



## **Die Bombardierung von Stein am Rhein am 22. Februar 1945 und ihr Hintergrund**

---

von Karl Hirrlinger

HEIMATBLÄTTER VON STEIN AM RHEIN HISTORISCHER VEREIN  
6. JAHRGANG 1982

## Die Bombardierung von Stein am Rhein am 22. Februar 1945 und ihr Hintergrund

Stein am Rhein gehört mit Basel, Schaffhausen und Zürich, zu den wenigen Orten der Schweiz, die während dem Zweiten Weltkrieg eine Luftkriegsgeschichte, mit all ihren Tragiken aufzuweisen hat. Über die volle Geschichte unserer Stadt wissen wir sehr gut Bescheid, sei es über das Hoch- und Spätmittelalter. Was wissen wir aber über die neuere Zeit?

Fast 40 Jahre nach Kriegsende ist es an der Zeit, auf die Geschehnisse rund um das Gebiet von Stein am Rhein während dieser Epoche hinzuweisen. Noch leben Zeugen mit einigermaßen sicherer Erinnerung. Trotzdem war es schwierig, als Selbstbeteiligter all die Aussagen unter einen Hut zu bringen. Die Aufgabe des Geschichtsforschers ist, die Sache kritisch abzuwägen und den Versuch zu wagen, aufzuzeigen, «wie es eigentlich gewesen ist».

Der 22. Februar 1945 ist als schwarzer Tag in die Geschichte der Stadt eingegangen. Seit dem grossen Stadtbrand von 1863 war nie mehr eine Katastrophe über Stein am Rhein hereingebrochen. Diese vorliegende Aufzeichnung der Vorfälle will keine Emotionen wecken, wenn auch schmerzliche Erinnerungen vorhanden sind. Sie soll viel eher als Mahnung aufgefasst werden. Denn es hat sich einmal mehr erwiesen, dass jeder Luftkrieg furchtbare Auswirkungen auch für die Zivilbevölkerung hat. So mag es denn besser sein, noch einmal darüber zu sprechen, das Vorhandene an Daten und Sachverhalten einem weiteren Kreise zugänglich zu machen und einen «Blick hinter die Kulissen» zu werfen, als schweigend im Schicksalskreis zu verharren. Es möge zugleich auch geschehen:

Den älteren Bürgern zur Erinnerung an eine Zeit tiefsten menschlichen Leids, aber auch des Opfermuts und der Bewährung;

den jüngeren Bürgern als ein Beispiel für das Unheil der Gewalt und Sinnlosigkeit eines «totalen» Krieges.

## Die Luftwaffe entsteht

Mit dem Ersten Weltkrieg hatte eine neue Waffe ihren Weg angetreten: die Fliegerwaffe. Am 14. August 1901 hatte Gustav Weisskopf, der sich in USA Whitehead nannte, den ersten Motorflug der Geschichte unternommen. Das Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das Flugzeug war geboren. Leider brauchte es den ersten Weltkrieg, um die vorher langsam voranschreitende Entwicklung der «Flugmaschinen» beängstigend zu beschleunigen.

Grossbritannien baute bereits am 1.4.1915 Luftstreitkräfte im Rahmen der Armee und der Marine auf. Ab 1917 häuften sich die Meldungen aus beiden Lagern der Kriegsführenden über Angriffe auf Städte. Somit war der Gedanke, das gegnerische Hinterland mit einer weitreichenden Waffe zu erreichen, in die Tat umgesetzt worden. «Der Krieg ist nunmehr unterschiedslos gegen das gesamte Feindgebiet zu führen, ohne Beschränkung der erlaubten Ziele und Mittel, also auch mit Flächen-Gas-Grossangriffen», schrieb der eigentliche Urvater des strategischen Luftkrieges, der italienische General Giulio Douhet in den Zwanzigerjahren. Er führt in seinem Werk aus, wie eine Luftwaffe einzusetzen ist, wenn sie eine kriegsentscheidende Wirkung erzielen soll. An diesen, in den Zwanzigerjahren, aufgestellten Theorien orientierte man sich auch vor dem Zweiten Weltkrieg bei der Aufstellung der Luftwaffen. Allerdings bemühten sich am Anfang des Zweiten Weltkrieges beide Parteien, keine «zivilen» Ziele anzugreifen. Die Besatzungen erhielten entsprechende Anweisungen. Doch schon die frühesten taktischen Einsätze gegen Guernica in Spanien 29.4.37, Warschau und Rotterdam trafen überwiegend von Zivilisten bewohnte Gebiete. Wie es dann gekommen ist, wissen wir. Es erfolgte eine Ausweitung des Luftkrieges, wobei die Zivilbevölkerung die Hauptopfer wurden. Es soll nicht Aufgabe dieses Heftes sein, auf diese Ereignisse einzugehen.

## Schweizer Flugwaffe

Für den kriegsmässigen Einsatz zu Beginn des Aktivdienstes waren fünf verschiedene Flugzeugtypen zur Verfügung gestanden. Mit Ausnahme der Me-109 E waren alle den ausländischen Kriegsflugzeugen vergleichbarer Verwendungsklasse stark unterlegen. Die drei Schweizer Fliegerregimenter verfügten zu diesem Zeitpunkt über 96 Flugzeuge, die für die Jagd verwendbar waren. Dazu kamen 40 Messerschmitt Me-109 sowie 138 Beobachtungs- und Erdkampfflugzeuge (60 Fokker C-V und 78 C-35). Am 29. August 1939 wurde die Fliegertruppe mobilisiert. Betrachten wir kurz die damalige materielle Situation. Sieben Flieger-Kompanien waren mit den veralteten D-27 (Jagdeinsitzer) und C-V (Beobachtungsflugzeuge) ausgerüstet. Fünf Flieger-Kompanien mussten infolge Mangels an Flugzeugen kurz nach der Mobilmachung entlassen werden. Sechs Flieger-Kompanien waren mit dem C-35, einem relativ langsamen, aber äusserst wendigen, für die damaligen Verhältnisse gut steigendem Zweisitzer ausgerüstet. Diese Einheiten waren besonders für die Unterstützung des Erdkampfes vorgesehen, wozu die starke Bewaffnung des Flugzeuges (1 Kanone 20mm, 2 Piloten-Mg, 1 Beobachter-Mg und 4x50 kg Bomben) besonders geeignet machte.

Drei Flieger-Kompanien verfügten über modernstes Material, das noch rechtzeitig in Deutschland gekauft werden konnte. Dabei handelte es sich um eines der berühmtesten Kriegs-Flugzeuge, die Me 109 D, die in 10 Exemplaren vorhanden war, sowie die Me 109 E. Von letzterer erhielt die Schweiz im Juni 1939, also nur zwei Monate vor der Kriegsmobilmachung, 30 Stück. Weitere 50 Me 109 E waren bereits bestellt und wurden zwischen Oktober 1939 und April 1940 auf dem Grenzflugplatz Altenrhein abgeliefert. Die Me 109 wurde zum Tragpfeiler des fliegerischen Neutralitätsdienstes. Seine Bewaffnung bestand aus 2 Kanonen zu 20 mm, 2 Flieger-Mg und 100 kg Bombenlast. Es muss allerdings bemerkt werden, dass diese Flugzeuge von Deutschland unbewaffnet abgeliefert wurden, sodass noch einige Zeit verging, bis sie mit vollständiger Ausrüstung der Truppe übergeben werden konnten.

Weitere Flugzeuge waren damals in den Werkstätten der Kriegstechnischen Abteilung im Bau.

Nachdem in den Jahren 1936/37 alle Verhandlungen mit ausländischen Behörden für die Abgabe einer Baulizenz für ein modernes Flugzeug wegen der drohenden Kriegsgefahr erfolglos abgebrochen werden mussten, gelang es im Frühjahr 1938, in Frankreich die Baulizenz für 80 Moräne (Mo 3800) zu erwerben. Diese der Me 109 E hinsichtlich Leistung deutlich unterlegenen Flugzeuge kamen jedoch erst vom Frühjahr 1940 hinweg zur Truppe. Diese Übersicht zeigt, dass die Fliegertruppe von der Kriegsmobilmachung an bis ins Frühjahr 1940 nur über drei moderne Jagdstaffeln verfügte. Bis Ende 1939 wurde das Territorium der Schweiz 143 mal durch fremde Flugzeuge überflogen. Am 8. Juni 1940 bestand die Schweizer Flugwaffe glänzend ihre Feuerprobe. Acht bis zwölf schweizerische Jäger nahmen über dem Jura den Kampf gegen eine Übermacht von 32 deutschen Me 110 Flugzeugen auf. Dabei wurden mehrere deutsche Flugzeuge abgeschossen, während die Schweizer Jäger lediglich beschädigt wurden.

Nach der Kapitulation von Frankreich wurde der Einsatz von Flugzeugen für den Schutz der Neutralität vollständig untersagt. Die Schweiz wollte Deutschland nicht provozieren. Dieser Unterbruch im Einsatz von Jagdfliegern zum Neutralitätsschutz dauerte mehr als drei Jahre. Vom 25. Oktober 1943 an, hatte die Fliegertruppe wiederum Alarmpatrouillen zu stellen, um vor allem dem immer häufiger werdenden Überfliegen der Schweiz durch amerikanische Bomber einen Riegel zu schieben. 158 viermotorige amerikanische Bomber vom Typ B-17 und B-24 wurden abgefangen und interniert. Die Flugwaffe flog im Aktivdienst über 160'800 Flugstunden. Sie verlor im Einsatz und Training über 60 Besatzungen.

## Flugzeuge an der Nordgrenze

Wie haben nun wir als Bewohner der Nordgrenze die Tätigkeiten der kriegführenden Mächte miterlebt? Bei Beginn des Zweiten Weltkrieges waren Überflüge von Flugzeugen der kriegführenden Mächte eher selten. Fliegeralarme gab es höchstens bei Nacht. Vom Spätsommer 1940 an durchquerten neben deutschen Flugzeugen auch englische Bombergeschwader in wachsender Zahl den Luftraum der Schweiz; sie wählten den kürzesten Weg nach Italien und Nordafrika. Da alle diplomatischen Demarchen des Bundesrates nichts nützten, forderten die Achsenmächte, die Schweiz müsse ihr Gebiet verdunkeln, denn sie diene mit ihren Lichtern den Briten als Wegweiser. Am 6. November 1940 verfügte deshalb der General die Verdunkelung. Aber die Engländer fuhren fort, über das Gebiet der Schweiz zu fliegen.

Diese Grenzverletzungen konnten nur von der Flak bekämpft werden. Bei Ausbruch des Krieges waren insgesamt nur acht schwere Flakgeschütze 7,5 cm und ganze 36 Stück leichte Flak-Kanonen 20-mm Oerlikon vorhanden. Diese leichten Geschütze waren ein begehrter Exportartikel. Nicht besser stand es mit den Suchscheinwerfern für die schwere Flak im Nachteinsatz. Ganze acht Stück dieser Suchscheinwerfer mussten für die Schweiz ausreichen. Diese Wehrlosigkeit gegen die vor allem nächtlichen Überfliegungen beunruhigte sowohl das Armeekommando als auch die Bevölkerung in hohem Masse.

Ab 1942/43 hat sich die Situation der Überfliegungen geändert. Als Beispiel sei auf die Nacht vom 20. auf den 21. Juni 1943 hingewiesen. In jener Nacht wurde Friedrichshafen angegriffen. Es war zur Zeit der kürzesten Nächte als die früheren Zeppelinwerke, eine Fabrik die Radargeräte herstellte, bombardiert wurde. Dieser Angriff sollte für die in Deutschland Verantwortlichen eine Warnung sein. Damit sollte gezeigt werden, dass jedes Objekt in Deutschland angegriffen werden konnte. Friedrichshafen war ein erst-rangiges Angriffsziel von besonderer strategischer und taktischer Bedeutung. Die taktische Bedeutung des Angriffes lag in der Absicht, festzustellen, was ein für die damalige Zeit verhältnismässig kleiner Verband, bestehend aus 56 Lancaster der 5. Croup, selbständig erreichen konnte.



Avro Lancaster Bomber

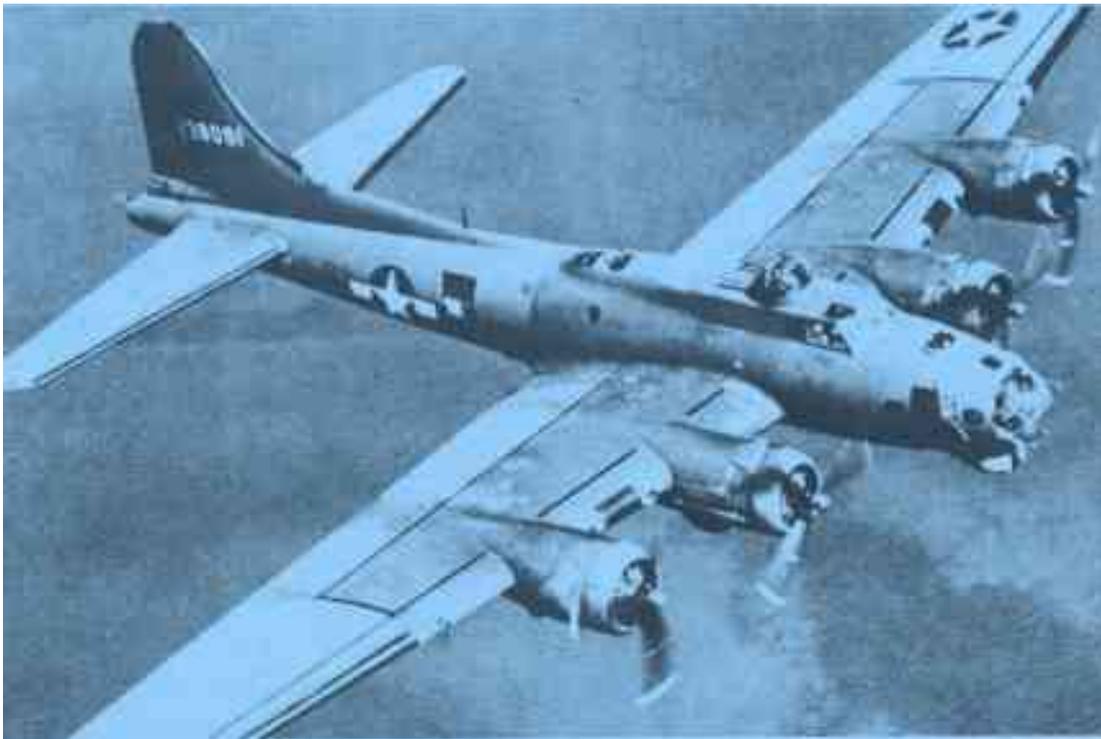
Bei dem Angriff von Friedrichshafen überflogen die Hauptkräfte zunächst Frankreich im hellen Mondlicht, erreichten den Versammlungsraum in unserer Gegend und bereiteten sich auf den Angriff vor. Nur musste der Leitbomber mit Motorschaden umkehren, und ein zweiter verirrte sich und flog direkt nach Blida in Algerien. Der stellvertretende Leitbombenschütze markierte die Abwurfstelle selber, weil er den Pfadfindern nicht traute. Die Flugzeuge warfen ihre Bomben einzeln ab und stiessen dabei auf keinen Widerstand durch feindliche Jäger. Dies lag wahrscheinlich daran, dass die deutsche Flugleitung hoffte, die Bomber die in lockerer Formation flogen, auf dem Rückweg nach England anzugreifen. Die simple Taktik, nach der die englischen Flugzeuge nach Nordafrika weiterflogen, täuschte nicht zum erstenmal die bereitgestellten Jagdflugzeuge. Dass dabei das Gebiet der Schweiz überflogen wurde, sei nur am Rande vermerkt.



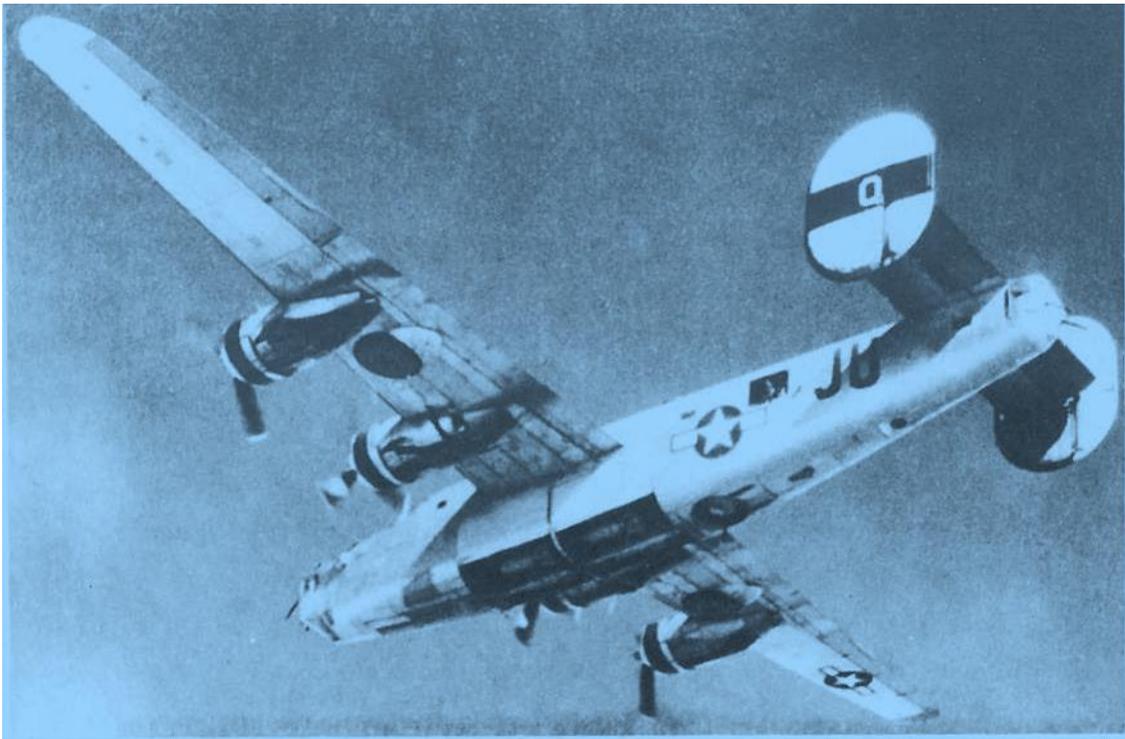
Handley Page Halifax Bomber

Die Lancaster landeten ohne Verluste in Blida. Dieser Angriff, der verheerende Folgen für Friedrichshafen hatte, ist sicher der Kriegsgeneration noch in Erinnerung. Gefährlich waren diese Angriffe auch für die Bewohner der Schweizerseite. Hie und da gerieten deutsche Flakgranaten auf Schweizergebiet. Seit dem Jahre 1943 war die deutsche Luftwaffe überflügelt. Vor allem seit dem Eingreifen der amerikanischen Luftflotte. Der erste amerikanische Bomber landete am 17. August 1943 in Dübendorf. Anfangs 1944 nahmen die Tagesangriffe der amerikanischen Luftwaffe an Zahl und Wucht zu. Wenn der Sender Stuttgart jeweils meldete: «Achtung! Achtung! Sie hören eine Luftlagemeldung. Starke Verbände feindlicher Bomber befinden sich im Abflug nach Süden», dann war man sicher, dass in Stein am Rhein bald Fliegeralarm gegeben wurde. Die Alarmzentrale befand sich unter dem Asylhofe. Den Funküberwachungsstationen in der Schweiz war es auch möglich, die Meldungen des deutschen Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes abzuhören und durch entsprechende Auswertung die Luftüberwachung zu verbessern. Deshalb konnte bei uns eigentlich schon einige Zeit vor einem Anflug gewarnt werden. Mit dem Jahre 1944, als die Einflüge nach Deutschland immer häufiger wurden, war ein starkes Ansteigen der Fliegeralarme festzustellen. Vor allem, als die USA ihre Bomber bei Tagesangriffen weit nach Deutschland schickte. Als die USA am 8.11.1941 durch ihre Kriegserklärung an Japan auch offiziell in den Zweiten Weltkrieg eintraten, verfügte die US-Army Air Force über 3'305 Flugzeuge, darunter 18 Viermotorige Bomber des Typs B-17 und B-17 A. Dieser Langstreckenbomber war vom amerikanischen Generalstab der US-Industrie bereits im Jahre 1933 in Auftrag gegeben worden, und zwar mit der geforderten Reichweite von 8'000 km (!), einer Geschwindigkeit von 320 km/h und einer Bombenladung von 1'000 kg. Vier Jahre später flog im Sommer 1937 der Prototyp dieses neuen Bombers, der B 17 «Fortress» genannt wurde. In den USA war man der Ansicht, dass dieses Kampfflugzeug dank seiner enormen Feuerkraft in der Lage sei, seine Aufgaben auch ohne Geleitschutz durch Jäger erfüllen zu können. Dem B 17 folgte die B 24 «Liberator», die im Jahre 1939 fertig wurde. Die USA sahen in den schweren Bombern B 17 und B 24 die Waffen für den kommenden Luftkrieg.

Die Boeing B 17 «Fortress» hatte eine Flügelspannweite von 31,64 m, eine Länge von 22,78 m und eine Höhe von 5,82 m. Sie besass 4 Motoren zu 1'380 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 480 km in 9'000 m Höhe. Die Reichweite mit 2'000 kg Bomben betrug 2'900 km (Angaben für B 17 C). Die B 24 «Liberator» hatte 4 Motoren zu 1'200 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 480 km/h, eine Reichweite von 2'700 km mit 2'200 kg Bomben, 33,53 m Flügelspannweite, 20,47 m Länge und 5,49 m Höhe. Dies waren die Flugzeuge, die hauptsächlich unsere Tagesfliegeralarme auslösten.



B 17 «Fortress»



B 24 «Liberator»

D. Eisenhower befahl, dass die in der Verlegung nach England begriffene 8. US-Army Air Force (USAAF) «sorgfältig ausgesuchte strategische Angriffsziele angreifen und zerstören müsse». In den Monaten Juli und August 1942 trafen dann auch die ersten Einheiten der 8. USAAF in England ein. Inzwischen waren von den Bändern der Flugzeugwerke der USA tausende von Bombern gerollt. Der erste Einsatz von 12 US-Bombern, B 17 waren es, fand am 17.8.1942 als Tagesangriff auf Rouen statt. Das vierte Kriegsjahr war dann das Jahr der beginnenden 1 'OOO-Bomber-Angriffe. So am 30. Mai 1942 auf Köln. Allerdings, zu Beginn des vierten Kriegsjahres war die nach England verlegte 8. USAAF kaum in Erscheinung getreten. Sie besass noch keine Erfahrungen im Bombenkrieg und hatte noch zu wenig ausgebildete Besatzungen, im Gegensatz zur englischen Royal Air Force. Was sie zur Verfügung hatten, waren die oben erwähnten B 17 und B 24-, die jeweils mit 10 MG vom Kaliber 12,7 mm ausgerüstet und so zu den waffenstarrten «Fliegenden Festungen» geworden waren, die unseren Luftraum so unsicher machten. Erinnern wir uns nun wieder an das Geschehen in unserer Gegend. Der Beginn der strategischen Angriffe der USAAF ist der Februar 1944. Auch unser Kanton bekam dieses Eingreifen sehr deutlich zu spüren. In der Nacht vom 15. auf den 16. März 1944 gab es in der ganzen Schweiz Fliegeralarm, nur der Kanton Genf und das Unterwallis waren davon verschont. Gleichentags um 14.30 Uhr stürzte südlich von Diessenhofen ein amerikanischer Bomber ab. Wohl radelten wir damals per Velo nach langer Irrfahrt an die Absturzstelle, aber als wir dort eintrafen war die Absturzstelle bereits abgeriegelt. Am 1. April 1944 bombardierte die USA-Luftwaffe Schaffhausen. Der Bahnhof, die Altstadt um das ehemalige Kloster Allerheiligen und andere Gebiete wurden getroffen. Brände brachen aus, viele Todesopfer waren zu beklagen. Man war bestürzt, ja man wollte es anfänglich in Stein am Rhein nicht glauben. War es doch 1. April, sollte es ein übler Aprilscherz sein? Nein, es war bittere Tatsache, Schaffhausen hatte einen Bombenhagel über sich ergehen lassen müssen, der viel Schmerz und Trauer brachte. Hier soll auf dieses Ereignis nicht weiter eingegangen werden. Allerdings fand ich bei meinen Sucharbeiten im Bundesarchiv in Bern einen Brief vom 8. Juli 1947, worin ein J. Brech, Köln, Merlostrasse 20, behauptet, deutsche Flieger hätten Schaffhausen auf Befehl von Adolf Hitler bombardiert.

Es seien von Deutschland erbeutete amerikanische Flugzeuge gewesen, die mit deutschen Besatzungen geflogen wurden.

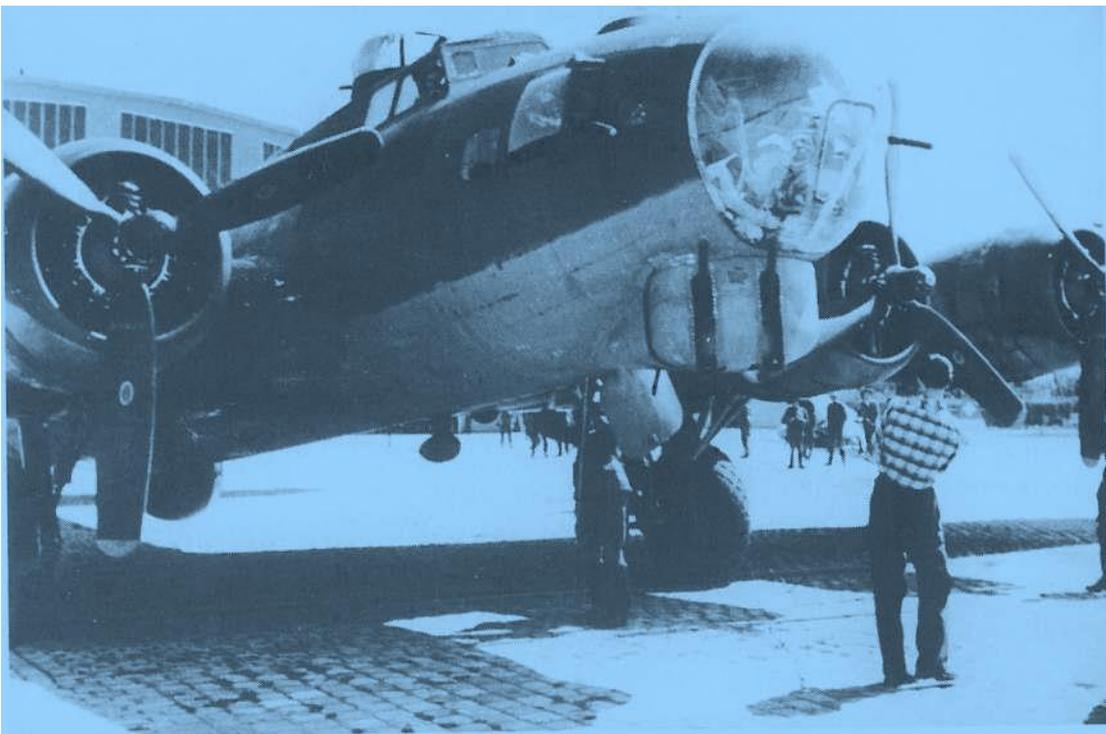
Auf einmal wurde klar, dass es nicht so harmlos war, wenn alles auf den Strassen unseres Städtchens stand, um den vorbeiziehenden Geschwadern nachzusehen. So erinnerte denn auch der Bundesrat daran, dass bei Fliegeralarm die Schutzräume aufzusuchen seien. Man wurde etwas vorsichtiger, aber nicht sehr lange. Am 12. Juli 1944 dauerte ein langer Fliegeralarm von 11.45 bis 15.45. Die älteren Jahrgänge unter uns erinnern sich sicherlich noch an die Staniolstreifen, die jeweils beim Durchflug der Bomber vom Himmel fielen. Um die deutsche Abwehr und ihren Einsatz auszuschalten, hatten die Alliierten seit langer Zeit etwas «ausgetüftelt», womit die Funkmess- und Jägerleitstellen, und damit die ganze Jagd auf die Bomber genarrt werden sollte. Es waren die «Windows» oder «Düppelstreifen», Staniolstreifen von 1,5 cm Breite und 27 cm Länge, die uns noch gut bekannt sind und die wir damals sogar eingesammelt haben. Diese Streifen wurden in dichten Bündeln zu jeweils 10'000 Stück von den Funkern der dazu vorgesehenen Maschinen aus den eigens dazu vorgesehenen Luken geworfen. Durch den Abwurf solcher Streifen, deren Länge die Hälfte der Wellenlänge der deutschen Funkmessgeräte hatten, wurde diesen Geräten und deren Bedienungsmannschaften eine ganze Armada feindlicher Bomber vorgegaukelt. Die gestarteten deutschen Jäger erhielten dadurch Zielräume zugewiesen, in denen sich keine Flugzeuge, dafür aber Zehntausende solcher Staniolstreifen vorfanden, die langsam herniederschwebten. In jener Zeit musste Tag für Tag, Nacht für Nacht Fliegeralarm gegeben werden. Einmal, ich weiss das Datum nicht mehr, wurde eine B 17 oder B 24 von zwei Jägern der Schweizer Flugwaffe in die Zange genommen und in Dübendorf zur Landung gezwungen. Dabei gingen die Flugzeuge allgemein so vor: die einzelnen Patrouillen flogen in verschiedenen Höhen. Wurde ein fremder Flugzeug eingekreist, schied ein Jagdflugzeug aus dem Verband aus und gab durch eine grüne Rakete den Landebefehl. Wurde das Signal durch eine Rakete quittiert, so flog das Signalflugzeug dem fremden Bomber vor und zeigte durch Schwenken und Einnehmen der Flugrichtung den Flugweg. Die übrigen Patrouillen verfolgten den Eindringling in ständiger Bereitschaft. Bei Missachtung des Landebefehls, befahl der Leiter des Einsatzverbandes den Abschuss.

Ein weiterer lange dauernder Fliegeralarm war am 20.7.1944 mit gegen 3½ Stunden. Dabei stürzte eine B 24 beim Waldbach ab. Im «Steiner Anzeiger» ist jener aufregende Donnerstagvormittag wie folgt festgehalten: «Der erste Alarm am Donnerstag erfolgte um 6 Uhr 52 und endete 7 Uhr 05. Ein einzelnes Flugzeug flog von Süden her kommend gegen Nordosten über das Städtchen hin. 9 Uhr 52 erscholl erneuter Alarm und 10 Uhr 06 war starkes unregelmässiges Motorengeräusch hörbar. Sofort begaben sich viele auf die Gefahren bietenden Strassen und freien Plätze. Ein schwerer Bomber, der mit senkrecht liegenden Tragflächen über dem Stadtrayon kreiste und in einigen hundert Metern flog, nahm in beängstigender Unsicherheit Kurs gegen den Klingenberg hin. Zuerst schien es, dass das Flugzeug ins Gebiet des «Oberdörfli» hineinrasen würde, aber die Flughöhe täuschte das laienhafte Schätzungsvermögen. Der offenbar führerlose Apparat schoss östlich der Burg Hohenklingen über den Berg hinweg und einige Sekunden später stieg schon eine gewaltige schwarze Rauchsäule zum Himmel, den Absturz des Apparates unheimlich verkündend.... Die Spitalsturmglöcke rief Feuerwehr, Luftschutz und Ortswehr zur ersten ernsthaften Bewährungsprobe und in sofort bereitgestellten Autos fuhren die ersten Mannschaften zur Unglücksstelle. Es zeigte sich, dass diese sich am Waldbach bei der «Platzcheri» befand. Der Bomber fiel aber dort in bereits demoliertem und brennendem Zustand auf reichsdeutsches Gebiet ab und vom Schweizerboden aus war von den Trümmern nicht viel zu sehen, da diese in einem Taleinschnitt lagen. Auf Steiner Gebiet fielen einige Teile des Apparates brennend ab und auch einzelne Motorteile lagen herum, desgleichen Munition... Die vielen Neugierigen, die immer überall dabei sein müssen, konnten den gespannten «Gwundri» nicht befriedigen.

Zu gleicher Zeit, als das Flugzeug über Stein am Rhein erschien, sahen wir vom gleichen Standpunkt aus zwei Fallschirmspringer, zwei in der Sonne grell leuchtende Punkte mit den baumelnden Männern darunter. Der eine landete vermutlich bei Oehningen, der zweite schien über Eschenz niederzugehen, wie wir aber durch die dortige Kantonspolizei erfuhren, fiel der Mann kaum hundert Meter von Oberstaad entfernt in den Untersee und wurde deutscherseits geborgen. «Soweit der Bericht aus dem «Steiner Anzeiger». Von diesem Absturz ist sicherlich noch bei dem einen oder andern eine «Trophäe» zu Hause aufbewahrt.



Am 24. April 1944, 12 Uhr 34 Min. landete eine B 17 in Genf-Cointrin



Denn wir Knaben waren damals vor Feuerwehr und Ortswehr an «Ort und Stelle» und haben diverse Sachen mitgehen lassen, obwohl das streng verboten war.

Zu diesem Absturz schreibt das Kdo. der Flieger und Fliegerabwehrtruppen in seinem Bericht über die Grenzverletzungen Nr. 1243/44 vom 20.7.44, 0952-1225:

«Starke alliierte Kampfverbände mit Jagdschutz führten in den Vormittagsstunden Angriffe von Italien aus gegen den Brenner, Friedrichshafen und den Raum von München, von England aus nach West- und Mitteldeutschland. Um 10.09 stürzte über der deutschschweiz. Grenze Nähe Hemishofen ein amerikanisches Bo.-Flz. ab. Ein einzelner Fallschirmabspringer wurde bei Berlingen eingebracht und interniert. Vermutlich sind die restlichen Besatzungsmitglieder über Deutschland abgesprungen und ihr Bo.-Flz. bei Hemishofen abgestürzt». Interessant ist auch eine Notiz für den Vorsteher des Eidg. Militärdepartementes vom 19. Mai 1944. Darin ist festgehalten, dass bis zu diesem Datum 48 amerikanische Bomber normal oder auf dem Bauch in der Schweiz gelandet sind. Davon mussten 8 demontiert werden, da sie ausserhalb von Flugplätzen gelandet waren, um sie abtransportieren zu können. 17 Bomber waren leicht defekt, so dass sie nicht demontiert werden mussten. Mit diesen Bombern unternahmen Schweizerpiloten Übungsflüge. Weiter ist in dem Bericht an den Bundesrat zu lesen, dass es unmöglich sei, die Flugzeuge ausserhalb eines Flugplatzes im Freien aufzustellen. Der Raddruck dieser Maschinen sei derart gross, dass sie bereits auf unseren Flugplätzen beginnen würden einzusinken. Am Mittwoch den 16. August 1944 wurde in unserem Städtchen der hundertste Fliegeralarm seit Kriegsbeginn registriert, der erste Fliegeralarm war wie schon berichtet am 28. August 1942 ausgelöst worden. Auch der 16. August war für unsere Gegend ein aufregender Tag. An diesem Tage dauerte der Fliegeralarm von 10.31 bis 11.39 Uhr. Während dieser Zeit stürzte eine B 17 oder B 24 in Oehningen ab. Von unserem Hause aus konnte ich diesen Absturz mitverfolgen. Es ist mir heute noch, als müsste man dem abstürzenden Flugzeug behilflich sein, nicht in unser Städtchen zu rasen. Lassen wir über diesen Absturz den «Steiner Anzeiger» sprechen. «Kurz nachdem am Mittwoch die Sirene heulte, war auch schon intensiver Motorenlärm zu vernehmen und bald darauf sichteten wir über Stein am Rhein kreisend, einen viermotorigen Bomber.

Bei der zweiten Schleife sackte der Apparat zusehends ab und die führerlose Maschine flog mit blockiertem Steuer in beträchtlichem Tempo erdwärts und stürzte im nordwestlichen Dorfteil des badischen Nachbardorfes Oehningen brennend ab. Eine an die hundert Meter ansteigende schwarze Rauchsäule zeugte vom erfolgten Absturz der Kriegsmaschine. Abgebrannt ist ein kleiner Schuppen und das Dach des Wohnhauses von Herrn Häberli hat etwas Schaden gelitten. Verletzt wurde niemand. Die Absturzstelle liegt noch oberhalb des obern Mühleweihers, etwa 700 Meter vom Steiner Zollamt entfernt. In der Richtung Kaltenbach bemerkten wir nach der zweiten Schleife zwei Fallschirmabspringer, die nach eingegangenen Informationen wohlbehalten der eine bei Stammheim der andere bei Frauenfeld Schweizerboden erreichten. Aus der offenen Türe des Flugzeuges sind verschiedene Gegenstände herausgefallen, so wurde u.a. im Oberdörfli eine Landkarte aufgefunden.

Nachdrücklich müssen wir die abermalige Sorglosigkeit des Publikums rügen. Dass ein Flugzeugabsturz ein Augenblicks-Geschehen ist, hat uns der 20. Juli gezeigt und die Duplizität vom Mittwoch hat diese Beobachtung erneut erhärtet. Das Flugzeug von damals und das von vorgestern hätten beide ebenso gut auf unser Städtchen stürzen können und es ist nicht auszudenken, was für ein Unglück die Neugierigen hätte treffen und über das Städtchen hereinbrechen können. Also in Zukunft bei ähnlichen Vorkommnissen sofort jedermann in Deckung\*! Wenn ich zurückdenke, wer hat diesen Rat befolgt? Man wollte doch etwas erleben. Der Absturz in Oehningen wie ihn der «Steiner Anzeiger» schilderte, beschädigte das Haus des Philipp Häberle und die Maschine rasierte buchstäblich die Scheune des Josef Häberle vom Erdboden. Der jetzige Besitzer Josef Häberle, der in der Scheune als junger Knabe landwirtschaftlichen Arbeiten nachging, konnte dank Warnrufen eines Nachbarn die Scheune im letzten Moment verlassen.

Zu diesem Ereignis schreibt das Kdo. der Flieger und Fliegerabwehrtruppen:

«Grenzverletzung No 1278

Im Zuge einer alliierten Bombardierungsaktion gegen Ziele in der Bodenseeegend wurde der schweizerische Luftraum mehrfach von einzelnen Flz. und geschlossen fliegenden Verbänden verletzt. Ein USA-Bombardierungsflz. wurde von unseren Abwehrstaffeln in Dübendorf um 11.20 zur Landung gezwungen. Besatzung: 10 Mann unverletzt.

Ein USA-Bombardierflugzeug wurde von unserer Flak beschossen. Die Mannschaft verliess das Flugzeug mit dem Fallschirm und landete im Raume Frauenfeld-Stammheim. Das Flugzeug selbst stürzte brennend bei Oehningen östlich Stein a.R., auf deutsches Gebiet ab».

Um die fremden Flugzeuge besser auf die Grenzverhältnisse aufmerksam zu machen, wurde Ende September, anfangs Oktober 1944 auf Dächern das schweizerische Hoheitszeichen angebracht. Am Mittwoch den 4. Oktober wird in der Zeitung gerügt, dass auf dem Schulhausdach kein Hoheitszeichen angebracht wurde. Zu jenem Zeitpunkt gab es das Bomberkommando der RAF bekannt, dass bei den im September durchgeführten Unternehmungen elf deutsche Städte nahezu vollständig vernichtet wurden. Am 6. Oktober 1944 schreibt der «Steiner Anzeiger», «Zur besseren Erkenntlichmachung des schweizerischen Hoheitszeichens, die hier angeregt wurde, erfahren wir, dass auf der ebenen Bedachung der Schuhfabrik in wesentlicher Grösse das Schweizerkreuz markiert wird, das den Fliegern gut sichtbar sein muss und den Vorteil bietet, bei Schneefall gereinigt werden zu können».

Seit dem 1. Oktober 1944 hat der Steiner Luftschutz insoweit eine Änderung vorgenommen, dass während je zehn Tagen 16 Soldaten, Unteroffiziere und ein Offizier im Dienste stehen. Der vorherige Zustand der Piquetstellung war auf die Dauer durch die vielen Alarme unhaltbar geworden. Am 9. November wurde die Rheinbrücke bei Diesenhofen bombardiert, auch das Kraftwerk Eglisau wurde nicht verschont.

Die alliierten Luftangriffe verstärkten sich zusehends. Ein Beispiel dazu, der 17. Dezember 1944. Fünfmal ertönte die Sirene, fünfmal Fliegeralarm. Nachts nach 23 Uhr waren Hunderte von Flugzeugen auf dem Rückfluge aus Württemberg und Bayern und flogen unter gewaltigem «Gehrumme» nach Westen weiter. Am Montag schon gegen 5 Uhr, begann das Sirenengeheul schon wieder. Aus diesen wenigen Aufzeichnungen ist ersichtlich, wie sich der Luftkrieg gesteigert hatte.

## Die Endphase der alliierten Bomberoffensive

Die Endphase der alliierten Bomberoffensive begann Mitte 1944, als mit dem Eintritt von gutem Wetter die Operationen gegen die wiederhergestellten deutschen Industrieanlagen von neuem einsetzen. Die 15. amerikanische Luftflotte eröffnete die neue Offensive mit einer Reihe mehrerer aufeinander abgestimmter, schwerer Angriffe von Italien aus, die fast immer mit einer Grenzverletzung der Schweiz zusammenfielen. Dazu kamen die grossen Nachtangriffe der RAF, die mit grosser Präzision und «guter» Wirkung geflogen wurden. Die 8. amerikanische Luftflotte setzte ihre schweren Tagesangriffe fort. Im Februar und März 1945 waren die Kraftstoffvorräte in Deutschland fast ganz aufgebraucht. Die ganze deutsche Kriegsmaschine war endlich zusammengebrochen, so dass die deutschen Jagdflugzeuge mit leeren Tanks am Boden standen und nicht in der Lage waren, während der letzten Stadien des Zusammenbruches aktiv einzugreifen. Der Bericht über den letzten Triumph des Bomber «Command» der RAF ist zugleich das «Requiem» für die deutsche Luftwaffe. Wenn auch der Angriff vom 13. und 14. Februar 1945 gegen Dresden die endgültige Niederlage der deutschen Luftwaffe bedeutete, so gab es dabei doch politische Faktoren und operative Probleme. Ganz nebenbei sei dazu nur bemerkt, dass die mit den neuesten Geräten von England anfliegenden Flugzeuge angewiesen wurden, auf keinen Fall auf russisches Gebiet zu fliegen, wenn eine Notlandung nötig sei. Die russischen Truppen standen nur 65 km vor Dresden. Man traute ihnen damals schon nicht mehr.

Aus dem vorangehenden Text ist ersichtlich, dass bei den Alliierten eine Art Aufgabenteilung bestand. Die Royal Air Force führte vorwiegend nächtliche Flächenangriffe durch, während die USAAF mehr oder weniger präzise Zielangriffe gegen die Schlüsselpositionen der deutschen Industrie unternahm. Deshalb unterschied sich auch die Ausrüstung der beiden Luftwaffen grundsätzlich. Die RAF benutzte schwere Bomber mit hoher Tragfähigkeit und leichter Abwehrbewaffnung, während sich die USAAF auf eine Flotte schwerbewaffneter armer Tagbomber mit geringerer Nutzlast stützte. Das soll nicht heissen, wenn die taktischen Mittel verschieden waren, dass gegen Ende des Krieges in Europa nicht auch die USAAF Flächenangriffe flog. Blenden wir noch einmal in das Jahr 1944 zurück. In diesem Jahre war es den deutschen Wissenschaftlern gelungen, eine Rakete zu erfinden, die gegen die grossen Bomber eingesetzt wurde. Diese Raketen flogen so langsam, dass man

sie deutlich beobachten konnte. Sie waren für die amerikanischen Flieger ein besonders grausiger Anblick.

Die Piloten konnten voller Schrecken sehen, wie eine Rakete im Bogen durch den Verband flog, gerade auf eine neben ihm fliegende B 17 zu. Der Pilot konnte die Kameraden im Cockpit gerade noch sehen, dann verschwand die Maschine getroffen mit herausschiessenden Flammen. Aber je länger die Luftkämpfe dauerten, desto besser und disziplinierter schlugen sich die amerikanischen Flieger. In der B 17 standen dem Bombenschützen und dem Navigator drei Bug-MG zur Verfügung. Der Bordschütze im oberen Turm bediente ein Zwillingsmaschinengewehr, der Funker und der im mittleren Teil des Flugzeuges je eines. Die Bordschützen im rückwärtigen und im Kugelturm hatten Zwillings-MG, die sie schnell herumschwenkten, um die vorbeifliegenden Jäger zu erfassen. Trotz dieser ungeheuren Feuerkraft, war jeweils ein Flug nach Deutschland für die Flieger eine ungeheure Anstrengung. Schon Stunden vor dem Abflug begann die Nervenprobe mit all den nötigen Vorbereitungen. Es war nicht so, wie das in den Kriegsfilmen gezeigt wird, dass die Piloten nur das Flugzeug zu besteigen hatten, Je nach Ziel steigerte sich die Nervenprobe, denn all die jungen Leute wollten den Rest des Krieges doch noch lebend zu Ende führen.

So standen oder lagen sie dann während Stunden im Anflug über feindlichem Gebiet. Es waren Stunden der höchsten Anspannung, Müdigkeit stellte sich ein. Alle waren froh, wenn sie über dem Ziel, oder aber wie so oft über irgendeinem Ziel waren und das erlösende «bombs away» (Bomben abwerfen) ertönte. Dann verschwanden die Maschinen so schnell wie möglich in irgendeiner Wolke um so rasch wie möglich den Heimflug anzutreten. Durch die Müdigkeit unaufmerksam geworden, wurden sie dann oft das Opfer eines feindlichen Wägers. Waren die Bomben einmal abgeworfen, konnte das Flugzeug auch schneller fliegen. Sicher gab es deshalb so viele «Notabwürfe».

Die Bevölkerung in unserem Grenzraum war über den dauernden oft schweren Grenzverletzungen sehr ungehalten, was sich in unzähligen Leserbriefen in den Zeitungen niederschlug. Es wurde gerügt, dass an der Nordgrenze der Schutz in gar keiner Weise genüge. Jagdschutz durch Flieger, Fliegerabwehrgeschütze und Fesselballone wurden gefordert. Vor allem aber auch eine bessere Kennzeichnung der Landesgrenzen. Denn mit den geographischen Kenntnissen der amerikanischen Flieger war es auch seit der Bombardierung von Schaffhausen nicht viel besser geworden.

Im Jahre 1944 erlebte die 8. USA-Luftflotte ihre Triumphe, durch Methoden die vom Bomber Command der RAF erprobt worden waren. Der Nachschub der Amerikaner an Material übertraf bei weitem alles, was zum Beispiel der RAF zur Verfügung stand. Bei der Landung in Nordfrankreich, verfügte die 8. Luftflotte über mehr als 2'000 Kampfflugzeuge vom Typ B 17 und B 24, während die RAF nicht mehr als 1'000 Maschinen besass. Der Überfluss der Amerikaner an Mannschaftsreserven war so gross, dass der 8. Luftflotte zu Beginn des Jahres 1945 für jedes Flugzeug zwei vollständige Besatzungen zur Verfügung standen. Diese ungeheure Luftflotte müssen wir uns am Vorabend der Bombardierung von Stein am Rhein am 22. Februar 1945 vorstellen.

Was war in unserer Gegend zum Schutze der Bevölkerung unternommen worden? Zur Zeit der Bombardierung am 22. Februar 1945 bestand der schon früher rekrutierte Luftschutz. Diese Frauen und Männer, die bei Tag und Nacht ihren Dienst taten waren wie folgt eingeteilt und untergebracht:

1. Der Stab im Kommando-Raum in der Alarmzentrale (Asyl)
2. ABV in der Alarmzentrale
3. Polizei im Keller des Mesmerhauses (Schmalzhalle, Lagerhaus)
4. Feuerwehr im Zeughaus (Keller Immenhauser)
5. Sanität in der San. Hilfsstelle der A.L.Z.
6. Chemischer Dienst in der San. Hilfsstelle (Adlerkeller)
7. Technischer Dienst im Zeughaus (Keller Immenhauser)
8. Verpflegung, Klosterküche (Keller Mesmerhaus)
9. Unteroffiziere (Adlersaal) im Alarmzustand bei der Mannschaft

Dies sind Angaben über die Dislokation der Bereitschaftslokale. Auf dem Turm unserer Stadtkirche war ein Beobachtungsposten eingerichtet, der den Anflug von Flugzeugen meldete, damit gerade gegen Ende des Krieges selbständig in Stein am Rhein Fliegeralarm gegeben werden konnte. Auch Hohenklingen war Beobachtungsposten. Was dagegen praktisch ganz fehlte, waren bombensichere Schutzräume für die Bevölkerung. Einigermaßen gute Keller wurden abgestützt und als Schutzraum benutzt. So musste man sich mit dem behelfsmässigen Abstützen der Kellerdecken und dem Dichtmachen von Kellerfenstern begnügen. Auch die Alarmzentrale unseres Luftschutzes war sicher nicht bombensicher. Zum sofortigen Eingreifen in den Häusern bestand noch eine Hausfeuerwehr, die aus den Hauswarten zusammengesetzt wurde.

Sämtliche Estriche sollten entrümpelt sein. Auf jedem Estrich sollte Sand und Wasser vorhanden sein, um entstehende Brände sofort löschen zu können. Das waren die Vorkehrungen, um Leben und Gut schützen zu können. Im Nachhinein gebührt allen Frauen und Männern des Luftschutzes noch einmal unser bester Dank, denn auch ihr Dienst war nicht immer leicht!

## **Die Ereignisse am 22. Februar 1945**

Aus dem bisher Aufgeführten wissen wir, dass im Jahre 1945 die Alliierten die unumschränkte Luftüberlegenheit errungen hatten. Ganz selten tauchten noch deutsche Jäger auf. Was einigermaßen noch intakt war, waren verschiedene Flaksperrgebiete, über wichtige Einflugschneisen im Rheinland verstreut. So planten denn die Alliierten Anfang Februar einen Grosseinsatz mit ihrer Bomberflotte gegen das deutsche Verkehrssystem, der den Decknamen «CLARION-Trompete» trug. Der Grund zu diesem Vorhaben war die Tatsache, dass die Landarmeen der Alliierten im Begriffe waren, die Offensive gegen den Rhein wieder aufzunehmen. Jenes grosse Unternehmen, das den Krieg im Winter 1944/45 hätte beenden sollen, aber durch die Ardennenoffensive der Deutschen Mitte Dezember 1944 vereitelt wurde. Um ähnliche Überraschungen nicht mehr zu erleben, wollte man diesem Überschreiten des Rheines eine gewaltige Luftoffensive vorschalten. Es war vorgesehen, dass britische und amerikanische Bomber jede Art von Verkehrszielen in Deutschland angreifen sollten: Bahnhöfe, Verschiebebahnhöfe, Geleiseanlagen, Brücken, Hafenanlagen und Flusschiffe jeder Art. Die meisten dieser Einrichtungen aber lagen in kleinen und kleinsten Städten, die noch keinen Luftangriff zu spüren bekommen hatten. So wurde nun CLARION als Grosseinsatz aller zur Verfügung stehender Bomber der Royal Air Force und der United States Army Air Force geplant: Die RAF sollte Verkehrsziele im Ruhrgebiet angreifen, die in England stationierte 8. Luftflotte Ziele in Mittel- und Norddeutschland, und aus Italien sollte die amerikanische 15. Luftflotte nach Süddeutschland einfliegen. Ein Masseneinsatz schwerer Bomber, wie er bis dahin noch nicht unternommen wurde, war geplant. Die Wettervorhersage für den 22. Februar war günstig. Weite Gebiete des «Reiches» sollten demnach unter nur leichter Bewölkung liegen, günstig für Angriffe auf Einzelziele nach Sicht.

Mit energischer deutscher Gegenwehr wurde nicht gerechnet, da sich die deutsche Luftwaffe von den schweren Verlusten am Neujahrstag 1945 noch nicht erholt hatte. Schwere Flak war auch nicht zu befürchten, da die kleinen Städte ohne diesen Schutz auskommen mussten. Infolgedessen entschloss man sich, was die 8. Luftflotte anging, zu einer Änderung der Taktik: anstatt wie üblich aus Höhen von über 6'000 m zu bombardieren, sollten die Viermotorigen nun 1'000 bis 4'000 m hoch anfliegen. Man versprach sich davon eine grössere Zielsicherheit bei den geplanten Sichtangriffen. So geriet denn auch Bamberg, zu dem unser ehemaliges Kloster St. Georgen gehörte, in die Zielplanung. Der Flugplan für «CLARION» mit den B 17 war so einzurichten, dass die vorgesehenen Ziele ohne allzu viel Zeitaufwand angefliegen werden konnten, aber aus Sicherheitsgründen verbot sich ein direkter Anflug von England aus in die Zielgebiete. Es war geplant, die Bomber von Südengland die englische Küste überfliegen zu lassen, den Kanal zu überqueren und dann mit annäherndem Südost-Kurs über das befreite Frankreich hinweg weit nach Süddeutschland hineinzufliegen, sie sollten bis zum 48. Breitengrad und von dort aus nach NO-Kurs die Ziele in Mitteldeutschland anfliegen. Der älteren Generation wird es noch genau in Erinnerung sein, dass dabei der benachbarte Hegau der Warteraum dieser Bomberstaffeln war. Der Anflug mit all seinen Risiken bei einer solchen ungeheuren Bomberflotte war bis zum letzten Detail ausgeklügelt. Die Höhen mussten genau eingehalten werden, um Unfälle zu vermeiden.

Für diesen Angriff betrug die Bombenladung pro «Fliegende Festung» 12 Sprengbomben zu je 230 kg. Nun zum Ablauf der Operation am 22. Februar 1945.

Ein Angriff mit grossen Bombermassen-die 3. Division hatte an diesem Tage über 500 schwere Bomber im Einsatz-setzte natürlich eine bis ins Detail gehende Zeitplanung voraus. So war der Startzeitpunkt für jede Bombergruppe einzeln festgelegt, die 95. Bombergruppe zum Beispiel startete in Südostengland um 07.06 Uhr, eine Minute später als geplant. Die erste kritische Situation war das Sammeln der einzelnen, von verschiedenen Flugplätzen aufsteigenden Einheiten und hier gab es am Morgen des 22. Februar schon die ersten Schwierigkeiten. Einige Gruppen mussten wegen unvorhergesehenem schlechtem Wetter über die geplante Höhe hinaus steigen, andere Gruppen hingen zu sehr nach, so dass der Flugplan durcheinander kam.

Dann gab es Störungen in den Funkverbindungen, manche Gruppen waren nicht zu erreichen, eine Gruppe kam einer anderen in der unteren Flugposition in die Quere und fand ihren Platz mit Mühe während des Fluges zum Kontinent. So kam aber alles mit der Zeit einigermaßen in Ordnung und der Zusammenhalt der Formationen war gut, bis etwa beim Erreichen des 8. Längengrades eine schwere, nicht in dieser Weise vorhergesagte Wetterfront auftauchte. Der Sichtkontakt ging verloren, und die Formationen begannen sich aufzulösen. Man versuchte die Front zu überfliegen, stieg auf 4'000 m, schliesslich stiessen einige Einheiten bei 7'000 m durch die Wolken, andere jedoch blieben in den Wolken und flogen im Blindflug weiter und so war die ganze 3. Division schon nach kurzer Zeit aus dem Zusammenhang gerissen. Jeder der einzelnen Kommandeure versuchte nun, die angewiesenen Ziele auf eigene Faust zu finden, oder begann nach Gelegenheitszielen zu suchen. Nur zwei Gruppen A und B der 95. Bombergruppe fanden den Weg nach Bamberg. Auch die 390. fiel in der Suppe (in den Akten steht tatsächlich soup) auseinander. Sgudrons A und B durchflogen die Wolkenschicht. Sgudron C verlor den Sichtkontakt vollständig und begann nach einem Ersatzziel zu suchen, dasselbe taten die Squadrons A und B der 390. Die Angriffsabsicht auf Bamberg war aufgegeben worden. Die Bomben dieser 36 Bomber fielen auf Schweningen und Villingen. Der Anflug der 95. Bombergruppe spielte sich ähnlich ab: etwa beim 9. Längengrad kam das schlechte Wetter, 95 A und B stiegen über die Wolkenschicht, während 95 C den Sichtkontakt und die Orientierung verlor. Der Kommandant der Leit-Squadron (95.A), Oberstleutnant Losee, jedoch beschloss, den Anflug auf Bamberg fortzusetzen und, sollte dort keine Bodensicht sein, das Ziel mit Hilfe des Bodensichtradars H2 X anzugreifen. Das Schicksal für Bamberg war nicht mehr aufzuhalten. 95 B löste die Bomben um 12.31 Uhr aus, 95 A eine Minute später, innerhalb von höchstens drei Minuten war alles vorbei, über Bamberg heulte ein Bombenteppich herunter. Die Bomber gingen auf annähernden Südkurs und flogen wieder, weit nach Süden ausholend, nach England zurück.

## Nun zum Angriff auf Stein am Rhein

Vergleichen wir auch die Angriffszeit in Bamberg mit dem Abwurf der Bomben bei uns. Erinnern wir uns an die Squadron 95 C, die irgendwo über Südwestdeutschland beim Anflug auf Franken, sie sollten Kitzingen angreifen, den Kontakt mit den beiden anderen Squadrons der 95. verloren hatte. Aus der Kursskizze sehen wir, dass die 95 C zeitweise die Orientierung total verloren haben muss, denn die Flugstrecke führt weit nach Süden über Schweizer Gebiet. Der Kommandeur hatte den Plan, Kitzingen in der Nähe von Bamberg anzugreifen, aufgegeben und suchte nun nach einem Gelegenheitsziel. Schliesslich fand er eine kleine Stadt mit einer Bahnanlage. Singen am Hohentwiel, nur wenige Kilometer von uns entfernt. Fünf amerikanische Bomber haben bei klarem Wetter ihre Bomben dort abgeworfen. Die sechste Maschine, die Gruppen flogen mit je sechs Flugzeugen, lud ihre Bomben nun nicht in der deutschen Nachbarschaft ab, sondern über unserem Städtchen.

Bleiben wir noch schnell in Singen, das um 12.37 Uhr bombardiert wurde. Die Auswertung des Angriffes wurde so im Rapport des Piloten nebst anderen Angaben festgehalten: Singen: G.S.G.S./x 3.830080

Eine Konzentration von mindestens 100 Detonationen wird quer durch den Güterbahnhof beobachtet und dehnt sich aus im Norden in das Wohngebiet und im Süden bis zum Gebiet von zwei Fabriken, bei welchen es sich wahrscheinlich um die Aluminium Walzwerke Singen GmbH und Georg Fischer (Fittingwerke) handelt mit mindestens 30 Treffern auf den Bahnnebengeleisen und Waggons und ungefähr 20 Detonationen auf mehrere grosse typische Fabrikgebäude.

Das Bahngeleise ist mässig belegt.

SAV 95/1468, 1472 22. Feb. 1945 12.37 Uhr 1/26,100 (F.L.7) 15,300 B S.A. 3249

vertraulich Seite 2

Wir wissen es noch, Donnerstag 22. Februar 1945, wurde bei uns vormittags zweimal Fliegeralarm ausgelöst, welchem um 12.18 Uhr ein dritter Alarm folgte. Die Stadt wurde wiederholt in kleinen Gruppen sowie Staffeln überflogen. Kurz nach 12.30 Uhr wurde rechts vom «Hohenklingen», aus der Richtung Nordost nach Südwest in zirka 5'000 m Höhe ein Einzelflugzeug gesichtet, das seine Bombenlast über unserem Städtchen abwarf. Lassen wir jetzt den Flugbericht des Piloten dieses Flugzeuges sprechen.

INTERROGATION FORM

*Henry*  
*Lenox*

1. 950 336th 8106 E FEB 22 1945  
Group Squadron A/C Number Letter Bomb Load Time Off Date

2. A/C Returning Not Accomplishing Mission:

Place of Turn Back Time Reason

3. Position in Formation (Name) (Rank) (Name) (Initial)  
(Over Target)  
Uber Ziel P 1st Lt. Lenox, L.A. T/S Wester, F.B.  
T T CP 1st Lt. Nelson, R.E. S/S Alcorn, W.A.  
T T T T N 2nd Lt. Wilkov, H. S/S Colson, A. H.  
T T T T B 1st Lt. Wagner, L.L.  
R3 T/S Austell, C. S/S Wilson, L.

*T.O.* 4. **RESULTS OF BOMBING.**  
Target (4810-0910) 12:55 15,300  
Anzahl Bomben abgeworfen 12 Number of Bombs Returned  
Number of Bombs Jettisoned

Observed Results of Bombing  
Flugrichtung bei Abwurf 015° nach Abwurf 302°  
\*Track at Bombs Away \*Track after Bombs Away  
Ausweich-Manöver None  
\*Evasive Action (I.P. to Target)  
Zeit - Geradeausflug 5 Min (Description)  
\*Length of Time in Straight-Level Flight  
(Get this information from Lead Crews Only)

5. **ENEMY FIGHTER OPPOSITION:**  
Anzahl gesichteter Feindflugzeuge  
Number of E/A Seen None Types  
Number of E/A Attacking Types  
Story of Attacks  
(Time, Place, Altitude, Squadrons Attacked,  
Weapons Used, Losses to E/A for each attack).

Report Unusual Tactics  
Color and Markings of E/A  
\*Engagements: Couldn't see.

Place	Time	Altitude	Accuracy	Type	Intensity
		<i>None</i>			

Flak Observed \_\_\_\_\_  
 (Place and time only)

Special Flak Information \_\_\_\_\_

8. : FRIENDLY A/C IN DISTRESS \_\_\_\_\_  
 (Time, Place, Type of A/C, Cause and  
 Extent of Damage, what happened to A/C, Chutes Seen, etc.)

*None*

9. Beobachtungen der Besatzung  
 OBSERVATIONS OF CREWS: (Smoke Screens, Balloon Barrages,  
 Airfields, Concentrations of Troops-Vehicles-Vessels, etc.)

Place Gegend von:	Time	Observation
<i>Area of Ebingen</i>	<i>✓ 12:35</i>	<i>Saw 3 bldgs, roofs red with big white cross. Square bldg. about 50 X 50 feet. What are they?</i>

3 Gebäude gesehen, rote Dächer mit grossem weissem Kreuz. Rechteckiges  
 Gebäude ungefähr 16 x 16 m. Was bedeutet das?

10. CASUALTIES: Verluste: keine  
*None*  
 (Name, Type of Injury, Cause)

11. Schaden am Flugzeug:  
 DAMAGE TO A/C *None*. (Minor damage from .50 cal.)

12. CREW COMMENTS AND SUGGESTIONS: *shell casing from other*  
 (Kleiner Schaden von .50 caliber  
 Geschoss-Hülse eines anderen Flug-  
 zeuges über engl. Küste) *A/C. Received over Eng.  
 Coast.)*

Interrogator *W. Nichols* \_\_\_\_\_ Time Completed \_\_\_\_\_  
*Capt., U.S.*

Das Flugzeug gehörte zur 8. US Air Force, zur Gruppe 95 C Squadron 336th, Flugzeugnummer 8106 und war eine B 17. Die Flugzeuge flogen, wenn sie in der Formation fliegen konnten, drei Gruppen zu je sechs Flugzeugen. Der Pilot bezeichnet sich als Spitzenflugzeug seiner Gruppe, das über Stein am Rhein die Bomben abwarf, während die restlichen fünf Flugzeuge zwei Minuten später Singen bombardierten.

Die Besatzung setzte sich wie folgt zusammen:

P Ist Lt. Lenox, L.A.	T/S Rester oder Kester F.B.
Cplst Lt. Nelson, R.E.	S/S Alcorn, W.A.
N 2nd Lt. Wilkov, H	S/S Colson, A.H.
B Ist. Lt. Wagner, L.L.	
RGT/S Austeil, C	S/S Wolson, L

Als Ziel bezeichnet er Ebingen, das wäre auf der Schwäbischen Alb. Seine Breiten- und Längenangaben von 48°10'-09°10' würden mit Ebingen wohl zusammenstimmen. Aber meine Erkundigungen in Ebingen haben ergeben, dass Ebingen am 22. Februar nicht bombardiert wurde. Die Zeit des Bombenabwurfes gibt der Pilot mit 12.35 Uhr an. Flughöhe 15'300 Fuss, was rund 5'000 m betragen würde. Die Anzahl der abgeworfenen Bomben betrug 12. Die Flugrichtung beim Abwurf betrug 015 Grad nach dem Abwurf 30 Grad. Ausweich-Manöver keine, Zeit des Geradeausfluges 5 Minuten. Anzahl gesichteter Feindflugzeuge keine. Jagdflugzeugunterstützung: Konnte keine sehen. Flak keine. Und nun kommt unter Position Beobachtungen der Besatzung: In der Gegend von Ebingen 12.35 Uhr, 3 Gebäude gesehen, rote Dächer mit grossem weissem Kreuz. Rechteckiges Gebäude ungefähr 50x50 Fuss. Was bedeutet das?

Verluste keine. Schaden am Flugzeug: Kleiner Schaden am Flugzeug von 50iger-Kaliber Geschoss-Hülse eines anderen Flugzeuges über englischer Küste. Bei dieser Maschine, von der die Besatzung glaubte über Ebingen zu sein, aber die Gebäude mit den Schweizerkreuzen sah (aber nicht als solches identifizieren konnte), müsste es sich um das Flugzeug handeln, das Stein am Rhein bombardierte. Dass es mit der Unterrichtung der Besatzungen über die topographischen Verhältnisse an unserer Nordgrenze nicht zum Besten stand, wissen wir. Aus den Aussagen eines anderen Piloten ersehen wir aber, dass es sehr wohl Leute gab, die wussten wann sie in der Schweiz ihre Last abgeladen hatten. Denn ein weiterer Pilot von 95 C schreibt in seinem Einsatzbericht in der Spalte Ziel «Schaffhausen, Switzerland, DEAMED fine Swiss Town». Das soll im Jargon etwa heissen «Nette Schweizer Stadt abgerahmt».

Meine Nachforschungen ergaben, dass am 22. Februar 1945 Schaffhausen nicht bombardiert wurde, dagegen Neuhausen um 12.38 Uhr und der Pilot gibt die Zeit von 12.36 Uhr an. Bei diesem Angriff kam eine Person um.

Für Stein am Rhein waren die Grenzen eigentlich durch die geschilderten Hoheitszeichen markiert. So waren diese Schweizerkreuze auf den Hausdächern der oberen Mühle, des Schulhaus Schanz und der Schuhfabrik Henke aufgemalt. Das Kreuz auf der Schuhfabrik konnte zusätzlich in der Nacht noch beleuchtet werden. In der Wiedumwies, bei der Kalberweid wurde zusätzlich noch ein viertes Schweizerkreuz angebracht. In der Sitzung des Stadtrates vom 30. Januar wurde die Veranlassung der kant. Baudirektion wegen dieses Kreuzes behandelt. Weitere solche Schweizerkreuze in der Grösse von 30x30 m befanden sich in Buch, Ramsen und Hemishofen. Ob aber das Kreuz bei uns am 22. Februar schon stand, konnte ich nicht mehr feststellen.

#### Weitere Grenzverletzungen

Am 22. Februar 1945 wurden verschiedene Ortschaften in der Schweiz angegriffen. So Rafz um 12.50 Uhr, wobei 12 amerikanische 230 kg. Bomben abgeworfen wurden. Dabei gab es acht Tote. Auch Lohn, Neuhausen, und Beringen waren Ziele amerikanischer Flieger, dazu kamen Niederdorf im Baselland, das Schlossgut Castell bei Kreuzlingen, Igis und Zizers. Ungefähr 1'200 bis 1'400 Flugzeuge wurden damals auf dem Randen gezählt, die bei teilweise bedecktem Himmel und dunstigem Wetter ihren Zielen in Deutschland entgegenflogen. Ab 12.15 Uhr begann dann der Rückflug der Flieger in Geschwadern oder einzeln. An jenem 22. Februar 1945 waren nach Angaben der alliierten Luftleitung rund 7'000 Flugzeuge mit 40'000 Mann, die 10'000 Einsätze geflogen haben, im Einsatz. Vor allem die verschiedenen Jagdstaffeln waren öfters zum Geleitschutz aufgestiegen. Es waren alle Typen, vom Jäger über den gefürchteten Jagdbomber bis zu den Fliegenden Festungen, über ganz Deutschland im Einsatz. Den stärksten Anteil hatte das 8. amerikanische Fliegerkorps, das mit rund 2'000 Flugzeugen an der Aktion beteiligt war. Aus Italien starteten zwischen 750 und 1'000 Fliegende Festungen des 15. amerikanischen Fliegerkorps.

Nach den Ereignissen des 22. Februars schickte der amerikanische Stabschef ein persönliches Telegramm an General Eisenhower mit der Bitte, sich um die peinliche Angelegenheit in der Schweiz zu kümmern.

Nach weiteren Zwischenfällen ähnlicher Art, reiste schliesslich General Spaatz persönlich nach Bern, um sein Bedauern über diese Vorfälle auszudrücken.

Nun wieder zu Stein am Rhein. 12.35 Uhr stand der Uhrzeiger am Untertorturm still. Unsägliches Leid, Trauer und Schmerz sind über das Städtchen hereingebrochen. Schmerzlich berührt, dass kurz vor Kriegsschluss auch in Stein am Rhein noch Opfer an Toten gefordert wurden. Die Verluste lauteten:

Tote	4 Frauen, 4 Mädchen, 1 Knabe
Schwerverletzte	15 Personen in Spitalpflege
Leichtverletzte	18 Personen in Heimpflege
Schäden:	
Brände	keine
zerstörte Wohnhäuser	6
Öffent. Gebäude	1 (Untertorturm, schwerbesch.)
schwer beschädigte Wohnhäuser	12
leichter besch. Wohnhäuser	12
Betriebe, schwer beschädigt	2
Betriebe leicht beschädigt	2

Militärische Anlagen keine defekt.

Wasser: Defekt lokalisiert, Wasserbezug innerhalb des Städtchens immer bereit, Elektrisch ausserhalb des Städtchens unterbrochen, inner halb intakt (ausgen. defekte Objekte).

Gas: Rohrbruch, sofort behoben durch Gaswerk Konstanz.

Obdachlose: 54 durch die Kriegsfürsorge behandelt. Obdachlosenfrage wird erst abgeklärt, vorl. prov. untergebracht.

Am 28. Februar erstattete die Kriegstechnische Abteilung einen Bericht über die Untersuchung des Bombenabwurfes. Dabei wurden die Bomben eindeutig als 500-Pfund-Bomben amerikanischer Konstruktion indentifiziert.

#### Feststellungen.

Anzahl der gesprungenen Bomben:	8-9 Stück
Trichterdurchmesser:	ca. 6-8 m
Trichtertiefe:	ca. 1-2,5 m
Anzahl Blindgänger:	bisher keine gefunden.

## Der Unglückstag im Städtchen

Lassen wir den Schreckenstag, so wie er uns in der Erinnerung haften geblieben ist und wie es in den Aufzeichnungen vom 22. Februar 1945 festgehalten wurde an uns vorüberziehen.

Blau stieg der Tag über die waldigen Rücken und weckte die schlafende, kleine Stadt zu ihren Füßen. Die ersten Sonnenstrahlen vergoldeten die Kirchturmspitze und keine Nebel hinderten sie bei ihrem neckischen Spiele. Amselgesang perlte wie die Melodie einer alten Spieldose von den höchsten Giebeln über die Dächer in die offenen Fenster. Mehr und mehr erwachte das tägliche Leben. Jubelnd eilte die grosse und kleine Jugend auf die Gassen, zur Schule und zum Spiel. Jedermann war frohen Herzens, und gerne standen die Frauen eine Weile müssig unter den Türen und liessen ihre Reden die Gasse wie kleine, scherzhafte Bälle kreuzen. Durchs Untertor zog gemächlich ein Kuhgespann aufs Feld zum Pflügen. Die alten Frauen eilten ins Rebwerk, denn auch dort begann sich das junge Leben zu regen. Dann dösten die Gassen ein Weilchen in ungewohnter Sonnenwärme bis die Elfuhrglocke mit ihrem Läuten die Kinder aus der Schule holte.

In das Summen der Glocken schnitt der scharfe Ton der Sirene. Ach, sagte eine Stimme, «man kann sich auch der Sonne nicht mehr freuen». In sirrendem Rhythmus zog eine grosse Zahl todbringender Flugzeuge nordostwärts. Die Finger der Kinder wiesen in den Himmel. Noch war die Suppe auf dem Tisch nicht verdampft und schon heulte die Sirene aufs Neue. Der Motorenlärm schwoll an. Wie immer eilte auch ich in den Garten um die Flugzeuge zu sehen. Da, von Nordosten zog ein Flugzeug seine Bahn dem Städtchen entgegen. Wie hoch war er wohl? Ein ungebetener Besuch! Jedermann wollte ihn sehen. Unvorschriftsgemäss standen im Städtchen Jung und Alt auf der Gasse und am offenen Fenster. Unheimlich dröhnten die Motoren. Ich versuchte das Flugzeug mit dem Feldstecher zu erfassen. In diesem Augenblick war ein schlecht zu beschreibendes Geräusch zu hören, so wie wenn von einem Lastwagen Kies von der Ladebrücke rutscht. Im Geprassel von Ziegeln, Steinen und Erde stieg vor dem Untertor eine schwarze Wolke auf. Das Städtchen war für einige Zeit von einer Staubwolke eingehüllt.



Untertorturm mit zerstörten Häusern

War es ein Traum, war es Wirklichkeit? Stein am Rhein wurde bombardiert. Beim Untertor hatte der Staub den Blick freigegeben. Die dicken Mauern des Turmes, sowie des danebenstehenden angebauten «Mittleren Hofes», wiesen klaffende Risse auf. Die Turmspitze hing geknickt., Die Strasse war übersät mit Glassplittern, Ziegeln und Schutt. Ein weiterer Bombenkrater klaffte ausserhalb des Tores, dort wo Minuten vorher viele Kinder die Neugierde hingetrieben hatte. Mit der Schicksalszeit hatte die Turmuhr am Untertor um 12.35 ihren Umlauf eingestellt. Das Haus «zum Choli», links an den Turm angebaut war schwer beschädigt. Die nachfolgende Herberge war durch einen Volltreffer gänzlich zerstört. Ihre Trümmer bedeckten das enge Choligässli und hatten einen Teil der Wirtschaft und Metzgerei «Tiergarten» beträchtlich beschädigt. Auch der im vergangenen Sommer renovierte Riegelbau wurde stark mitgenommen. Noch wussten wir nicht, wo das Unheil überall zugeschlagen hatte. Wir dachten oder hofften, damit wäre das Unglück zum Abschluss gekommen. Aber dann mussten wir erfahren, dass der Dämon des Krieges noch an anderen Orten gehaust hatte. An Stelle eines friedlichen Hinterhofidylles, in welchem kleine Gärtchen sowie Schöpfe und Scheunen anzutreffen waren, fanden wir ein wildes Trümmerfeld,

in dessen Mitte ein Bombentrichter von sechs oder mehr Metern Durchmesser lag. Der Sog hatte ein kleines Haus gleichermassen nach vorne umgekippt.

Die ringsum angrenzenden Häuser zeigten ein schwer beschädigtes Aussehen. Die Scheiben zerschlagen, Türen aus den Angeln gehoben, das Holzwerk zerfetzt, die Dächer, soweit das Auge sah, zerlöchert. Wände waren weggerissen und zeigten das zerstörte Innere der Zimmer. Man hatte damals das Gefühl, das Elend müsste nun endlich ein Ende nehmen.



Das Haus zur Herberge erhielt einen Volltreffer

Auf Umwegen gelangten wir ans Obertor. Ein Krankenwagen zeigte deutlich, dass dort Opfer zu beklagen waren. Luftschutz, Sanität, Ortswehr und Militär waren mit der Bergung beschäftigt. Überall wurde der unversehrt gebliebene Hausrat geborgen. Überall lagen stumme Zeugen einer sinnlosen Zerstörung. Auch in die Häuserreihe an der Schifflande hatte das Unglück eine tiefe Wunde gerissen. Tiefe Bombentrichter waren in den «Chabisländern» beim Untertor an Stelle des alten Quais zu sehen. Kaum wagte man sich ihre Wirkung inmitten unserer ohnedies so schwer betroffenen kleinen Stadt vorzustellen. Mit dem tiefsten Unglück ging schicksalhaft Hand in Hand die Vorsehung, die noch schlimmere Opfer verhütete. Aber für viele unserer Mitbürger endete dieser erste, goldene Frühlingstag in tiefstem Leid, in Schmerz und Bangen.



Am Rheinquai zerstörte ein Volltreffer den Wasserfels

## Die Schäden

Wie ganz anders als tags zuvor, begann am Freitag den 23. Februar die Stadt zu erwachen. Man hörte weder fröhliche Kinderstimmen noch hastig kleine Füße welche zur Schule eilten. An ihrer Stelle traten Kommandos und schwere Schritte der ausrückenden Pionierabteilungen. Diese verteilten sich rasch an die Unglücksstätten des Vortages, welche sich nur zu dicht aneinanderreiheten. Es war, als ob das klare schonungslose Licht des Morgens die Wundmale nur noch schärfer konstruierten. Wohin man blickte in der Umgebung der vielen Bombenkrater, entdeckte man neue Schäden zu den am Vortage gesehenen.

Wieder stiegen wir von Stockwerk zu Stockwerk im Hause «zum Choli». Von der obersten Terrasse, die schuhtief mit Schutt bedeckt war, sieht man die



Untertor mit «Choli»

Seine warme Glockenstimme, die Generationen vor uns die Stunden ansagte, verstummte für immer, als die Uhrzeiger die Schicksalsstunde des gestrigen Tages auf 12.35 zeigten. Die Südwand des Hauses «zum Choli» war weggerissen und gab den Blick auf die wirren, rauchenden Trümmer der Herberge frei. Die schwere mittelalterliche Mauerverstrebung aus ungefügten Steinquadern wurde durch die Explosion wie ein Spielzeug verschoben. Sämtliche Insassen dieses Hauses versicherten, dass sie kaum eine Detonation hörten. Wo sie standen oder vom Luftdruck hingeworfen wurden, empfanden sie nur die totale Finsternis des sie umhüllenden Staubes. Dies schien ihnen der Anfang vom Ende und schwer nur vermochten sie zu begreifen, dass sie dem Leben geschenkt blieben.

Auch das nächstfolgende Haus war zerstört. Seine Dachsparren stachen schwarz in den hellen Himmel. Fahnen gleich hingen Wäschestücke aller Art an ihnen, ebenso an den Ästen des benachbarten Kastanienbaumes. Das ganze bot ein wirres Durcheinander, von dichtem Staub gleichmässig bedeckt.

Durch eng zusammengedrückte Winkel traten wir ins Choligässli. Dieses war durch die Trümmer der Herberge gesperrt. Der graue Schutthaufen griff gierig an das ihm gegenüberliegende, schöne Riegelhaus hinauf. Dessen Vorderfront wies schwere Beschädigungen auf. Wir fanden nur zu schnell ein weiteres Bild der Zerstörung. Herabhängende Dachkänel, ausgehängte Fenster und Türen, zackig gerissenes Glas soweit der Blick schweifen konnte. Das Haus an der Untergasse gegenüber dem Wasserfels war nach hinten hin aufgerissen. Dort klaffte ein Riesentrichter, zur Hälfte wieder mit Schutt und Trümmern von Häusern und Gärten gefüllt. Der «Hintere Wasserfels», sowie das Haus «zur Rose», welche das Metzggässli dem Rhein zu flankieren, wurden durch einen nahen Volltreffer in Mitleidenschaft gezogen. Mauerwerk und Böden wiesen tiefe Risse auf und beide Häuser waren unbewohnbar.



Metzggässli und «Hinterer Wasserfels»

Dem Rhein zugekehrt hatte dieser Volltreffer das Vorderhaus in einen wirren Haufen von Schutt und Balken verwandelt. Fensterlos gähnt eine Häuserfront gegen den Rhein. Den freundlichen Ausblick, welchen man beim Einbiegen ins Metzggässchen allemal wie ein Märchen empfand und stillstehend genoss, war dem sinnlosen Unglück zum Opfer gefallen. Trümmer wohin man auch blickte. Auch dort arbeiteten die staubbedeckten Pioniere daran, die Trümmer der Häuser wegzuräumen und die kleine Gasse freizulegen.

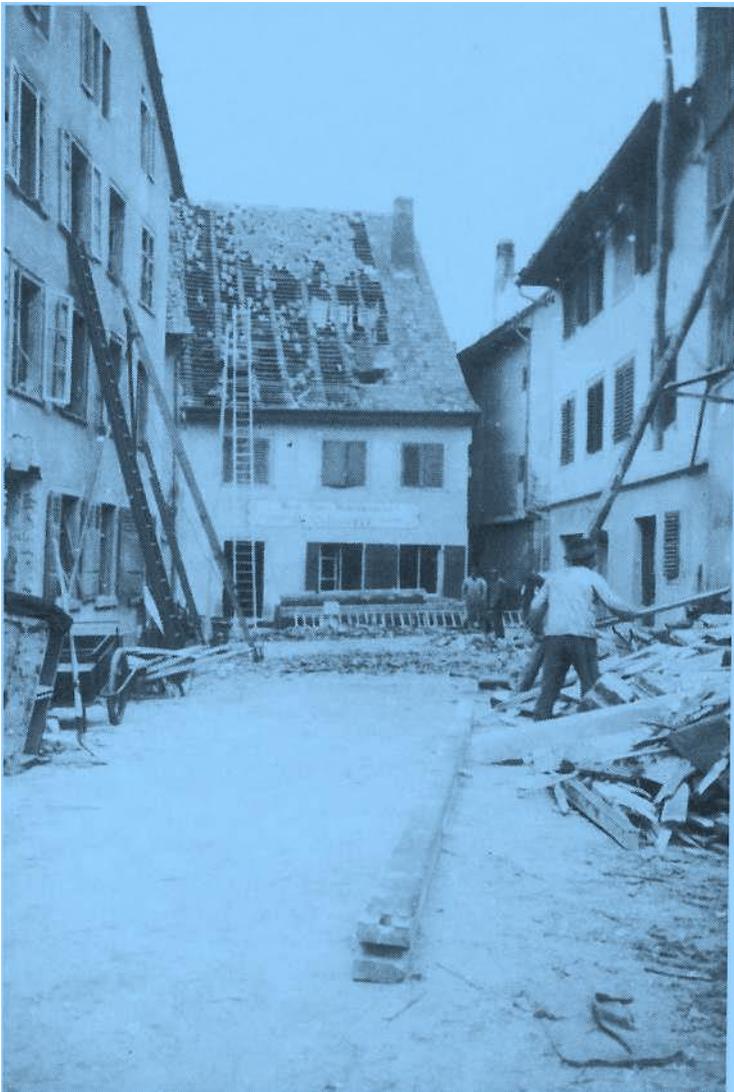
Beim oberen Tor erwartete uns dasselbe Bild. Soldaten und Luftschutz waren eifrig mit der Bergung von Mobiliar beschäftigt. Im Hause «zum Rebstock» war diese Arbeit doppelt mühsam, da die Treppe zum Teil fehlte. So wurde jedes Stück auf den Estrich geschafft und von dort mit Hilfe des Holzaufzuges auf die Strasse hinabgelassen. Das angrenzende Haus «zum Merkur» ist durch Spreng- und Splitterwirkung unbewohnbar geworden, ebenso das Haus von Korbmacher Vetterli.



Haus «zum Merkur» und Haus «zum Rebstock»

Auf der Seite der Gerberei wischten die Bewohner Berge von Glassplittern zusammen. Auch dort waren zum Teil die Häuser unbewohnbar. Auch dort sah der Himmel durch die Dachsparren.

Am Quai waren die alten Birnbäume, Spielgefährten auch unserer Jugend, entwurzelt und gebrochen. Wie Spielbälle wurden die granitene Quader der Quaimauer ins Wasser geworfen. Die braune Erde bröckelte langsam in den Rhein. Im Ganzen wurden acht bis neun 230 kg. Sprengbomben auf unser Stadtgebiet abgeworfen. Die Bilanz ihrer Zerstörung ergab nach amtlicher Schätzung folgendes Bild: 15 Häuser mussten abgebrochen werden, einige deren Inneneinrichtungen zerstört wurde, konnten wieder instand gestellt werden. Man schätzte den Gebäudeschaden ohne Einrichtung und Inventar damals auf über eine Million Franken.



Die schweren Schäden an der Obergasse

26 Familien mit insgesamt 101 Personen wurden obdachlos, davon pflegten am Abend des 22. Februars die Organe der Kriegsfürsorge 91 Personen im ehemaligen Volksheim und im Restaurant «zur oberen Stube». Ihre Zahl verringerte sich rasch, indem alle Ausgebombten in Privathäusern untergebracht wurden und zum Teil eigene Kochstellen besaßen. Dank der aufopfernden Tätigkeit der Fürsorgekommission, konnte die definitive Unterbringung aller Ausgebombten, trotz mannigfaltiger Schwierigkeiten, einer, den Umständen entsprechenden Lösung entgegengeführt werden. Ein spontan errichteter Hilfsfond ermöglichte die Anschaffung der notwendigsten Möbel, Haushaltgegenstände, Wäsche und Kleider. Unsere Stadt, ihre Behörden und ihre Einwohner durften in den Tagen dieser schweren Schicksalsprüfung den tröstlichen Beweis freundeidgenössischer Hilfe und Teilnahme erfahren.



Der Untertorturm wurde abgebrochen

Am Sonntag, den 25. Februar 1945, nachmittags 14.30 Uhr fand die Trauerfeier für unsere neun Toten statt. Die Anteilnahme der Bevölkerung war gross. Der schlichte Raum unserer Stadtkirche fasste die grosse Trauergemeinde kaum. Nebst den Angehörigen der Toten, waren der Regierungsrat und Stadtrat von Schaffhausen von ihrem Weibel geleitet, eine Abordnung des grossen Rates, sowie alle Behördenmitglieder unserer Stadt anwesend. Vom Bundesweibel geleitet, vertrat Bundesrat Kobelt, umgeben von hohen Offizieren, unsere höchste Landesbehörde. Eine Stadt, ein Land nahm Abschied von ihren Toten. Vier Frauen und fünf Kinder mussten an diesem tragischen 22. Februar 1945 ihr Leben geben. Unsägliches Leid war damit über viele Familien hereingebrochen. In einem Gemeinschaftsgrabe ruhen die Opfer auf unserem Friedhof.



## QUELENNACHWEIS

Dokumentation von Dr. Karl Mistele, Bamberg

Interpretationsreport United States of America, General Service Administration,  
National Archives and Records Service, Washington D.D. 20408

Antony Verrier, Bomberoffensive gegen Deutschland 1939-1945

Archive: Schweiz. Bundesarchiv, Bern Dokumentationsdienst EMD  
Stadtarchiv Schaffhausen Steiner Anzeiger

Deutschland:  
Stadtarchiv Singen  
Stadtarchiv Ebingen  
Stadtarchiv Ehingen  
Stadtarchiv Villingen-Schwenningen

Gedenkschrift «Stein am Rhein 22.2.45»

Fotos/Reproduktionen: Theo Jost