bettelburger Terroropfern.

glacher Mörderlichkeit aus der Gemeinschaft getrennt hat. Nicht aus zufälligen Anlaß wurde jedoch diesen Menschen das Leben genommen, Bewußt und gewollt, und verurteilte Absicht wurden sie gemordet, um wurden das Opfer des ewigen Feindes der Menschheit, der Welt und Jugendtum, das sich zum Ziel gesetzt hat, alles, was deutsches Blut ist, auszurotten. Was unsere Feinde in ehrlichem Kampf nicht gelingt, das versuchen sie seit nahezu zwei Jahren durch Terrorangriff auf unsern Groß, Frauen und Kinder. Dieses Schicksal hat nun auch Bettelburg als erste Gemeinde der Kreise Esch getroffen. Wie schwer wurden die Hoffenden dort getroffen, die da wählten, Luxemburg in dieser Hinsicht verlor. Was aber unsere Feinde durch diese fogen und hinterhältigen Angriffe bezweckten, werden sie nie erreichen. Sie können das deutsche Volk nicht, das durch solche Schläge nur noch härter wird. Alles Große kann nur durch Opfer erreicht werden. Das Deutsche Reich wird uns nicht geschont, wir müssen es erhalten und erwidern und nicht nur viel Blut, dagegen aber auch mit viel Glaube zum Sieg und Blut zum Durchhalten. Diese Volksgenossen sind gefallen für unser Großdeutsches Reich. Sie sind nicht umsonst gestorben.

so gehen wir in die Armer der Kämpfer für unser Reich und unsern Sieg. Wenn bist die Lila derjenigen aufgestellt wird, die gefallen sind, um den Traum aller Deutschen zu verwirklichen, so werden sie an einer Ehrenstelle stehen. Sie sind gestorben, damit Deutschland lebe. Sie sind gestorben für uns. In Trauer und Furcht nehmen wir Abschied von ihnen und erneuern den Entschluß, nun erst recht zusammenzutreten und bereit zu sein zum Einsatz unserer ganzen Kraft, mit fanatischem Glauben an den Sieg, den Führer und ein weiges Deutschland, für das sie gefallen sind. Dann wird der Herrgott uns auch den Sieg geben.

Darauf wurden von Kreisleiter, vom Ortsgruppenleiter, vom Ortsgruppenmandanten von Esch, von Landrat, vom Amtsbürgermeister, vom HLB, der HJ, Kreisleiter vor den Särgen niederkniet. Während die Kreisleitung das Lied von Guten Kameraden spielte, verließ der Ortsgruppenleiter von Bettelburg die Reihen der einzelnen Toten. Mit einem letzten Gruß an die Opfer fand die Abschiedsfeier ihren Abschluß.

Die Beisetzung erfolgte anschließend auf dem Bettelburger Friedhof.

Tageblatt Artikel vom 15.5.1944

Amtliches

BEKANNTMACHUNG für die Bevölkerung von Bettelburg.

Aus Anlaß des Terrorangriffes auf Bettelburg vom 11. 5. 44 erfolgt an die Bevölkerung der Stadt Bettelburg eine einmalige Sonderzuteilung.

Es erhalten Verbraucher über 18 Jahre Bohnenkaffee, Fleisch, Brot, Butter und Tabakwaren, letztere nur für solche Frauen, die Anspruch auf eine Raucherkarte haben. Jugendliche unter 18 Jahren erhalten Fleisch, Brot und Fett. Der Bohnenkaffee wird nur auf Vorbestellung verausgabt. Bezugsberechtigt sind alle am 11. Mai d. Js. in Bettelburg wohnhaften Versorgungsberechtigten, auch die Selbstversorger. Die Ausgabe der Sonderkarten erfolgt ab Donnerstag nachmittag durch die Kartenstelle Bettelburg. Näheres hierüber bestimmt der Amtsbürgermeister.

Esch-Alzig, den 17. Mai 1944.

Der Landrat
Kreisernährungsamt
M.b.V.b.
gez. Dr. Jung.

In den Augen der wahren Luxemburger hatten derartige im „gleichgeschalteten“ Escher Tageblatt publizierten Propagandamanöver der deutschen Kreisleitung Esch-Alzig, schon längst ihre Wirkung verloren.



Offizieller Besuch an einem der Bettelburger Trümmfelder. V.l.n.r.: 1. In dunkler Uniform der deutsche Reichsbahnoberrat Anton Oberweiler (1942 einer der Zeugen im Standrecht Schauprozess Generalstreik gegen die beiden Ettelbrücker Eisenbahnarbeiter Thull und Dax); 2. Oberreichsbahnrat Hübrig; 3. der Hitler direkt unterstellte Gauleiter Gustav Simon; 4. der grinsende Bettelburger Ortsgruppenleiter Schäfer mit Brille; 5. im Hintergrund ein dt. Heeresangehöriger mit Verdienstkreuz und SS-Abzeichen; 6. unbekannter Vertreter des NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps), eine paramilitärische Organisation der NSDAP und von den Luxemburgern auch „NS Kukka“ genannt; 6. sein Vordermann mit dem SA-Wehrabzeichen auf der Brusttasche. Das SA-Wehrabzeichen war jedoch nicht an eine SA-Mitgliedschaft gebunden. Gegen luxemburgische Kollaborateure wie Schäfer und deren Familienangehörige kam es noch bis 1947 zu Gewalttätigkeiten. Bei einem Sprengstoffattentat gegen das Haus des vormaligen Bettelburger Ortsgruppenleiters war dessen Frau schwer verletzt worden. Foto: Sammlung 4/1988 - A. Schilling.



Abschied der Nazi-Prominenz vom zerwühlten „Terrain“ wie die zwischen dem Düdelinger Bach und der Molkerei CELULA gelegene Spielwiese von den Kindern aus der Weststraße genannt wurde. Der Düdelinger Bach bildete quasi den Rubikon für uns Kinder, der nicht überschritten werden durfte, wenn wieder einmal zwischen dem „Kräizgart“ und der Bahnhofstraße und der damals umgedeuteten Möldersstraße (Collartstraße), resp. jenen von „déli Sait der Barrière“ eine jugendliche Fehde ausgetragen wurde. Im Hintergrund, das um 1961 aufgelassene Bettelburger Eisenbahn Betriebswerk (Depot). Foto: Sammlung 4/1988 - A. Schilling.



Eine möglicherweise beim Luftangriff beschädigte und immobilisierte P.H.-Dampflokomotive mit typischem P.H.-Schornstein (spätere CFL-Baureihe 5200) könnte darauf hindeuten, daß es sich hier unmittelbar gegenüber dem Lokdepot (im Hintergrund) um den Besuch der Naziprominenz zu Propagandazwecken bei Aufräumarbeiten durch einen Bautrupp und RAD-Männer handelte. Und zwar beim Freischaufeln der durch Bombeneinwirkung verschütteten Eisenbahn-Unterführung im sogenannten „Schwarze Wé“ der zum Lokdepot führte. In der Unterführung, in letzter Sekunde von Depotpersonal als Unterstand zum Schutz gegen Bomben aufgesucht, starben 4 Eisenbahner. Weitere Verschüttete konnten durch rasche und energische Hilfe, meistens von Arbeitskollegen noch lebend geborgen werden. Ob wohl der deutsche Kreisleiter Diehl sich getraut hatte ebenfalls an dieser Besichtigung teilzunehmen? Er erhielt nämlich nach dem Bombenangriff auf Bettemburg das Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern für angeblich geleistete Hilfe, obwohl Diehl nachweisbar den Angriff im Luftschutzkeller des CDZ-Gebäudes in Luxemburg erlebt hatte, und erst längere Zeit nach dem Angriff auf Bettemburg dort eintraf. Sogar der deutsche Sicherheitsdienst SD nahm in scharfer Form Stellung gegen diese unverdiente Ordensverleihung. Foto: Sammlung 4/1988 - A. Schilling.

Durch die Luftangriffe auf die Bahnhöfe Luxemburg und Bettemburg im Mai 1944 waren die Belieferung mit Rohstoffen wie Erz und Kohlen für die einheimische Stahlindustrie sowie ihr Versand von Fertigprodukten mit der Eisenbahn erheblich gestört worden. So mußte z.B. der Hochofen II von ARBED Düdelingen wegen Koksmangel vom 12. bis 31. Mai 1944 stillgelegt werden.

Bettemburg und Umgebung nach dem 11. Mai 1944 durch Tiefflieger angegriffen

Um zum entscheidenden Schlag gegen den deutschen Gegner ausholen zu können, mußten nicht nur die Eisenbahnanlagen und Verkehrswege, sondern auch die Verkehrsmittel selbst zerstört werden. Anlässlich der Bombardierung von Bettemburg vor 70

Jahren war zwar anfangs Sommer 2014 mit Gedenkfeiern an dieses tragische Ereignis vom 11. Mai 1944 erinnert, und der Opfer gedacht worden. Bei dieser Gelegenheit wurde kaum, eigentlich überhaupt nicht erwähnt, daß in Bettemburg und Nachbarschaft bzw. landesweit weitere Luftangriffe, meistens Tieffliegerangriffe auf bewegliche Eisenbahnziele stattfanden. Unter anderem am 16.6.1944 durch Notabwurf von 4 Bomben an der belgischen Grenze 50 m westlich Eisenbahnlinie Rodingen – Athus.

Am 28. Juli 1944 gegen 11.15 Uhr wurde der Bahnhof Mersch von einem Flugzeug mit Bordwaffen angegriffen wobei auf dem Güterbahnhof Schäden an Wehrmachtsgut entstanden.

Am 12.8.1944 gegen 13.50 Uhr wurde durch 2 Jagdflugzeuge, etwa 200 m von der Blockstelle Scheuerbusch zwischen Nörzingen und Schifflingen entfernt, eine fahrende Lokomotive mit Bordwaffen beschossen und schwer beschädigt. Gegen 17.29 Uhr wurde die Lokomotive eines von Athus nach Rodingen fahrenden Güterzuges etwa 120 m südlich der belgischen Grenze an der Schlackenmühle des Eisenwerkes Rodingen von einem feindlichen Flugzeug mit Bordwaffen beschossen. Die Lok wurde beschädigt und mußte abgeschleppt werden. Der liegende Zug wurde von einer andern Lok nach Bahnhof Rodingen gebracht. Es gab keine Personenschäden.

Kurz vor der Befreiung war es am 27.8.1944 zwischen 13.13 und 13.30 Uhr nochmals zu einem Tieffliegerangriff auf die Bahnhöfe Bettemburg, Nörzingen, und in Berchem gekommen mit Abwurf von 10 Sprengbomben (Kaliber leicht bis mittel, davon 4 Blindgänger) und Bordwaffenbeschuss. Schwerpunkt des Angriffs waren dabei natürlich Bettemburger Bahnanlagen, wobei besonders im Verschiebebahnhof der Ablaufberg an der Abzweigung nach Düdelingen in Mitleidenschaft gezogen wurde, und der Betrieb vorübergehend unterbrochen wurde. Im Meldungsbericht wurden ebenfalls leichte Sachschäden an Wohnhäusern und Industrieanlagen erwähnt, die möglicherweise durch Bordwaffenbeschuss entstanden waren. Bedauerlicherweise hatte es an diesem Tag auch 3 Menschenopfer (1 toter Wehrmachtangehöriger, und 2 Verwundete gegeben. In andern Berichten hieß es: Wehrmacht - 1 Verwundeter, Zivilpersonen: 1 Gefallener, 1 Verwundeter) durch Bordwaffenbeschuss, welcher Eisenbahnlokomotiven und Güterzugwagen, aber auch Personenzügen gegolten hatte. Zu dem Zeitpunkt waren besonders Wehrmachtzüge als Zielobjekte für Tiefflieger gefährdet, da die Wehrmacht auf diese Züge dringend angewiesen war, weil wegen des katastrophalen Benzinmangels viele Transporte mit der Eisenbahn durchgeführt werden mußten, und im August 1944 die in Frankreich geschlagenen deutschen Truppen auf allen nur möglichen Verkehrsmitteln ins Reich zurückkehrten. Die Alliierten taten alles, um die Flucht zu erschweren, und griffen die Heimkehrer mit Jagdbombern an. So bestrich am 2. September ein englisches Flugzeug im Tiefflug oberhalb Mertert einen in Richtung Wasserbillig-Trier rollenden deutschen Flüchtlingszug mit seinen Bordwaffen. Eine auf einem der Eisenbahnwagen

postierte deutsche Flakereinheit beschädigte das angreifende Flugzeug so schwer, daß es abstürzte und vor einem Wald in Flammen aufging, wobei beide Piloten den Tod fanden.

Am 28.8.1944, ein Tag nach dem Tieffliegerangriff auf Bettemburg, wurde im Bahnhof Lorentzweiler zwischen 9.30 - 9.53 Uhr durch Bordwaffenbeschuss eines Güterzuges: 1 Lokomotive schwer beschädigt, 1 Güterwagen durch Explosion zerstört sowie 2 öffentliche Gebäude leicht beschädigt. Es gab weder Tote noch Verwundete. Anders dagegen wenig später bei einem weiteren, nachfolgenden Tieffliegerangriff im Bahnhof Kolmar-Berg auf einen Personenzug aus Luxemburg wobei nach dem Abwurf von Phosphor Kanistern mit anschließendem Brand insgesamt 7 Tote zu verzeichnen waren. Ein weiterer Angriff erfolgte kurz darauf in der Nähe auf einen Güterzug auf der Attertlinie wobei eine Lokomotive schrottreif zerschossen wurde, das Lokpersonal sich aber vorher noch in Sicherheit bringen konnte.

Da einerseits zu diesem Zeitpunkt bereits viele kriegswichtige Industrieziele zerstört waren, und Flächenbombardements auf wichtige Eisenbahnanlagen Westeuropas, und deutsche Großstädte durch sogenannte „Fliegende Festungen“ zurückgefahren wurden, andererseits Feldmarschall Görings Luftflotte so gut wie ausgeschaltet war, hatte die alliierte Lufttaktik geändert. Die wendigen und gefürchteten amerikanischen „Jabos“ Jagdbomber (P-38 Lightnings, P-47 Thunderbolts, P-51 Mustangs, usw.) beherrschten schnell in Überzahl den Luftraum, indem sie meistens ohne vorherigen Luftalarm in blitzschnellem Tiefflug vor allem die Eisenbahnen, und speziell die Lokomotiven attackierten. Der Autor, Col. E.T.Melchers beschreibt Seite 423 in seinem Buch: Bombenangriffe auf Luxemburg in Zwei Weltkriegen das Angriffsszenario wie folgt: „Der Angriffsablauf verlief meistens nach folgendem Schema ab: Sie überflogen zur Warnung einmal ihre Ziele, womit sie dem Lokomotivführer Zeit zum Halten, den Reisenden Zeit zum Schutzsuchen signalisierten. Beim zweiten Anflug wurde es ernst; mit ihrer Vielzahl von 12,7-mm Maschinengewehren behackten sie gnadenlos die Lokomotiven, die sie als Wrack auf den Gleisen zurückließen...“

Mit 15.600 Exemplaren (zahlreiche Varianten) war der „P-47 THUNDERBOLT“ das meiste im Kriege gebaute, und schwerste im Zweiten Weltkrieg eingesetzte Jagdflugzeug. Als Jagdbomber wurde es ab 1943 in großer Zahl eingesetzt. Seinerzeit als „JABO“ bekannt und gefürchtet hatte das Flugzeug den amerikanischen Bodentruppen vom Tag der Invasion bis zum Kriegsende 1945



immense Dienste geleistet*. Unter anderem im Verlauf der Ardennenoffensive. Im Bild: die Langstreckenversion P-47N; 752 km/ max. – Dienstgipfelhöhe: 13.000 m - Bewaffnung: 6 oder 8 12,7 mm Browning Maschinengewehre – Bombenlast: zwei 454 kg Bomben, 1000 Kg Bomben oder 10 Raketen.

* Gemäß registrierten Piloten Ansprüchen(claims) wurden dem Feind folgende Verluste zugefügt: 7.000 Flugzeuge, davon 3.752 in der Luft; 1.340 Lokomotiven; 86.000 gepanzerte Fahrzeuge und Panzer; 60.000 Fuhrwerke – Eigene Verluste: 1.043 Maschinen. - Technische Angaben und Verlustziffern nach Wikipedia.

Es fanden aber z.B. im Bahnbereich Bettemburg auch kaum oder überhaupt nicht erwähnte Jaboangriffe und Überflüge, ohne nennenswerte materielle Schäden statt, wobei allerdings jedesmal der psychologische Schaden weitaus größer war. Nicht so beim Angriff auf Bettemburg vom 27.8.1944 wobei 3 Menschenopfer zu beklagen waren, sowie außer 180 m Gleise, insgesamt 6 Dampflokomotiven, 28 Güterzugwagen teilweise schwer, sowie 3 Personenzugwagen leicht durch Bordwaffenbeschuss bzw. Bombenabwurf beschädigt worden waren. In einer der je nach Urheber widersprüchlichen Meldungen vom Tieffliegerangriff auf Bettemburg hieß es lakonisch: Zahl der angreifenden Feindmaschinen: 6 Jagdbomber (Typ unbekannt). Mit ziemlicher Sicherheit handelte es sich wegen der verhältnismäßig nahen alliierten Front um 6 Thunderbolts welche gegenüber den Langstreckenbomben nur eine relativ kurze Reichweite von 1.500 km, eventuell mit Zusatztanks für 3.080 km besaßen.

Andere Berichte wie z.B. die am Schluss des Dokumentes 0001 erwähnte Meldung der Bettemburger Schutzpolizeiabteilung wichen teilweise in ihren Angaben erheblich voneinander ab.- Dokument 0001: ANLux CDZ G2-204/3.

Der Amtsbürgermeister
als ortl. Luftschutzleiter
Bettemburg / Kreis: Hochalzig

Bettemburg, den 27. August 1944.

VORNAME NACHNAME
STRAßENNUMMER
STADTBÜRO 0001

An das
Luftgaukommando VII,
St-Aussenstelle Ia Op 3
in Wiesbaden / Frankfurt a. M.

Bezüglich Luftangriff vom 27.8.1944 auf Verkehrsanlagen in
Bettemburg, Berchen und Borsingen.

Am 27.8.1944 in der Zeit von 15.05 bis 15.30 Uhr erfolgte
ein Luftangriff auf den Güterbahnhof Bettemburg, auf Lokomotiven
und Personenzüge in Bettemburg, Berchen und Borsingen durch Bomben-
würfe und Bordwaffenbeschuss.
Bei dem Angreifenden Flugzeugen dürfte es sich um Jagdbomber
handeln (Typ unbekannt).
Auf dem Güterbahnhof in Bettemburg wurden durch Bombenwürfe
28 Güterwagen und 180 Meter Gleise beschädigt. 8 Güterwagen sind
total zerstört.
Durch Bordwaffenbeschuss wurden:
3 Lokomotiven auf dem Güterbahnhof in Bettemburg
1 Lokomotive auf dem Bahnhof in Borsingen und
2 Lokomotiven auf der Strecke Bettemburg-Luxemburg beschädigt.
(6 Lokomotiven wurden schwer beschädigt).
3 Personenzüge wurden leicht beschädigt: 1 Wagen auf dem Bahnhof
Borsingen, 1 Wagen auf dem Bahnhof Bettemburg und 1 Wagen auf der
Strecke Bettemburg-Luxemburg.
Nach den festgestellten Bombentrümmern auf dem Güterbahnhof in
Bettemburg dürften 5 Sprengbomben von ca. 250 kg, und 4 kleinere
Sprengbomben abgeworfen worden sein, (davon 3 Blindgänger).
In der Gemarkung Köser wurden 2 Bombenwürfe im Aisengelände
festgestellt, (davon 1 Blindgänger).
Durch Bordwaffenbeschuss beim Angriff auf einen Personenzug vor
der Ortschaft Bettemburg wurden 1 Person getötet und 2 Personen
leicht verletzt.

Abstrichlich dem Herrn Landrat Abt. 1/4
in Borch/Alzig

Der Amtsbürgermeister
als ortl. Luftschutzleiter

Überreicht.
1. Meldung über Luftangriff und über nicht detonierte Abwurfmunition
ist in der Anlage beigelegt.

Einem eiligst eingesetzten Bautrupps von etwa 50 Mann und 20 Arbeitsmännern des Bettemburger Reichsarbeitsdienstes* (R.A.D.-Lagerbaracken im Mosselter siehe Foto), gelang es noch an demselben Tag gegen 20.37 Uhr den Bahnverkehr auf der Strecke Bettemburg – Luxemburg wieder eingeleisig befahrbar zu machen, während am Ablaufberg der Rangierbetrieb bloß auf einzelnen Gleisen wieder aufgenommen werden konnte. Berichte von diesen Tiefliegerangriffen in den beiden Tageszeitungen Luxemburger Wort und Escher Tageblatt suchte man damals bis auf wenige Ausnahmen vergebens, da sie einer strengen deutschen Zensur unterlagen. Sie wurden nur in den vorgeschriebenen amtlichen Meldungen an höhere Dienststellen erwähnt und blieben damit der Öffentlichkeit verborgen.

* R.A.D. Lager Bettemburg.



Hilfskommandos des RAD-Lagers Bettemburg konnten bei Eintreten eines Notfalls durch den Chef der Zivilverwaltung (CDZ) über Oberleutnant Hartmann, oder über den Landrat in Esch alarmiert werden. Mit dem sogenannten R.A.D.-Gesetz vom 26.6.1935 hatten die Nationalsozialisten ursprünglich zur Durchführung gemeinnütziger Arbeiten den halbjährig dauernden Reichsarbeitsdienst eingeführt. Von der Mitwirkung beim Autobahn- und Westwallbau bis zur Unterstützung beim Luftschutzbau und Beseitigung von Luftangriffsschäden sollte der R.A.D. im Nazisystem zahlreiche Arbeiten erfüllen, und bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit mithelfen. Dahinter verbarg sich aber das Ziel wirtschaftlich und so billig wie möglich hohe Arbeitsleistungen unter Zwang erbringen zu lassen, und die Arbeitslosenstatistiken tief zu halten. In Wirklichkeit diente der R.A.D. als militärische Vorbereitung zur Rekrutierung in die Wehrmacht und in wehrmachtähnliche Wehr-Armeeeinheiten (z.B. Heimatfront). Arbeitsrechtliche Gesetze und Vorschriften wie Arbeitsschutzrecht, (Unterstützung im Krankheitsfall, Wahl von Betriebsräten usw.) galten nicht für den R.A.D. In Luxemburg wurde der Reichsarbeitsdienst im Februar 1941 zunächst auf freiwilliger Basis eingeführt. Am 23. Mai dann durch R.A.D.-Pflicht für alle 17 bis 25jährigen männlichen und weiblichen Einwohner Luxemburgs. Die Arbeitsmänner waren in Abteilungen und kleineren R.A.D.-Untergruppen zusammengefasst, und waren in einem der geschlossenen Barackenlager des R.A.D. untergebracht, welche da und dort erstellt wurden. Im Juli 1941 wurde in Bettemburg ein größeres R.A.D. Lager im Mosselter errichtet. Nach der überstürzten Flucht der letzten ebenfalls dort lagernden Wehrmachtssoldaten, hatte das amerikanische 43. Squadron hier unter Gen. H.J. Polk anlässlich der Befreiung Bettemburgs kurzzeitig seinen Befehlsstand eingerichtet.



18.11.1941 – Eine der ersten Musterungen zum R.A.D. für Luxemburger in Bettemburg. Im Bild der bei Budapest am 26.1.1945 gefallene Raymond L. aus Mamer – Jahrgang 1921. – Bild: „Mamer 2009“ entnommen.

Kriegsflugblätter - Luftangriffe als gewaltlose Waffe mit psychologischer Beeinflussung

Im Zweiten Weltkrieg wurden in Europa schätzungsweise 20 Milliarden Kriegsflugblätter abgeworfen, und in der psychologischen Kriegsführung bis zum Kriegsende als gewaltlose militärische Waffe eingesetzt um den Gegner zu schwächen oder zur Einstellung der Kampfhandlungen und Fahnenflucht zu bewegen. Sie wurden entweder von Flugzeugen (in Deutschland sogar bei Bombeneinsätzen) abgeworfen oder durch Ballone abgesetzt. Einsammeln und Vernichten der unliebsamen Briefe aus der Luft hatten auch hierzulande System, indem auch in Bettemburg die Bevölkerung gehalten war, das Auftauchen von Flugblättern der Ortspolizeibehörde zu melden. Diese Meldung war an die zuständige Gestapo-Leitstelle weiterzugeben. Oftmals wurden Parteimitglieder, die Hitler-Jugend, zum Einsammeln beordert. Vielfach wurden auch in Bettemburg, oft aus dem Unterricht heraus Schüler zum Einsammeln von abgeworfenen Flugblättern abkommandiert. Unter anderem nachdem am 5.9.1943 in der Nacht Flugzeuge über Bettemburg außer Zielmarkierungsstäben (so genannte „fine raisers“) auch Flugblätter abgeworfen hatten und daraufhin Schutzpolizeimeister Ltn. Peter Berger eine Suchaktion angeordnet hatte und durch Bettemburger Schüler ausführen ließ. Die etwa knapp über zwei Dutzend eingesammelten Flugblätter wurden wie immer bis auf einige Muster für die Archivierung von der Polizei vernichtet. In bleibender Erinnerung eine solche Sammelaktion auf „Mechelacker“ durch eigene Erfahrung. Besitz und Weitergabe konnten lebensgefährlich und im günstigsten Fall mit drakonischen Strafen belegt werden. Die Feindpropaganda sollte in der Bevölkerung nicht wahrgenommen werden.

Im vierten Kriegsjahr 1943, und besonders 1944 vor und nach der Landung der Alliierten in der Normandie wurden auch über Luxemburg zunehmend Flugblätter abgeworfen, und zwar in vielfacher Gestalt. So meldete die Bettemberger Schutzpolizei am 1. April 1944 nach Esch den Fund von perfekt gefälschten Milchbezugskarten in der Nähe des Bettemberger Bahnhofs, versehen mit der perfekt nachgemachten Unterschrift des CDZ, und als solche nicht von einem Original zu unterscheiden. Gefälschte Lebensmittelkarten wurden ebenfalls in Düdelingen aufgefunden und bei den Behörden präsentiert.

Der Amtsbürgermeister als Ortpolizeibehörde Tgb.Nr. 1094/43 Pol.

Bettemburg, den 6. September 1943

ARCHIVES DE L'ETAT Grand-Duché de Luxembourg 0032

An den Herrn Landrat Abt. VIII in Esch-Alzig.

Betrifft: Einflug feindlicher Flieger & Abwurf von Flugblättern.

Bezug: Ohne Verfügung.

Am Sonntag, den 5. September 1943 gegen 23 Uhr wurden Motorengeräusche feindlicher Flugzeuge über Bettemburg festgestellt. Von diesen Flugzeugen, wurden ausser den in besonderer Meldung abgeworfenen Zielmarkierungsstäben, Flugblätter in der Nähe des Brandherdes abgeworfen.

Daraufhin wurde von Herrn Rev. Ltn. Berger eine Suchaktion angeordnet, welche von der Volksschule in Bettemburg durchgeführt wurde. Hierbei konnten 2 Ausgaben von Flugblättern aufgefunden und sichergestellt werden. Bei der I. Ausgabe des Flugblattes handelt es sich um eine Druckschrift, welche zweiseitig bedruckt ist. Auf der Vorderseite befindet sich oben ein Wappen, darunter die Überschrift: „Deutschland nach dem Kriege“, sowie amtliche Erklärung der britischen Regierung. Im Anschluss ist der Text aufgedruckt, welcher sich auf der Rückseite fortsetzt. Die Druckschrift ist 18 cm lang & 12 1/2 cm breit und trägt die Bezeichnung G 29.

Die II. Ausgabe ist auf der einen Seite bedruckt und trägt die Überschrift: „Deutsche Frauen rettet eure Männer“. Auf der Rückseite befindet sich ein Bild, welches einen sterbenden Deutschen Soldaten darstellt. Die Druckschrift ist 21 cm lang und 12 cm breit. Eine Bezeichnung ist nicht feststellbar, da das Exemplar eingerissen ist.

Von der I. Ausgabe konnten 25, von der II. Ausgabe 1 Exemplar sichergestellt werden. Dieselben sind in der Anlage beigelegt.

Der Amtsbürgermeister als Ortpolizeibehörde

ANLux - CDZ G-2:176 Feindliche Flugblätter - Bericht an den Landrat von Esch/Alzig und an den CDZ Gauleiter Gustav Simon in Luxemburg.



DEUTSCHLAND NACH DEM KRIEG

Amliche Erklärung der britischen Regierung

Am 10. März 1943 fand im englischen Oberhaus eine Aussprache statt über folgenden Antrag des Bischofs von Chichester: „Unter Hinweis auf die Aussprache Stalins in seiner Rede vom 6. November 1942, es sei nicht Russlands Ziel, Deutschland zu zerstören, weil dies unmöglich sei, aber der Hitlerstaat könne und werde zerstört werden, wird die Frage gestellt, ob die britische Regierung bei ihren Kriegsziele die gleiche Unterscheidung zwischen Deutschland und dem Hitlerstaat macht.“

Zum Schluss der Aussprache fasste Lordkanzler Viscount Simon den Standpunkt der britischen Regierung folgendermassen zusammen:

Die I. von dem Bischof von Chichester gestellte Frage erhebt eine klare und einfache Antwort. Hier ist sie: Wir haben die eindrucksvolle Rede Stalins vom 6. November vorigen Jahres als einen wichtigen Beitrag zu einer Verständigung unter den Verbündeten begrüsst, und ich glaube, der Bischof hat gut daran getan, unsere Aufmerksamkeit auf diese russische Erklärung gerade jetzt hinzuweisen, da die deutsche Propaganda wieder einmal die gleiche Laune, genannt bolschewistische Gefährdung, ausstrahlt und diesem Schreckgespenst neues Leben einzuhauchen versucht.

Seit dem ersten Kriegswachen hat die britische Regierung ihre Stellung klar dargelegt. Sie hat wiederholt feierlich erklärt, dass ein Friede mit den gegenwärtigen Nazigewaltverherrlichern in Deutschland völlig undenkbar ist. Wie unsere russischen Verbündeten sind wir jetzt und in Zukunft fest davon überzeugt, dass das Fundament eines dauerhaften Friedens erst gelegt werden kann, wenn die Naziherrschaft für immer zerstört ist und alle Kriegsverbrecher - ich komme hierauf noch zurück - gebührend und schwer bestraft sind.

Ich erkläre nunmehr im Namen der britischen Regierung: Wir sind mit Stalin darin einig, dass erstens der Hitlerstaat zerstört werden muss, und zweitens das ganze deutsche Volk dadurch nicht i. c. t., wie Goebbels es glauben machen will, zum Untergang verurteilt ist.

Ich gebe diesen beiden Feststellungen das gleiche Gewicht, die gleiche Klarheit, die gleiche Festigkeit. Und ich begrüsse die Gelegenheit, diese beiden Erklärungen im Namen der Regierung mit gleichem Nachdruck erneut abzugeben.

Ich möchte nun diese Sätze etwas näher erläutern. Es könnte leicht der Fall eintreten, dass Hitler geht und das Preussentum bleibt. Ich möchte nicht, dass der Ausdruck „Hitlerstaat“ bei irgend jemandem den Eindruck erweckt, wir hätten diese Seite des Problems übersehen. Ich erinnere nur an Churchills

DEUTSCHLAND NACH DEM KRIEG

(Fortsetzung)

Erklärung vom 10. November 1941: „Die britische Regierung wird niemals in Verhandlungen mit Hitler oder irgend einer Partei in Deutschland treten, die das Naziregime vertritt.“ Darin sind wir alle einig.

Zweitens -- und ich hoffe, ich wähle hier meine Worte genau und sorgsam --: Es besteht keine Aussicht auf Beendigung dieses Krieges, ehe nicht dieses Regime restlos gestürzt und die deutsche Armee besiegt und geschlagen ist. Das ist nach meiner Meinung die Bedeutung der in Casablanca geforderten bedingungslosen Kapitulation. Das ist nicht nur unser Entschluss, es ist auch der Entschluss aller unserer Verbündeten.

Ein Wort zur Entwarnung Deutschlands. Unser Aussenminister hat vor kurzem im Namen der Regierung erklärt, Deutschland muss entwaffnet und es muss ihm unmöglich gemacht werden, wieder aufzurücken und den Kampf zur Untertwerfung israelischer Nationen wieder aufzunehmen. Und er hat hinzugefügt: „Jedem wichtige ist, dass Deutschland nicht durch wirtschaftlichen Zusammenbruch zu einer Gefährdung für seine Nachbarn und die Welt wird.“

Nun zur Bestrafung der Kriegsverbrecher. Wir werden natürlich alles tun, was in unseren Kräfte steht, um diese zu sühnen. Die von den Nazis und ihrem willigen Werkzeugen gegen wehrlose, unschuldige Menschen verübte Massenverbrechen, die Massenmordaktionen von Zivilpersonen jeden Alters und Geschlechts, die Ruchlosigkeit der Gestapo, die planmässige Ausrottung der jüdischen Gemeinschaft haben den deutschen Namen für immer entehrt und schänden laut nach Sühne. Ich möchte es jedoch vor aller Welt klar aussprechen, dass wir Briten uns niemals dazu hergeben werden, an der Abgrenzung des deutschen Volkes Rache und summarische Vergeltung zu üben. Unsere Methoden werden die der Gerechtigkeit sein. Das ist bereits vom Präsident Roosevelt und der britischen Regierung im Oktober vorigen Jahres erklärt worden.

Und noch etwas -- Wir verzichten unten „Schuldigen“ nicht nur die hochgestellten Personen, die diese ungeheuerlichen Ver-

brechen anzuflehen und anordnen, sondern auch alle, die in kaltherziger Rohheit dabei mitwirken und an ihrer Ausführung verantwortlich beteiligt sind.

Nun wende ich mich zu der anderen Frage. Ich möchte das Haus an einen Artikel der Atlantik-Charta erinnern. Die Atlantik-Charta ist eine feierliche Erklärung, abgeben von den Vereinten Staaten und uns, der anderen Mitglieder der Vereinten Nationen beigetreten sind. Die Atlantik-Charta sagt, dass die unterzeichneten Mächte darauf hinarbeiten werden, allen Nationen, grossen und kleinen, Siegern und Besiegten, unter gleichen Bedingungen Zutritt zum Weltmarkt und zu den Rohstoffen der Erde zu gewähren, die für ihren wirtschaftlichen Wohlstand notwendig sind.

Damit wird endgültig die Annahme zurückgewiesen, dass nach dem Siege einzelne Völker durch wirtschaftliche Not im Krieg gestoppt werden sollen. Das ist nicht nur eine Sache der Gutmütigkeit, sondern der Klugheit und staatsmännischen Weisheit.

Unser Ziel ist der Sieg über die gesamte deutsche Wehrmacht, einschliesslich der S.S. und Gestapo, und die Entarmung Deutschlands. Das bedeutet nicht, wie Goebbels behauptet, das Ende Deutschlands, die Verdrängung der deutschen Rasse, die Rückkehr zum Chaos. Ich weise diese Behauptung Goebbels im Namen der britischen Regierung ausdrücklich zurück. Aber ich möchte etwas hinzufügen: Das deutsche Volk muss wählen, welchen Weg es einschlagen will.

Meine Erklärung stellt, zusammen mit früheren Aussagen der Regierung, völlig klar, dass wir nicht darauf aussehn, Deutschland seinen Platz im künftigen Europa vorzuenthalten. Aber je länger das deutsche Volk die Naziherrschaft duldet, desto grösser wird seine Verantwortung für die Verbrechen, die das Regime in seinem Namen begeht. Das deutsche Volk kann nur durch das deutsche Volk gerettet werden. Es muss erkennen: seine einzige Hoffnung besteht Sturz der Nazis und endgültiger Verzicht auf den ungeheuerlichen Anspruch, das Herrschaft der Welt sein zu wollen.

Deutschland nach dem Krieg



„Deutsche Frauen rettet eure Männer“. Zwei verschiedene Ausgaben von bereits am 6.9.1943 in Bettemburg gefundenen Flugblättern. - Siehe ANLux CDZ G-2:176 Feindliche Flugblätter 1943-1944.

Am 21. März 1944 wurde eine Suchaktion zum Auffinden von Flugblättern durchgeführt welche wahrscheinlich von Flugzeugen abgeworfen worden waren die in der Nacht vom 19. zum 20.3.1944 bzw. in den Vormittagsstunden des 20.3. Bettemburg überflogen hatten. Insgesamt wurden in der Gemarkung Bettemburg, Abweiler und Düdelingen 206 Stück mit Überdruck „Stalingrad Nr. 2!“ aufgefunden, wovon 160 Stück an das Escher Einsatzkommando der Sicherheitspolizei und des SD, die restlichen 46 Exemplare an den Landrat Esch/A übergeben wurden.

Im April 1944 wurde die Bettemburger Schutzpolizeiabteilung von dem in der Paul Eyschen Straße Nr. 7 wohnenden Arbeiter J.P. Braun über das Auffinden von 7 aufgefundenen Flugheftchen mit dem Überdruck „Liberté Nr.10 – Januar 1944“ benachrichtigt die er am 19.4. auf einem Acker im Amtsbereich Bettemburg bei Fenningen gegen 18 Uhr gefunden hatte. Eine sofort eingeleitete Suchaktion fand nochmals 423 Exemplare auf dem Fundort in einem Umkreis von 3-4 m verstreut. Die 430 Flugheftchen die am nächsten Tag vorschriftsmäßig an den Landrat von Esch weitergeleitet wurden, waren so wurde vermutet als Einzelabwurf eines Flugzeugs aus einem Flugverband abgeworfen worden welcher in der Nacht vom 18./19. April die Gemarkung Bettemburg überflogen hatte.

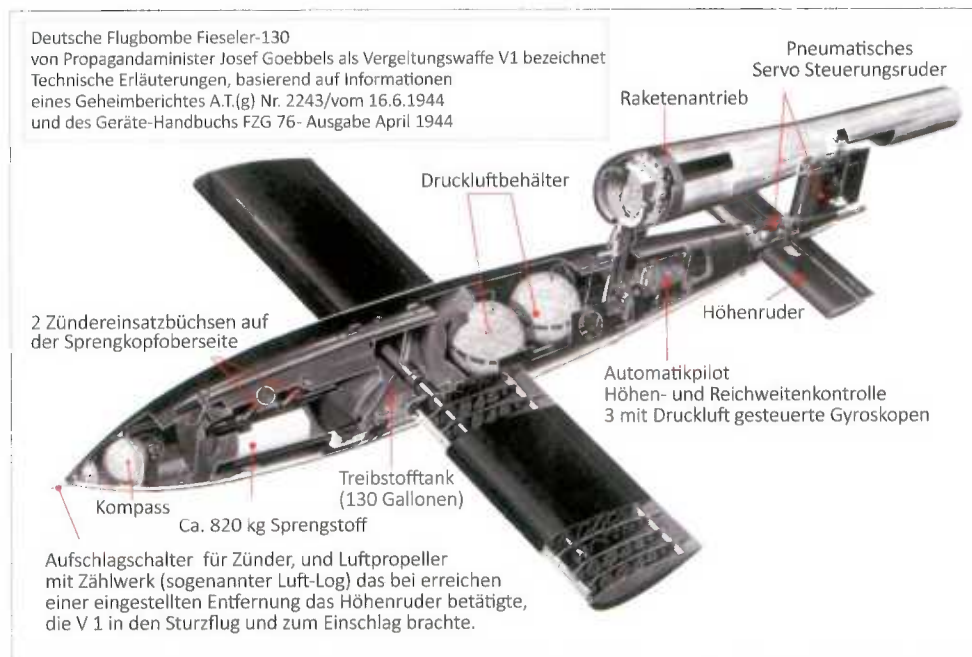
Am 1. September als die amerikanischen Truppen immer näher kamen zogen zahlreiche deutsche Familien und einige luxemburgische „Gielemännercher“ mit Sack und Pack und vollbeladenen Handwagen zum hauptstädtischen Zentralbahnhof wo bereits Extrazüge in Richtung Trier und Koblenz bereitstanden, und der Bahnbetrieb bis auf diese „Heim ins Reich“ Züge in Richtung Trier eingestellt wurde. Gauleiter Gustav Simon selbst hatte bereits die Hauptstadt in der Nacht vom 31. August zum 1. September fluchtartig verlassen. Einen Tag später ruhte der Bahnverkehr komplett, weil die Eisenbahner ihren Dienst nicht mehr antraten. Sonntags kamen die deutschen Reichsbahnbeamten wieder auf verordneten Befehl des geflüchteten Gauleiters Simon zurück. In ihrem Gefolge eine ganze Menge deutscher Feldeisenbahner, und so mußten die Eisenbahner dienstags ihre Arbeit wieder aufnehmen. Am 6. September dann als vierter und letzter Luftangriff auf den Bhf. Luxemburg im Rangierbahnhof Luxemburg Süd durch 10 P-47 Thunderbolts, der jedoch wegen erneutem Stromausfall nicht mehr durch Fliegeralarm angekündigt werden konnte. Zwei weitere Angriffe mit Bordwaffenbeschuss im Bhf. Leudelingen auf einen Personenzug; im Bhf. Steinfort auf einen abgestellten Güterzug.

Samstags am 9. September als nachmittags ab 16 Uhr sich Geschützfeuer dem Vorort Merl näherte wurde vom CDZ das Stichwort „EMIL“ ausgegeben, welches sofortiges Absetzen in Richtung Echternach mit Kraftwagen und einem Sonderzug der Echternacher Charly Schmalspur bedeutete. Nach 17 Uhr Sammlung auf dem Echternacher Marktplatz wo Dr. Münzel als „Allgemeiner Vertreter des CDZ in Luxemburg“ erklärte die deutschen Behörden würden bald in gesicherter Kolonne nach Trier abfahren, um dort ab 10.9. ihren Dienstsitz einzunehmen. Damit war praktisch die Tätigkeit der deutschen Zivilverwaltung in Luxemburg endgültig zu Ende. Ebenso die alliierten Tieffliegerangriffe auf einheimische Erdziele, wenn man einmal von Angriffen auf zurückflutende Wehrmachtstruppen absieht. Wenig später dann endlich die langersehnte Befreiung Luxemburgs.

Kurz vor der Befreiung vom Nazijoch hatten sich im Verlauf der Luftangriffe auf Deutschland zugleich die Luftkämpfe immer mehr an die deutsche Reichsgrenze verlagert und somit ebenso über dem Großherzogtum zugenommen. In diesem Zusammenhang sollte man eigentlich auch den Abschuss von 2 deutschen Jagdflugzeugen im Luftkampf

mit amerikanischen Jagdflugzeugen anführen. Einmal am 12. 4. 1944 an den Dären“ zwischen Düdelingen und Bettemburg eines bei Diedenhofen (in Basse-Yutz stationierten Schulflugzeugs - 1 Toter). Zum andern laut Angabe von Col. E.T. Melchers im August oder September 1944 am „Weidepull“ in Bettemburg.

Zur Vervollständigung des Themas Luftangriffe müsste man ebenfalls die Gefahr erwähnen welche kurzzeitig von den VI Flugbomben Fi-103 ausging (seit Frühjahr 1944 einsatzfähig, Einsatz Juni 1944 bis März 1945). Weil die alliierten Tieffliegerangriffe logischerweise hierzulande seit der Befreiung aufgehört hatten, wählte man sich außer Gefahr vor Angriffen aus der Luft. Dem war aber nicht so. Die Luftangriffe welche nun vom ziemlich angeschlagenen Gegner Deutschland ausgingen, waren bisher als Terror- und Vergeltungsangriffe auf London gerichtet worden, bis durch die Eroberung von Nordfrankreich und Belgien durch die Alliierten der Beschuss durch VI Fliegerbomben vorläufig reduziert wurde. Die Abschussgebiete hatten sich nämlich ins Altreich verlagern müssen. Mit dem Befehl von den im September 1944 z.B. in der Eifel neu bezogenen Abschussrampen das Abfeuern der VI Flugbomben auf Antwerpen und Brüssel zu eröffnen, kam es erneut öfters aufgrund der empfindlichen Steuerung zu Kursabweichungen der VI, und nachfolgenden Schäden in Gebieten wo sie nicht beabsichtigt waren. Vor allem im Großherzogtum wo es keine besonders lohnende Ziele gab, im Gegensatz zu einer Anzahl von anderen wichtigen militärischen und politischen Objekten in Westeuropa, konnte man sich im Oktober 1944 daher einen Einsatz der VI gegen Luxemburg nicht vorstellen.



Und doch sollten um diese Zeit bis Mitte Januar 1945 etwa 25 dieser Raketenbomben für ziemliche Aufregung in Luxemburg sorgen, wobei es sich offenbar um Fehlläufer oder Frühabstürze (sogar in der Eifel wegen Frühabstürzen als Eifelschreck bezeichnet) gehandelt haben mußte.

Während die Ortschaft Bettemburg direkt vom Einschlagen der V1 Flugbomben verschont blieb, kam es dreimal in der Nähe zu einem solchen Geschehen. Am 1. November 1944 unweit Kockelscheuer, am 28. November in Abweiler im Brill und auf dem Tagebau Gelände Hardt bei Düdelingen. Jedesmal mit geringen Schäden, und ohne Tote und Verletzte. Über Bettemburg wurden ebenfalls V1 Flugkörper beobachtet, welche in niedriger Höhe mit Feuerschweif und einem laut schnarrenden Geräusch den Ort überflogen, jedoch nicht zum Absturz kamen. Manchem Bettemburger Bewohner schlug dann wohl das Herz bis in die Kehle hinauf, denn es war inzwischen vielfach bekannt geworden, daß

Geheime Kommandoache 38 7

Division E.V. Gef.St., 8.2.1945
 Abb.Ia Nr. 3424 / 195g.Xdos. 1 Ausfertigung

An
 A.K. E.V.

Zieltarnnummern.

London	- 0101
Mille	- 0102
Lüttich	- 0103
Tourcoing	- 0104
Charleroi	- 0105
Reims	- 0106
Tournai	- 0107
Ariens	- 0108
Mons	- 0109
Arras	- 0201
Cambrai	- 0202
St. Quentin	- 0203
Norwich	- 0204
Ipswich	- 0205
Harwich	- 0206
Lowestoft	- 0207
Great Yarmouth	- 0208
Maastricht	- 0209
Hasselt	- 0301
Diest	- 0302
Paris	- 0303
Antwerpen	- 0304
Luxemburg	- 0305
Verviers	- 0306
Belfort	- 0307
Brüssel	- 0308

→

P.d.R. Brüssel
 Leutnant.

Ab: 12.1.1945

Die Hauptstadt Luxemburg mit ihrer Zieltarnnummer 0305 während der Ardennenoffensive. – Quelle: Bundesarchiv Koblenz.

nach Ausschalten und Aussetzen des extrem dröhnenden Raketentriebwerks nur etwa 15 Sekunden verblieben bis zum Einschlag, und die ca. 820 kg Sprengladung mit einer heftigen Explosion detonierte. Ein solches Szenario konnte man in Bettemburg am 28. 11. gegen 15.15 Uhr mitbekommen, als eine V1 in Abweiler einschlug. Ein Gerücht welches kurz danach in Bettemburg kursierte, daß es sich um eine V2 gehandelt hätte, sollte sich gottseidank nicht bewahrheiten, obwohl ein geheimes Dokument vom 8.2.1945 (Quelle Bundesarchiv Koblenz), unter den Zielorten wie London, Paris, Antwerpen, Lüttich unter den Zieltarnnummern auch Luxemburg unter der Nummer 0305 auflistete.

Hierbei wäre es ebenso denkbar möglich daß es sich beim Zieltarnnummern-Dokument vom 8.2.1945 um Zielorte für die V3 handelte, da um diese Zeit der Ardennenoffensive zwei wichtige amerikanische Hauptquartiere in Luxemburg untergebracht waren. Nämlich ab Oktober 1944 die Befehlsstelle von General O. Bradley der 12. Heeresgruppe, und seit dem 21. Dezember 1944 General G.S. Pattons Hauptquartier der 3. Armee. Ein weiteres Ziel, der für die Wehrmacht gefährliche Sender Radio Luxemburg wegen seiner amerikanischen Rundfunksendungen über psychologische Kriegsführung.

Im Herbst 1944 wurde durch SS-Gruppenführer Hans Kammler, dem inzwischen alle Verbände der V-Waffen unterstanden, der Einsatz der V3 (HDP) im Rahmen eines deutschen Gegenschlags an der Westfront vorbereitet. Bekanntlich wurde Luxemburg vom 30.12.1944 bis zum 11. März 1945 von Lampaden bei Trier aus 43 km Entfernung von zwei V3 Mehrkammergeschützen (auch fleißiges Lieschen, Hochdruckpumpe (HDP), Englandkanone genannt) mit insgesamt 183 Treibspiegelgranaten beschossen.

Nebenbei bemerkt, eine deutsche Liste mit der Zusammenstellung vom Gesamtverschuss der V2 erwähnt keinen einzigen Beschuss mit dem Ziel Luxemburg. Die erste V2 (technische Bezeichnung A4) gegen London eingesetzte Rakete war erst am 8. September 1944 gezündet worden, drei Tage vor der Befreiung Bettemburgs. Möglicherweise war dieses Gerücht nur deswegen zustande gekommen,

WAS IST ZU TUN?

IN DER STUNDE DER HÖCHSTEN KRISE ?

- Informiere Dich stündlich über die wahre Lage.
- Wappne Dich gegen die Lügen, Fälschungen und Propagandamärchen der Nazis.
- Ermögliche ausländischen Zwangsarbeitern, die Fremdarbeiter-Sendungen von Radio Luxemburg zu hören.
- Höre die Anweisungen des Oberbefehlshabers der Alliierten Streitkräfte.
- Verbreite die Wahrheit über Deutschlands Lage.

RADIO LONDON, LUXEMBURG UND MOSKAU GEBEN NACHRICHTEN ÜBER:

1. Die Verzweiflungsoffensive im Westen.
2. Den Zusammenbruch im Osten.
3. Die Offensiven der Alliierten Luftwaffe.
4. Die Vorgänge in Deutschland.
5. Die Nachkriegspläne der Alliierten.

Die Stimme der Vereinten Nationen sagt Euch:
 Wenn weitergekämpft wird, kann es nur schlimmer werden.
 Wenn Schluss gemacht wird, kann es nur besser werden.

Bild 37 - Die Rückseite eines 1945 von den Alliierten im Verlauf der Ardennenoffensive über deutschem Reichs- und kurzzeitigem Herrschaftsgebiet abgeworfenes Flugblatt, mit dem Hinweis auf den Radiosender Luxemburg.

weil über Bettemburg mal am Himmel ein Paar typische Kondensspuren wie von einer Raketenflugbahn festgestellt worden waren.

So war es nicht weiter verwunderlich daß auch nach der Befreiung die deutschen Luftschutzvorschriften noch eine Zeit lang in vollem Umfang aufrechterhalten blieben (siehe Mitteilung „Weiterhin Luftschutzbereitschaft“ des hauptstädtischen Luftschutzamtes - Luxemburger Wort vom 3.10.1944).

In Vergessenheit geraten, oder wenig bekannt dürfte wohl sein, daß die Amerikaner nach der Befreiung auch an verschiedenen Stellen von Bettemburg, Flugabwehrgeschütze aufgestellt hatten. So z.B. am alten Düdellinger Weg jenseits der Molkerei CELULA. Während der Ardennenoffensive bestand nämlich in der Nähe des Bahnhofs ein für Bettemburg ungewohnt größeres Treibstoffdepot der US Army. Die in Frankreich vorausgegangenen Zerstörungen auf Eisenbahnziele durch alliierte Luftangriffe hatten sich unter anderem auch negativ für den Treibstoff Nachschub der Alliierten bemerkbar gemacht, und zeitweilige Engpässe geschaffen. Daher das zeitweilige Bettemburger improvisierte Vorratslager in Bahnhofsnähe. Laut Aussagen damaliger Bettemburger Eisenbahner und eines Einwohners aus der Scieriestraße wurde der Treibstoff mit Eisenbahn-Tankwaggons angeliefert, um den Treibstoff täglich in der Scieriestraße durch US GMC-Militärlastkraftwagen in Empfang zu nehmen. Obwohl Görings Luftwaffe zu dem Zeitpunkt fast komplett am Boden lag, soll es vorgekommen sein, daß verschiedentlich nachts feindliche Flugzeuge über Bettemburg festgestellt, und auch von den in Bettemburg installierten Flugabwehrgeschützen beschossen wurden. Um diese Zeit waren nämlich als letztes Nachtjäger Aufgebot nochmals z.B. die neuen deutschen Messerschmitt Bf 110 G-4 mit Lichtenstein Radarsystem im Einsatz. Jedenfalls konnten Kinder neben den großen Zeltbehäusungen der amerikanischen Bedienungsmannschaften leere Messinghülsen von Luftabwehrmunition sammeln um damit ihr Taschengeld etwas aufzubessern. Angeblich konnten sogar verschiedentlich bei Dunkelheit auf verschiedenen Hausdächern seltsame Geräusche registriert werden, die als niedergehende Schrapnellsplitter interpretiert wurden. Ob tatsächlich ein Beschuss eines feindlichen Besuches durch die Amis vorlag, oder ob es sich nur um eine Übung, oder eine schiesswütige Laune der Befreier handelte, ist heute nicht mehr einwandfrei feststellbar. Eine

Weiterhin Luftschutzbereitschaft

Die zuständige Militärverwaltung verlangt, wie bereits in der Tagespresse darauf hingewiesen wurde, daß die bisherigen Luftschutzmaßnahmen in vollem Umfange aufrechterhalten und durchgeführt werden.

Danzufolge müssen: 1 die bisherigen Lu-Werte ihre Lu-Gewinschutten ein-schließlich halten und für die erforderlichen L. S. Geräte, Löschwind und Wassermengen Sorge tragen; 2 die Verdunkelungsrichtungen überprüft und nötigenfalls unverzüglich instandgesetzt werden (verdunkelt wird, wie bisher, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang); 3 die vorhandenen L. S. Räume ihrem Zwecke entsprechend bereichhulter werden; 4 die vorhandenen Brandmauerdurchbrüche und Fluchtwege freigehalten werden; 5 Waren-Ausweithlager in ihrer vollen Höhe und am Ausweichort verbleiben.

Für E. S. Betriebe gelten die gleichen Vorschriften wie oben angegeben, insbesondere wird hier zusätzlich verlangt, daß, 6 der Brandwacht- und Bereitschaftsdienst wieder in ausreichender Stärke aufzunehmen wird.

Entsprechende Kontrollen werden durchgeführt.

Es wird angenommen, daß die gesamte Bevölkerung der Stadt Luxemburg die vorerwähnten Luftschutzmaßnahmen genauestens befolgen wird, umso mehr als diese in ihrem weitesten Interesse liegen.

Bekanntmachung

Wie bereits durch die Presse bekannt gegeben, bleiben bis auf weiteres alle Luftschutzmaßnahmen u. Einrichtungen im vollen Umfange bestehen. Infolgedessen dürfen die mit Staatsmitteln auf Privatgrundstücken erstellten L. S. Räume einschl. Abstellungen sowie die überdurch vorgenommene Kellerumstellungen weder durch die Hauseigentümer bzw. Hausinhaber entfernt noch beschädigt werden. Bei späterer Wiederherstellung der früheren Zustände verbleibt das gesamte Material dem Staat. Zuwiderhandlungen werden nach den gesetzlichen Bestimmungen bestraft.

Die Stadtverwaltung (Luftschutzamt)

letzte große Operation der deutschen Luftwaffe mit etwa 800 Flugzeugen zur Unterstützung der Ardennen-Offensive im Rahmen des Unternehmens „Bodenplatte“ war bereits unter hohen Verlusten am Neujahrstag 1945 gegen alliierte Flugplätze in Europa gescheitert. Vor allem wegen der zahlreichen Abschüsse durch die eigene Flak, welche über das Unternehmen aus Geheimhaltungsgründen nicht unterrichtet war, und weil der letzte verfügbare Treibstoff knapp geworden und so ziemlich aufgebraucht war. Damit war auch die Angst vor dem Spuk aus der Luft definitiv im Abklingen.

Benutzte Hauptquellen:

- ANLux: AE 3999 (100).
- ANLux: AE 3999 (145).
- ANLux: CDZ A-0-1 556.
- ANLux: CDZ D-1:026.
- ANLux: CDZ G-2:159 bis 162; G-2:164; G-2:165; G-2:169 bis 177; G-2:186; G-2:187; G-2:191 bis 193; G-2:197
- ANLux: CDZ G-2:204/1; G-2:204/3 0001 - 0005.
- BERGEM Pierre in: Hémécht 1969; Club des Jeunes Bettemburg - Brochure 1973, S.166-172.
- BETTEMBOURG 1954 - File VI (XXXIII-10) Capellen Nos 7-81 de l'Institut Geographique National/ Cadastre du Grand-Duché de Luxembourg
- Bundesarchiv Koblenz
- DAMPFER Christian: Neuzeitliche Verkehrsentwicklung der Schienen-, Straßen-, Wasser- und Luftwege in ihrer wehrpolitischen Bedeutung - H. Strom Verlag - Suhl 1958.
- Diverse dt. Vorschriften, Verordnungen, und andere Publikationen zum Thema Luftschutz.
- Escher Tageblatt: Mo 15.5.1944.
- GÜCKELHORN Wolfgang/ PAUL Detlev: V2 gefrorene Blitze- Einsatzgeschichte der V2 aus Eifel, Hunsrück und Westerwald 1944/45 - Aachen 2007.
- HART Liddell: Geschichte des Zweiten Weltkrieges Bd.2 1942-1945 - Bastei Lübbe 1979.
- Hémécht 52/2000 - S101-122 - Benoît Majerus.
- Kreidler Eugen: Die Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg.
- Luxemburger Wort: Mo 15.5.1944; 22.11.1944; 19.3.1946; Sa 10.5.1969
- Mamer 2009.
- MATHIEU Francis: Wasserbillig im 19. Und 20. Jahrhundert.
- MELCHERS E.T.: Bombenangriffe auf Luxemburg in zwei Weltkriegen.
- Mémorial Nr.67 vom 30.9.1938.
- MEYER Romain: - 1909 -1984 - 75 Joer Landesverband.
- POGUE Forrest: The European Theater of Operations - The Supreme Command - Railway Bombing Plan. Office of the Chief Military History - Washington 1954.
- SCHNATZ Helmut: Der Luftkrieg im Raum Trier 1943-1945.
- US Air Force Historical Research Agency, Maxwell AFB - Alabama
- War Diary 8. US Luftflotte - Auszug: Mission 351 vom 11.5.1944.
- War Diary Entries des 381st bomber und fighter group
- Wikipedia. < <