



Peter Schmoll

# REGENSBURG

Die Katastrophe vom 17. August 1943

427 106 8-17-43  
(0-58-4-94)(17-8-43)(427-6-18000) ON RAID TO REGENSBURG GER



402 Tote klagen an ...

BUCHVERLAG



Peter Schmoll

Regensburg  
Die Katastrophe vom 17. August 1943



Peter Schmoll

# Regensburg

Die Katastrophe vom 17. August 1943

  
BUCHVERLAG

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86646-369-1

**Titel:**

*Im oberen Teil zeigt ein Gemälde von Peter Kantsperger die Bereitstellung einer B-17 F mit Bomben. Das Bodenpersonal setzt kurz vor der Beladung die gesicherten Zünder in die Bomben ein. Am 17. August hatten die meisten Bomber zehn schwere Sprengbomben vom Typ GP 500 geladen. In den roten Behältern befindet sich die Munition für die Bordwaffen. Jede B-17 hatte insgesamt 600 Schuss Kaliber 12,7 mm an Bord.*

*Die untere Aufnahme zeigt abfliegende B-17 nach dem Bombenwurf auf das Messerschmitt-Werk am 17. August 1943 über Regensburg. Foto: NARA*

**Innenteil:**

*Sofern nicht anders erwähnt, sind alle Fotos im Innenteil aus der Sammlung von Peter Schmolz.*

1. Auflage 2018

© 2018 MZ-Buchverlag in der Battenberg Gietl Verlag GmbH, Regensburg

[www.battenberg-gietl.de](http://www.battenberg-gietl.de)

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-86646-369-1

Was in Erinnerung bleibt,  
gerät nicht in Vergessenheit,  
denn die Toten des Krieges  
mahnen die Lebenden!



*Die Aufnahme entstand am 1. Mai 1939, als das Flugzeugwerk den Titel „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“ erhielt. Im Bild das Verwaltungsgebäude der Messerschmitt GmbH Regensburg an der Prüfeninger Straße. In Regensburg erfolgte die Flugzeugproduktion von Messerschmitt unter dem Zeichen des Hakenkreuzes. Auf dem Dach des Verwaltungsgebäudes ist in dieser Aufnahme ein großes Hakenkreuz zu erkennen. Ironischer Weise schlug am 17. August 1943 genau dort eine schwere Sprengbombe in das Dach ein. Im Vordergrund ist die Fahne der DAF (Deutsche Arbeitsfront) zu sehen. Der Mann rechts vorne mit Helm ist ein Angehöriger der Werkfeuerwehr von Messerschmitt.*

# INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>Einleitung</b> .....	8
Der Aufbau der 8. USAAF in England .....	13
Die Ziele der Luftangriffe vom 17. August 1943 .....	15
• Regensburg .....	15
• Schweinfurt .....	19
Die Planungen der USAAF für den Doppelschlag (Double Strike) .....	25
Die „Flying Fortress“ B-17 F .....	27
Der Verlauf des Luftangriffs am 17. August 1943 auf Regensburg .....	29
Bilanz der 8. USAAF .....	35
Berichte von Zeitzeugen .....	40
Einsatz der Regensburger Flak .....	57
Zeitlicher Ablauf des Angriffs am 17. August 1943 aus deutschen Unterlagen mit deutschen Zeitangaben .....	60
Rettungsmaßnahmen, Schadensbekämpfung und Personalverluste .....	61
Die Massengräber .....	73
Die Auswirkungen des Luftangriffs auf das Flugzeugwerk .....	90
Auswirkungen im militärischen Bereich: Auszug aus dem Kriegstagebuch des Rüstungskommandos Regensburg vom August 1943 .....	113
Schäden im zivilen Bereich .....	114
Auswirkungen auf die Produktion .....	115
Verhalten bei künftigen Luftangriffen .....	117
Heute: Spuren der Erinnerung .....	118
<b>Verwendete Literatur</b> .....	126
<b>Archivalien</b> .....	126
<b>Berichte</b> .....	126
<b>Danksagung</b> .....	126

## EINLEITUNG

---

Am 17. August 1943 ereignete sich die größte Katastrophe, die Regensburg in seiner bisherigen Geschichte jemals getroffen hat. Innerhalb von 22 Minuten waren an diesem Tag 402 Tote zu beklagen. Unter den Toten befanden sich mindestens 68 Lehrlinge des Messerschmitt-Werks in Prüfening.

Mit diesem Buch zum 75. Jahrestag (17. August 2018) soll an die Opfer dieses Luftangriffs erinnert und gedacht werden. Ein Blutbad, das eigentlich hätte verhindert werden können, ja verhindert werden müssen. Die Werkleitung der Messerschmitt GmbH Regensburg war aber nicht im Stande, Konsequenzen aus dem Luftangriff auf die Wiener Neustädter Flugzeugwerke zu ziehen.

Bereits vier Tage vorher, am 13. August 1943, erfolgte ein erster Luftangriff auf das größte Flugzeugwerk im Großdeutschen Reich, auf die Flugzeugwerke in Wiener Neustadt. Von ihren nordafrikanischen Stützpunkten aus flog die 9. US Luftflotte mit 63 Bombern vom Typ B-24 „Liberator“ einen äußerst zielgenauen Luftangriff auf dieses Flugzeugwerk. Die Folge waren 181 Tote und 850 Verletzte sowie schwere Schäden in den Produktionshallen. Die Auswirkungen dieses Luftangriffs auf Wiener Neustadt waren der Werkleitung des Messerschmitt-Werks in Regensburg durchaus bekannt. Seit dem 2. April 1943 war vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) der Generalstab-Ingenieur Roluf Lucht in Regensburg als Be-

triebsführer eingesetzt worden. Lucht hatte hervorragende Beziehungen und Kontakte in das RLM und war sehr wohl über den Luftangriff auf Wiener Neustadt noch am selben Tag informiert worden. Er hatte auch Kenntnis über die dabei entstandenen Verluste und Schäden. Mittlerweile war auch bekannt, welche verheerende Wirkung die Bombenteppiche der Fliegenden Festungen und die der verwendeten schweren Sprengbomben hatten. Fataler Weise wurde an den Luftschutzmaßnahmen im Messerschmitt-Werk in Regensburg nichts geändert. Eine Evakuierung der Belegschaft bei Luftalarm wurde nicht einmal ansatzweise erwogen. Die gesamte Belegschaft hatte sich bei Alarm im Werkgelände aufzuhalten. Die Werkttore wurden geschlossen! Man vertraute wider besseren Wissens auf die vorhandenen Luftschutzräume. Da die Luftschutzräume für die Belegschaft nicht ausreichten, wurden zum Teil offene Splitterschutzgräben angelegt, die mit Sitzbänken ausgestattet wurden. So konnten die Mitarbeiter in den Schutzgräben auch noch das Unheil, die fallenden Bomben, auf sich zukommen sehen. Jede Abteilung hatte die ihr zugewiesenen Schutzräume und Gräben bei Fliegeralarm aufzusuchen. So nahm das Verhängnis dann seinen Lauf. Der Betriebsführer Generalstab-Ingenieur Lucht hielt sich am 17. August 1943 nicht in Regensburg auf, sondern war am 16. August nach Berlin geflogen, um dort am 17. seinen 42.

Geburtstag zu feiern. Die 8. USAAF bombte in Regensburg den Salat dazu. Bei seiner Rückkehr fand er eine psychisch schwer angeschlagene Belegschaft, ein schwer beschädigtes Flugzeugwerk und Massengräber auf dem Oberen Katholischen Friedhof vor.

Überhaupt war der 17. August 1943 irgendwie ein weiterer Wendepunkt im

Verlauf des Zweiten Weltkriegs. Sizilien war von deutschen Truppen aufgegeben worden, Regensburg und Schweinfurt wurden schwer bombardiert. In Regensburg sind die Bauvorrichtungen für den Rumpfbau der Me 262, des ersten Düsenjägers, teilweise zerstört oder schwer beschädigt worden. Dies war mit eine der Ursachen, dass sich die Auslieferung dieses für die damalige Zeit revolutionären



*Am 13. August 1943 bombardiert die 9. USAAF von Nordafrika kommend mit 60 B-24 „Liberator“ die Wiener Neustädter Flugzeugwerke. Dieser Angriff war in Regensburg bereits am Nachmittag desselben Tages bekannt geworden. Konsequenzen wurden daraus nicht gezogen. Die Richtlinien für den Luftschutz wurden nicht geändert. Foto: NARA*



*Theo Croneiß in der Uniform eines SS-Brigadeführers hält 1939 von der Rampe des Materiallagers eine Ansprache. Im Hintergrund links das Gesundheitshaus und in der Bildmitte die Nordseite des Verwaltungsgebäudes. Dass alles Leben und Arbeiten im Messerschmitt-Werk im Schatten des Nationalsozialismus erfolgte, zeigt das Hakenkreuz auf der Verwaltung. Zu diesem Zeitpunkt befand sich darauf noch keine Flakstellung, die dann aber ab April 1942 auf dem Dach des Gebäudes über dem Treppenhaus zur Tieffliegerabwehr angelegt wurde.*

Flugzeugs weiter verzögerte. In der Nacht vom 17. auf den 18. August 1943 flog dann die Royal Air Force einen schweren Luftangriff auf die Heeresversuchsanstalt in Peenemünde. 596 Bomber verursachten schwere Schäden im Bereich der A-4 Raketenproduktion, der späteren V-2. Produktion und Erprobung wurden daraufhin verlagert. Entscheidender war jedoch der Verlust von zahlreichen Wissen-

schaftlern durch die Zerstörung der Werksiedlung Karlshagen. Dadurch wurde das sogenannte V-Waffenprogramm, der Bau der Vergeltungswaffen, verzögert, was sich letztendlich wohl auch mit kriegsentscheidend ausgewirkt hat. Die sogenannten Vergeltungs- und Wunderwaffen Hitlers kamen, aus heutiger Sicht muss man sagen glücklicherweise, um entscheidende Monate zu spät.



*Im Bild von links, Aufsichtsratsvorsitzender Rechtsanwalt Seiler, Generalstabsingenieur Lucht und Unteroffizier Kurt Schnittke, der Adjudant von Lucht. Foto: Archiv Airbus Defence*



*Mit der Direktionsmaschine, einer Me 108, fliegt Lucht am 16. August 1943 nach Berlin. Foto: Archiv Airbus Defence*



*Links Generalstabsingenieur Roluf Lucht mit der Führung des Reichsluftfahrtministeriums Reichsmarschall Hermann Göring und dem Generalfeldmarschall Erhard Milch*

## DER AUFBAU DER 8. USAAF IN ENGLAND

---

Nach Hitlers Kriegserklärung an die USA, am 11. Dezember 1941, einigten sich Roosevelt und Churchill sehr schnell, dass zuerst der Krieg in Europa beendet werden sollte. „Germany first“ war die Parole. Dazu war auch eine entsprechende Luftoffensive gegen das Deutsche Reich und die von den Deutschen besetzten Gebiete erforderlich, um die Voraussetzungen für die geplante Invasion zu schaffen. Im April 1942 übernahm die neu in Aufstellung begriffene 8. USAAF (United States Army Air Force) in England erste Flugplätze von der RAF (Royal Air Force). Im Rahmen eines gigantischen Bauprogramms entstanden zahlreiche neue Flugplätze in East Anglia. Immer mehr Bomber und Jagdflugzeuge wurden aus den USA nach England verlegt. Mit dem verstärkten Auftreten der 8. USAAF änderte sich die Luftkriegslage in Europa entscheidend. In der Konferenz von Casablanca, vom 14. – 25.1.1943, wurde das „round the clock bombing“ durch Churchill und Roosevelt sowie „Germany first“ beschlossen. Hitler-Deutschland sollte somit zuerst besiegt werden. Von Roosevelt wurde nach Beendigung der Konferenz ohne Rücksprache mit Churchill die bedingungslose Kapitulation (Unconditional Surrender) der Achsenmächte in das Protokoll mit aufgenommen. Schon die Forderung nach einer bedingungslosen Kapitulation veranlasste jedoch Hitler, alles nur Erdenkliche zu unternehmen, um den Krieg trotz

hoffnungsloser Lage möglichst lange weiterführen zu können.

Die USAAF flog nun mit teilweise großer Präzision Tagesangriffe auf strategische Ziele und die RAF griff des Nachts die deutschen Städte an. Den Deutschen sollte keine Atempause mehr gegeben werden. Die Royal Air Force hatte jedoch erhebliche Probleme die Ziele nachts zu finden, und spezialisierte sich zunehmend auf flächendeckende Angriffe gegen deutsche Städte. Die Engländer sprachen vom „moral bombing“ und vom „dehousing“. Damit sollte die Moral der deutschen Bevölkerung zerstört und die Grundlagen für ein zivilisiertes Leben entzogen werden, um letztendlich gegen Hitler zu rebellieren. Das genaue Gegenteil war jedoch der Fall. Der Widerstand auf deutscher Seite versteifte sich zunehmend. Am 9. Juni und am 4. Juli 1942 flogen sechs Bomber vom Typ B-25 der USAAF erste Luftangriffe auf Flugplätze der Luftwaffe in Belgien und Holland. Damals Vorbote einer alles vernichtenden Armada von Bombern, welche die deutsche Industrie, die Infrastruktur und die Städte in Schutt und Asche legen sollten. Deutsche U-Boote versenkten im ersten Halbjahr 1942 mehr alliierte Schiffe, als neue gebaut werden konnten. Großbritannien befand sich im Würgegriff von Dönitz U-Booten. Es drohte von seinem überseeischen Nachschub abgeschnitten zu werden. Dieser Nachschub war jedoch für Großbritannien absolut überlebens-

notwendig. Zur Entlastung der Briten im Kampf gegen die U-Boote führte die 8. USAAF in 1942 und 1943 zunehmend Angriffe auf die deutschen U-Boot Stützpunkte an der Atlantikküste und gegen die deutschen Werften an der Nordseeküste durch.

Bei diesen Luftangriffen trafen die US-Bomber auf eine erbitterte Gegenwehr durch die deutsche Luftwaffe. Deutsche Jagdflugzeuge verursachten erhebliche Verluste unter den Bombern. Die Führung der US-Luftwaffe erkannte sehr schnell, dass ohne die Lufthoheit über dem Deutschen Reich die Verluste der Bomber immer weiter ansteigen würden. Die Ausschaltung der deutschen Luftfahrtindustrie gewann zunehmend an Bedeutung. Vor allem die Produktion von Jagdflugzeugen sollte zerstört werden. Damit geriet Regensburg 1943 in das Fadenkreuz der USAAF. Auf Seiten der USAAF bildete sich der Lehrsatz: „We have the air superiority or we have nothing!“ Daraufhin begann die 8. USAAF mit Angriffen gegen Flugplätze und somit auch gegen die Infrastruktur der deutschen Luftwaffe. Ein noch lohnenderes Ziel für die USAAF war allerdings die Luftfahrtindustrie. Ein Schwachpunkt der US-Strategie im Jahre 1943 waren die zu geringen Reichweiten der alliierten Jagdflugzeuge. Sie wurden zwar ständig gesteigert, um den Bombern

möglichst lange einen Begleitschutz gegen die Angriffe deutscher Jagdflugzeuge zu geben, aber in Höhe der Reichsgrenze musste der Begleitschutz im Jahre 1943 noch abdrehen. Von da an waren die Bomber auf sich allein gestellt. Darauf hatten die deutschen Jagdgeschwader nur gewartet, um die Bomber aus allen Richtungen anzugreifen. Erst im Februar 1944 stand der USAAF mit der P-51 „Mustang“ ein Jagdflugzeug zur Verfügung, das den Bombern einen Jagdschutz bis zum Ziel und auch wieder zurück zu ihren Flugplätzen geben konnte. Das war einer der entscheidenden Wendepunkte im Luftkrieg des Zweiten Weltkrieges. Von diesem Zeitpunkt an wurden die deutschen Jäger in zunehmendem Maße zu Gejagten. Hinzu kam neben der ständigen Überzahl auch noch die bessere Ausbildung der Alliierten Piloten. Auf deutscher Seite musste die Ausbildung wegen Kraftstoffmangel und um die enormen Verluste auszugleichen ständig verkürzt werden.

Am 17. August 1942 flogen erstmals zwölf B-17 E der 8. USAAF einen Angriff auf den Eisenbahnknoten von Rouen/Sotteville. Genau ein Jahr später kamen sie mit 126 B-17 F nach Regensburg und flogen einen vernichtenden Angriff auf das Messerschmitt-Werk in Prüfening.

## DIE ZIELE DER LUFTANGRIFFE VOM 17. AUGUST 1943

---

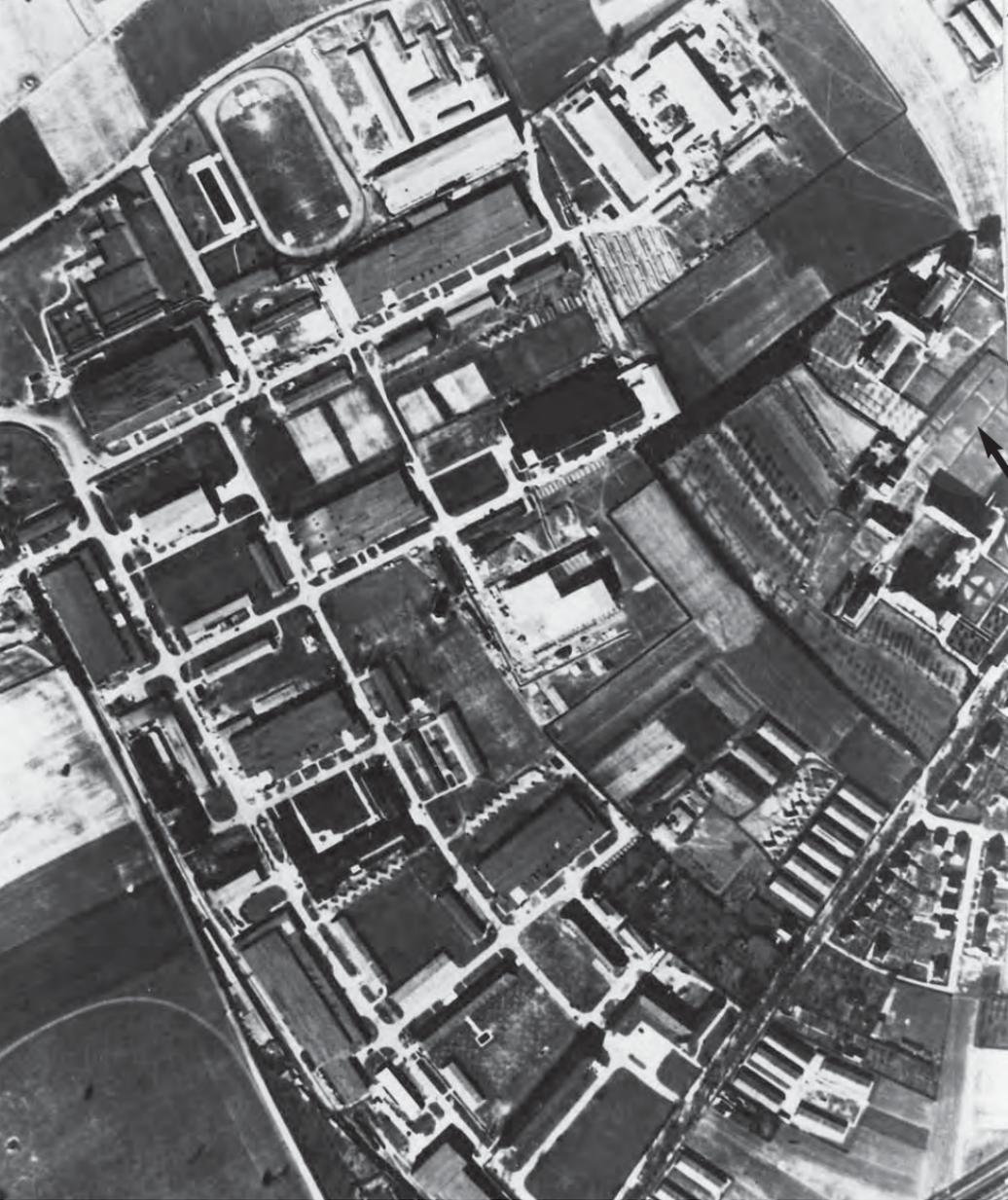
### Regensburg

Das Flugzeugwerk der Messerschmitt GmbH Regensburg war seit April 1942 in die Großserienproduktion für das Jagdflugzeug Me 109 eingebunden. Neben Regensburg produzierte die Maschinenfabrik Erla in Leipzig und die Wiener Neustädter Flugzeugwerke die Me 109 G in großen Stückzahlen. Das Werk in Regensburg lag westlich der Stadt, nahe dem Stadtteil Prüfening, unmittelbar neben Regensburgs größtem Krankenhaus, dem der Barmherzigen Brüder.

Produzierte das Regensburger Werk im Jahre 1941 im Taktverfahren noch eine Me 109 pro Tag, so wurde dies ab April 1942 deutlich gesteigert. Es erfolgte in Regensburg die Umstellung von Takt- auf Fließbandproduktion. Damit entwickelte sich das Werk in Regensburg zu einem der leistungsfähigsten Flugzeugwerke für die Jagdflugzeugproduktion im Deutschen Reich. Die Produktion wurde 1943 kontinuierlich gesteigert und erreichte im Juli 1943 einen vorläufigen Höchststand von 268 Me 109 im Monat. Der alliierten Luftaufklärung blieben diese Aktivitäten nicht verborgen. Eine weitere Quelle, aus der die Alliierten ihre Informationen bezogen, waren die Verhöre von Kriegsgefangenen. Darunter waren auch ehemalige Mitarbeiter des Messerschmitt-Werks in Regensburg, und die wurden so nebenbei nach ihrem Beruf befragt und welcher Tätigkeit sie nachgegangen waren. Stellte sich heraus, dass der Kriegsgefangene zuletzt in der Luftfahrtproduk-

tion gearbeitet hatte, dann wurde auch nach Details gefragt, zum Beispiel wie hoch der tägliche Ausstoß an Jagdflugzeugen war. Hinzu kam, dass die Alliierten zahlreiche Me 109 in Nordafrika erbeutet hatten, und so unglaublich es klingt, auf den Typenschildern war das Herstellerwerk abzulesen. So rückte Messerschmitt-Regensburg bei der USAAF in der Zielliste immer weiter nach oben, bis es schließlich mit an der Spitze stand.

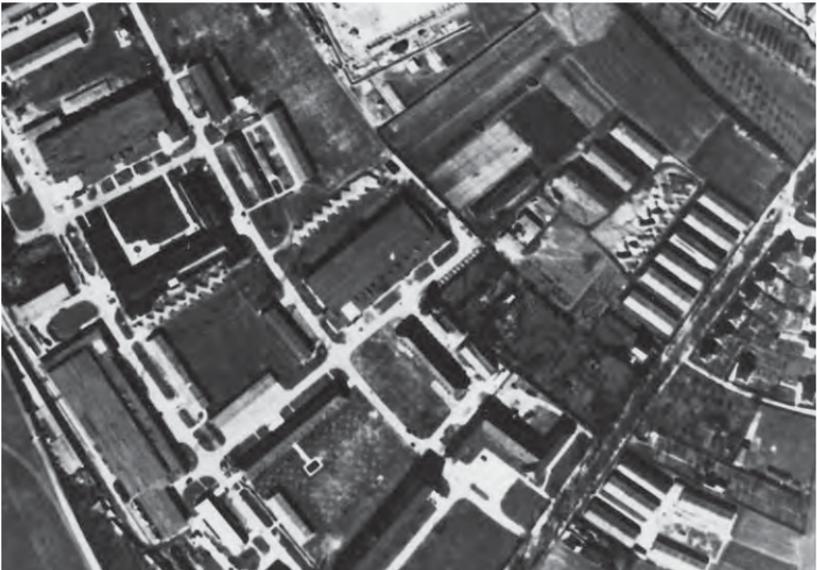
In Regensburg war man sich der steigenden Gefahr eines Luftangriffes durchaus bewusst. Zum Schutz des Flugzeugwerkes waren sechs schwere Flakbatterien ringförmig um die Stadt angeordnet worden. Die Flakstellungen waren fast alle mit Flakhelfern besetzt. Nachdem die Royal Air Force am 17. April 1942 mit zwölf Bombern vom Typ Avro Lancaster einen Tiefangriff auf die U-Boot-Motorenproduktion von MAN in Augsburg geflogen hatten, wurde in Regensburg auf dem Messerschmitt Gelände eine leichte Heimat-Flakbatterie mit 2cm-Flakgeschützen stationiert. Die Geschützstellungen befanden sich auf dem Verwaltungsgebäude, dem Hochbunker und auf drei Flaktürmen im nördlichen Werkbereich. Die Bedienungsmannschaften stellten Flakwehrmänner und Lehrlinge, die sich aus der Belegschaft rekrutierten. Im Gegensatz zu Schweinfurt gab es in Regensburg keine Anlagen zur künstlichen Vernebelung, mit denen die Werkanlagen wie unter einer Tarnkappe verschwunden wären.



*Das Messerschmitt-Werk Regensburg-Prüfening in einer Luftaufnahme vom Juni 1943. Am rechten Rand der Aufnahme ist das Krankenhaus der Barmherzigen Brüder erkennbar (siehe Pfeil). Foto: NARA*



*Eine Vergrößerung des nördlichen Werkbereiches zeigt deutlich die im zickzack angelegten Splitterschutzgräben (siehe Pfeil), links in gedeckter und rechts in offener Bauausführung erkennbar. Oben rechts die beiden Produktionshallen der Leichtmetall GmbH, die jedoch keine Flugzeugteile produzierten, sondern in die Marinefertigung eingebunden waren. Unten rechts die Gebäude des Krankenhauses.*



*Auch im südlichen Bereich sind die Splitterschutzgräben deutlich an ihrem Zickzack-Verlauf zu erkennen. In den Gräben waren Holzbänke eingebaut worden, auf denen die Mitarbeiter ihren Platz zugewiesen bekommen hatten. Im gesamten Werk war genau festgelegt worden, welche Abteilung mit wie vielen Mitarbeitern die Splitterschutzgräben aufzusuchen hatte. Aufgrund der stark angestiegenen Mitarbeiterzahl reichten die vorhandenen Luftschutzräume nicht mehr aus.*



*Drei Me 109 G-6/trop werden im Juni 1943 aus der Endmontagehalle in Prüfening geschoben. Dieser Vorgang wiederholte sich ca. alle drei Stunden. Produziert wurde im Zweischichtsystem. Im Juli '43 erreichte die Produktion der Me 109 in Regensburg mit insgesamt 268 Flugzeugen ihren vorläufigen Höchststand.*

Im Messerschmitt-Werk war ein dreistufiges Luftwarnsystem eingerichtet worden. Dieses bestand aus einem Lampensystem in den Büros der Abteilungsleiter und in den Hallen. Leuchtete die grüne Lampe auf, war dies eine Art Voralarm und bedeutete, feindliche Bomber dringen in das Reichsgebiet vor. Leuchtete die rote Lampe auf, so war mit einem direkten Angriff auf

das Werk zu rechnen. Beim Ertönen der Luftschutzsirene, die auf dem Heiz- und Maschinenhaus installiert war, waren alle Arbeiten einzustellen und die Luftschutzräume aufzusuchen. Da sich aber die Belegschaft stark erhöht hatte, reichten die Luftschutzräume in den Hallen und unter den Kantinen nicht mehr aus, sodass Splitterschutzgräben angelegt worden waren.

## Schweinfurt

In einer konzertierten Aktion sollte ein zweiter Verband die Fabrikation der Kugellager-Industrie in Schweinfurt zeitgleich angreifen. Die Kugellagerproduktion war für eine moderne Rüstung unabdingbar und zweifellos eine Schlüsselindustrie. Es war geplant, dass beide Angriffsverbände so starten sollten, dass sie sich den Weg gemeinsam zu ihren Zielen freikämpfen konnten. Durch die geballte Abwehrkraft war man der Ansicht, dass sich die Verluste der Bomber im Rahmen halten würden. Schweinfurt wurde durch zahlreiche Flakbatterien und Nebelmaschinen geschützt. In Schweinfurt wurden die Werkanlagen vernebelt und die Schäden durch den Luftangriff hielten sich in Gren-

zen. Der Produktionsausfall in der Kugellagerfertigung war wesentlich geringer, als zuerst befürchtet worden war. Im September 1943 wurden in Schweinfurt schon wieder mehr Kugellager produziert als im August. Schon deshalb wurde Schweinfurt am 14. Oktober 1943 nochmals mit 229 B-17 angegriffen. Dieses Mal waren die Schäden sehr umfangreich, weil zu spät mit dem Vernebeln begonnen worden war. Der verantwortliche Offizier ließ zuerst die Feuchtigkeitsprozentage der Luft messen, was seine Zeit dauerte. Dadurch waren die Werkanlagen nicht vernebelt und für die anfliegenden Bomber deutlich erkennbar. Die USAAF verlor aber wiederum 60 Bomber.



*Blick auf die Lehrwerkstatt links und das Schulgebäude auf der rechten Seite. Beide Gebäude weisen einen Tarnanstrich auf. Im Hintergrund der Sportplatz.*

**D**ie größte Katastrophe, die Regensburg in seiner neuzeitlichen Geschichte jemals getroffen hat, fand am 17. August 1943 statt. Innerhalb von 22 Minuten waren an diesem Tag 402 Tote durch einen schweren Luftangriff zu beklagen. Unter den Toten befanden sich zahlreiche Lehrlinge des Messerschmitt-Werks in Prüfening.

Mit diesem Buch zum 75. Jahrestag (17. August 2018) soll an die Opfer dieses Luftangriffs erinnert und gedacht werden. Ein Blutbad, das eigentlich hätte verhindert werden können, ja verhindert werden müssen. Die Werkleitung der Messerschmitt GmbH Regensburg war aber nicht imstande, Konsequenzen aus dem Luftangriff auf die Wiener Neustädter Flugzeugwerke vier Tage vorher zu ziehen, obwohl der Werkführung alle Details bekannt waren. In Regensburg durften die rund 4.500 Mitarbeiter in den Mittagsstunden des 17. August 1943, als die Luftschuttsirenen ertönten, das Werkgelände nicht verlassen und waren damit mehr oder weniger schutzlos den dann fallenden Bomben ausgeliefert ...

Dem Autor ist es gelungen, eine große Anzahl bisher unveröffentlichter Fotos, Dokumente und Berichte von diesem verhängnisvollen Tag zu erhalten, welche die Grundlage zu diesem Buch bildeten.



Heimat  
battenberg  
gietl verlag

  
BUCHVERLAG

ist eine Marke der  
Battenberg Gietl Verlag GmbH



19,90 € [D]