

Ralf Blank

Strategischer Luftkrieg gegen Deutschland 1914-1918

Als der britische Schriftsteller H. G. Wells im Jahre 1908 sein Buch "War in the Air" publizierte¹, ahnen sicherlich nur wenige Menschen, dass Wells' Zukunftsvorstellung von Bombardierungen aus der Luft die Kriegsführung im 20. Jahrhundert maßgeblich bestimmen sollte. Bereits im Ersten Weltkrieg gehörten taktische Luftangriffe im Frontgebiet und strategische Bombardierungen auf Ziele im gegnerischen Hinterland zu den Begleiterscheinungen des militärischen Konflikts². Bei Kriegsausbruch besaßen die Luftstreitkräfte quantitativ und einsatzmäßig bereits ein Gewicht in den Planungen der Militärs. Der Luftkrieg als neues Phänomen des Ersten Weltkriegs ergab sich als Konsequenz aus der leistungsfähigen Schwerindustrie und der technologischen Entwicklung im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert: Fortschrittsglaube und innovative Forschungstätigkeit in der Industrialisierungsphase waren Schrittmacher für die Entwicklung dieser Waffen.

Mit dem verstärkten Aufkommen von Flugzeugen und Luftschiffen, den sogenannten Zeppelin, entstanden gleichzeitig Theorien über die Anwendung solcher Fluggeräte als Kriegswaffen. Flugzeuge und Luftschiffe kamen ebenfalls von Kriegsbeginn an als neuzeitliche Kampfmittel erstmals zur Anwendung. In den Konzepten für einen Luftkrieg spielten strategische Überlegungen für eine schnelle Niederschlagung eines Kriegsgegners eine gewichtige Rolle. In "modernen Kriegen" war (und ist) aus der Sicht von Militärs und Politikern eine Trennung von "Front und Heimat" aufgrund der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Verflechtungen sinnlos. Die im Hinterland der Front produzierten Waffen ermöglichen die Kriegsführung, die Verkehrsanlagen sichern den Nachschub und den Gütertausch zwischen den Industriegebieten, während die Zivilbevölkerung in den Städten den politischen und gesellschaftlichen Rückhalt von kriegführenden Regierungssystemen bildet. Diese bereits Kriege des späten 19. Jahrhunderts bestimmenden Überlegungen sowie der Wunsch nach

¹ Herbert George Wells, *The War in the Air*, London 1908 [dt. Ausgabe: *Der Luftkrieg*, Leipzig 1909].

² Neville Jones, *The Origins of strategic bombing. A study of the development of British air strategic thought and practice up to 1918*, London 1973; Joachim Kuropka, *Die britische Luftkriegskonzeption gegen Deutschland im Ersten Weltkrieg*, in: *Militärgeschichtliche Mitteilungen* 27 (1980), H. 1, S. 7-24; Wolfgang Schmidt, *Art. Luftkrieg*, in: *Enzyklopädie Erster Weltkrieg*, hrsg. von Gerhard Hirschfeld, Gerd Krumeich u. Irena Renz, Paderborn u.a. 2003, S. 687-689.

der Zerstörung industrieller Grundlagen bildeten den Hintergrund für die strategischen Luftangriffe im Ersten Weltkrieg³.

Zwischen August 1914 und November 1918 unternahmen französische und britische Flugzeuge regelmäßig Luftangriffe auf deutsche Städte, die zu Personenverlusten und Sachschäden führten. Vor dem Waffenstillstand im November 1918 wurde die Eröffnung einer Luftoffensive mit schweren Bombern festgelegt, die ab Anfang 1919 neben dem Rhein-Ruhr-Gebiet auch Berlin zum Angriffsziel haben sollte⁴. In diesem Bombenkriegsplan nahmen die erhofften "moralischen Auswirkungen" der geplanten Bombenangriffe auf die deutsche Zivilbevölkerung einen breiten Raum ein. Das im Zweiten Weltkrieg mit den Flächenangriffen auf deutsche Städte praktizierte "moral bombing" hatte seinen historischen Hintergrund in den strategischen Bombenkriegsplanungen des Jahres 1918. Die Entwicklung der britischen Bombenkriegsstrategie gegen das Deutsche Reich vollzog sich in Etappen.

Die deutsche Heeresführung sah in riesigen Luftschiffen - Zeppeline - schon vor 1914 ein geeignetes Mittel zur Aufnahme eines strategischen Luftkriegs gegen Frankreich und England. Bereits kurz nach Ausbruch des 1. Weltkriegs nahmen deshalb Zeppeline Angriffe auf England auf. Die Alliierten versuchten sich einer solchen Entwicklung entgegenzustellen: Im September und Oktober unternahmen Flugzeuge des Royal Navy Air Service (RNAS), die britischen Marineflieger, vereinzelte Bombenangriffe auf deutsche Luftschiffhäfen in Düsseldorf und Köln. In Düsseldorf wurde am 8. Oktober 1914 eine Luftschiffhalle, in Köln am selben Tag nach den britischen Pilotenberichten der Hauptbahnhof als Ausweichziel getroffen. Ein dritter nach damaligen Erfahrungen spektakulärer britischer Bombenangriff richtete sich am 21. November 1914 gegen die Luftschiffwerft in Friedrichshafen, gefolgt von einem Angriff am 24. Dezember 1914 auf den Luftschiffhafen bei Cuxhaven⁵. Diese Luftangriffe waren jedoch nur die Umsetzung von ersten Strategiekonzepten, die in den höheren Kommandostellen von Militär und Politik vorbereitet und geplant wurden.

Anfang 1915 lag z.B. bei der französischen Armeeführung der Plan zur Führung eines strategischen Luftkriegs gegen Deutschland vor. Der französische Generalstab favorisierte darin Bombenangriffe auf Chemische Fabriken und Sprengstoffwerke, gefolgt von Luftschlägen auf Waffenfabriken wie die Mauser-Werke in Oberndorf und

³ History of the evolution of the plan of bombardment by aeroplanes, 17.11.1917, PRO, AIR 1/1976.

⁴ Review of air situation and strategy for the information of the Imperial War Cabinet by the Chief of the Air Staff, 27.6.1918, PRO, AIR 9/8.

⁵ Neville Jones, The origins of Strategic Bombing, S. 57f

die Kruppwerke in Essen – Ziele, deren Zerstörung sich unmittelbar auf das Frontgeschehen auswirken konnte. Es handelte sich jedoch nur um theoretische Planungen, denn die Flugzeuge und Besatzungen zur Durchführung solcher Langstreckeneinsätze standen zu dieser Zeit weder Franzosen noch Briten zur Verfügung. Die britische Admiralität entwickelte 1915 ähnliche Pläne und bereitete eine Einsatzbasis im südostenglischen Detling bei Maidstone vor, von der aus im Frühjahr 1916 mit einmotorigen Maschinen die ersten Bombenangriffe, darunter auch gegen Stahlwerke an Rhein und Ruhr, gegen die Krupp-Werke in Essen und Luftschiffhäfen bei Düsseldorf, geflogen werden sollten. Die Stahlwerke in (Hagen-)Haspe, Essen und Düsseldorf wurden auch deshalb als Ziele ausgewählt, weil die dort befindlichen Stahlwerke aus Sicht der britischen Zielplaner für den deutschen U-Bootbau von Bedeutung waren.

Allerdings konnten die geplanten Angriffe vom Flughafen Detling nicht durchgeführt werden. Die einzig mögliche Flugroute berührte Holland, und die Briten schreckten davor zurück, die holländische Neutralität zu verletzen. Aus diesem Grund wurde im Sommer 1916 bei Luxeuil in Frankreich das 3. Geschwader des RNAS gebildet, das direkt der britischen Admiralität unterstand und in Kooperation mit der französischen 4te Groupe de Bombardement Angriffsflüge unternehmen sollte. Bis zum Jahresende 1916 bestand die Aufgabe dieses 3. Geschwaders jedoch vor allem in der direkten Unterstützung von Bodenoperationen, z.B. in Zusammenwirken mit den Jagdmaschinen des Royal Flying Corps, das taktische Luftangriffe über dem Frontgebiet flog, in der Somme-Schlacht und in Angriffen auf rückwärtige Verkehrs- und Militäranlagen. Im Herbst 1916 unternahmen die Franzosen einen erneuten Vorstoß für strategische Luftangriffe auf das deutsche Hinterland. Sie strebten dabei eine enge Zusammenarbeit mit den britischen Luftstreitkräften an. Lord Trenchard, Offizier im Luftstab und 1918 erster Chief of Air Staff der Royal Air Force, sah in Luftangriffen auf deutsche Industriestädte die einzige wirkungsvolle Antwort auf die fortgesetzten Angriffe deutscher Luftschiffe auf England sowie der deutschen U-Boote auf den britischen Nachschub zu See. Das zweite Kriegsjahr verstrich allerdings, ohne dass diese Planungen in die Tat umgesetzt wurden. Die Gründe dafür lagen auch in Kompetenzproblemen zwischen alliierter Heeresleitung und britischer Marineführung, aber auch in zu geringen Einsatzkräften und den unzureichenden technischen Möglichkeiten.

Im Frühjahr 1917 hatten sich die britische Admiralität und der Führungsstab der französischen Luftstreitkräfte in ihren Strategievorstellungen genähert. Das entscheidende Moment war die Verkündung des uneingeschränkten U-Bootkriegs im Februar 1917 durch das Deutsche Reich. Die Royal Navy suchte nach wirkungsvollen

Abwehrmaßnahmen, um der zunehmenden U-Bootgefahr zu begegnen. Der französische Bombardierungsplan für strategische Luftangriffe führte aus diesem Grund eine Anzahl von Zielen der britischen Admiralität auf⁶. An erster Stelle rangierten jedoch weiterhin Chemische Fabriken und Sprengstoffwerke, gefolgt von Eisen- und Stahlwerke in den Schwerpunkträumen Mannheim-Ludwigshafen, Köln-Duisburg-Düsseldorf, Rhein-Maingebiet und im Gebiet Saar-Lorraine-Luxemburg. Den Entente-Mächten lagen z.B. Informationen vor, die das im Besitz des Industriemagnaten Peter Klöckner befindliche Eisen- und Stahlwerk in (Hagen-)Haspe als einen Hauptlieferanten für Schiffbaustahl der deutschen Hochseeflotte und der U-Bootrüstung auswiesen. Aufgrund der damaligen technischen Möglichkeiten war an einen erfolgversprechenden Angriff auf das Stahlwerk in (Hagen-)Haspe im Frühjahr 1917 nicht zu denken, ebenso wenig an Luftschläge gegen die potentiellen Ziele in Essen, Bochum und Dortmund. Dagegen lag der Lothringer Hütten- und Bergwerksverein von Klöckner, mit einem jährlichen Output von rund 700000 Tonnen größter Roheisenproduzent in Europa, weniger weit von den französischen und britischen Einsatzbasen entfernt – was zu Luftangriffen führte. Größere Beachtung als Essen, Bochum und Haspe schenkten die französischen Zielplaner den Stahlwerken im Saargebiet, innerhalb des Lorraine-Beckens und in Luxemburg. Sie waren für die deutsche Rüstungswirtschaft nicht weniger wichtig, z.B. die Dillinger Eisenhütte als Lieferant von Panzerplatten für den Kriegsschiffbau. Außerdem stellten die glühenden Hochöfen der Stahlwerke bei Angriffsflügen zur Nachtzeit für die Flugzeugbeobachter leicht zu lokalisierende Angriffsziele dar.

Im Frühjahr 1917 wurden einige britische Bomberstaffeln erstmalig mit einer speziell für Langstreckeneinsätze konzipierten Maschine ausgerüstet: der Handley Page (HP) 0/100, einem Flugzeug in Doppeldecker-Bauweise. Da die HP 0/100 für Tageinsätze zu langsam und zu schwerfällig war, wurden ihre im März 1917 beginnenden Operationen auf die Nachtstunden gelegt⁷. Im Juni 1917 nahmen deutsche Gotha-Langstreckenbomber ihre Angriffsflüge gegen England und besonders gegen London auf. Im Verlauf des Sommers 1917 fielen diesen Bombardierungen bereits mehrere hundert Menschen zum Opfer⁸. Die deutschen Bombenangriffe und vor allem die verschärften Angriffe deutscher U-Boote auf die britische Seefahrt ließen in der britischen Öffentlichkeit sowie in politischen und militärischen Kreisen den verstärkten Wunsch nach Luftangriffen auf Deutschland aufkommen. Gleichzeitig wurden in den militärischen Stäben auch die moralischen Auswirkungen solcher Bombardierungen auf die deutsche Bevölkerung diskutiert, um das

⁶ History of plan of bombardment at aeroplanes, 18.11.1917; PRO, AIR 1/1276.

⁷ Chaz Bowyer, Handley Page Bombers of the First World War, Huddersfield 1992, S. 23.

⁸ Christopher Cole/E.F. Cheesman, The Air Defence of Great Britain 1914-1918, London 1984; Walter Raleigh/H.A. Jones, The War in the Air, vol. V, Oxford 1934, S. 20ff.

Hinterland als Produktionsbasis und Wirtschaftsraum in den Krieg einzubeziehen. Die britische Admiralität versuchte, ihren RNAS in diese Zielplanungen der Heeresleitung und des Luftfahrtministeriums einzubringen. Bombenangriffe auf wichtige Rüstungsindustrien im deutschen Hinterland sollten besonders auch die Schlagkraft der deutschen U-Bootoffensive und die der Luftangriffe schwächen. Aus diesem Grund wurde eine Anzahl von "hochwichtigen Angriffszielen" ausgewählt, deren Zerstörung aus Sicht der Briten für die deutschen Kriegsanstrengungen schwerwiegende Folgen haben würde⁹. Diese Entwicklung lässt sich am Beispiel der Accumulatoren Fabrik Aktiengesellschaft Berlin-Hagen (AFA) mit ihrem Großbetrieb im südwestfälischen Hagen exemplarisch dokumentieren. Was machte die AFA so wichtig für die britische Luftkriegsplanung 1917/18?

Am deutschen U-Bootbau beteiligten sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts zahlreiche Industriefirmen. Neben den norddeutschen Werften handelt es sich vor allem um Zulieferfirmen im Binnenland. Unternehmen wie die Carl Zeiss, AEG, Siemens, MAN oder Krupp produzierten bereits vor dem Ersten Weltkrieg wichtige Hersteller von Sehrohren, Diesellaggregaten und Elektromotoren, Torpedos und Spezialstahl für die Schiffskonstruktion. Unter diesen Lieferanten besaß die AFA mit ihrem Stammwerk im südwestfälischen Hagen eine elementar wichtige Bedeutung. Die großen Batterieanlagen mit oft Hunderten Einzelzellen nahmen ganze Decks in den Unterseebooten ein. Sie trieben bei der Tauchfahrt die Elektromotoren an –Batterien waren und sind Hauptantriebs Elemente von U-Booten. Die Entwicklung und die Produktion von Spezialbatterien für U-Boote besaß bei der AFA seit 1904 eine große Bedeutung. Damals lieferte die AFA ihre erste Batterieanlage für das U-Boot "Hagen" der schwedischen Marine. Es folgten Batterielieferungen für amerikanische, italienische, russische und schließlich im Jahre 1905 auch für deutsche U-Boote. Die technologische und militärische Entwicklung auf diesem Sektor beobachtete die AFA bereits in den Vorjahren sorgfältig. Bis 1910 konnte die AFA auch international im Geschäftsbereich von U-Bootbatterien eine führende Position gewinnen. Im Deutschen Reich, in der Donaumonarchie sowie in Russland und Skandinavien besaß die AFA vor dem Ersten Weltkrieg eine Monopolstellung für die Herstellung von U-Bootbatterien, während sie sich in den übrigen europäischen Ländern, besonders in Italien, Spanien und Frankreich, mit der britischen und französischen Konkurrenz arrangieren musste. Enge Kontakte der AFA bestanden auch nach Großbritannien: Ingenieure und Geschäftsleute aus britischen Batteriefirmen besuchten das Hagener Werk. 1913 wurde sogar ein "Freundschaftsvertrag" zwischen der AFA und der den Batteriemarkt des britischen

⁹ Neville Jones, *The origins of Strategic Bombing*, S. 130ff.

Empire dominierenden Chloride abgeschlossen. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914, ein Monat zuvor hatte das AFA-Werk Hagen auf Vermittlung der britischen Batteriefirma Chloride spezielle Gummikästen für ein britisches U-Boot geliefert, unterbrach nicht nur auf dem Rüstungssektor die internationalen Aktivitäten und Geschäftsbeziehungen der AFA¹⁰. Während des Ersten Weltkriegs war das AFA-Werk in Hagen der einzige Produzent von U-Bootbatterien. Ab 1917 produzierte der Betrieb fast ausschließlich U-Bootbatterien – für bis zu 25 neue U-Boot pro Monat.

Am 3. September 1917 war eine von Lord Tiverton, einem Offizier des Naval Air Staff und Mitarbeiter des Air Ministry, im Auftrag der Royal Navy erstellte Studie über Ziele für Langstreckenangriffe und deren möglichen Auswirkungen vorgelegt worden. Tiverton unterschied vier Zielgebiete: die Industrieballungsräume im Umkreis der Städte Düsseldorf, Köln und Mannheim sowie an der Saar. Die von ihm vorgeschlagene systematische Bombardierung von wichtigen Industriebetrieben, besonders von Stahlwerken in diesen Regionen, schätzte Tiverton als einen bedeutenden Beitrag zur Zerschlagung des deutschen Kriegspotentials ein¹¹. Aufgrund von Hinweisen der Admiralität wertete Tiverton, der mit seinem "System of Bomb Dropping" eine mathematische Analyse strategischer Luftangriffe erarbeitete, die Bombardierung der "German Tudor Works" als ein nachhaltig wirkender Schlag gegen die deutschen U-Boote. Zu ähnlichen Ergebnissen kam bereits zuvor eine interne Untersuchung des Zielplanungsstabes der Royal Navy, so dass Hagen bereits im Sommer 1917 auf die Zielliste vordringlich zu bombardierender Langstreckenziele gesetzt wurde¹².

Anfang 1918 lag beim britischen Luftfahrtministerium eine Zielliste mit rund 250 potentiellen Angriffszielen im Deutschen Reich und den von Deutschland besetzten Gebieten vor¹³. Mit Aufstellung von neuen leistungsfähigen Handley Page HP 0/400-Staffeln in Frankreich und der Entwicklung des viermotorigen Handley Page V-1500-Nachtbombers erreichten die strategischen Planungen eine neue Dimension. Die technische Weiterentwicklung der Kriegsflugzeuge rückte damit auch die Angriffspläne gegen die Ruhrindustrie und sogar gegen die Hauptstadt Berlin von der Theorie zur bevorstehenden praktischen Umsetzung. Von ihren französischen und südostenglischen

¹⁰ Zur AFA vgl. Ralf Stremmel: Die Akkumulatoren-Fabrik Varta in Hagen und ihre Arbeiter vor dem Ersten Weltkrieg, in: Der Märker 50 (2001) H. 1/2, S. 67-77; Ralf Blank, Geheime Batteriegeschäfte. Die AFA Hagen und die Chloride Electrical Storage Company Ltd. 1912-1914, in: Hagener Jahrbuch 1 (1995), S. 137-146.

¹¹ Report by Lord Tiverton to the Air Board, 3.9.1917; PRO, AIR 1/462.

¹² List of vulnerable industrial targets for naval warfare [June 1917]; PRO, AIR 1/111.

¹³ Target list; PRO, AIR 1/60 u. AIR 1/460. Unter den Angriffszielen befinden sich auch eine vermutete Fabrik für Gotha-Bomber auf dem Flughafen Gelsenkirchen und die Mannesmann-Werke in Remscheid.

Stützpunkten sollten die ab Mai 1918 als Teile der neuen Independent Air Force aufgestellten Bomberstaffeln kontinuierliche Nachtangriffe auf Industriestädte in Deutschland fliegen. Die Zielpläne legten den Angriffsschwerpunkt auf das Rhein-Ruhrgebiet vor, vor allem auf die auch nachts gut zu lokalisierenden Hochöfen und Stahlwerke von Duisburg, Düsseldorf, Oberhausen und Mülheim¹⁴.

Am 1. April 1918 wurde die britische Royal Air Force aus Einheiten des Royal Flying Corps und des RNAS formell gegründet. Im britischen Luftfahrtministerium übernahm Sir William Weir im April 1918 das Amt des Ministers, Lord Trechard wurde im selben Monat als Chef des Air Staff von Major-General Frederick H. Sykes abgelöst. Die beiden politischen und militärischen Führungskräfte strebten ein endgültiges Strategiekonzept für einen Bombenkrieg gegen das Deutsche Reich an. Den großen Angriffsschlag auf das Deutsche Reich planten Weir und Sykes jedoch erst für Frühjahr 1919. Zum Zweck einer politischen Genehmigung des endgültigen Bombenkriegskonzepts gegen das Deutsche Reich stand die Air Strategy am 28. Juni 1918 auf der Tagesordnung der 22. Sitzung des Imperial War Cabinet. Weir und Sykes erläuterten ihre Strategieplanungen und standen den Politikern und den Premierministern der Dominions Rede und Antwort¹⁵. Sykes' Angriffs- und Zielkonzept sah drei Schwerpunktregionen mit einer Anzahl von Hauptangriffszielen vor: A: Rhein-Ruhrgebiet, B: Rhein-Maingebiet, C: Saarland-Lothringen¹⁶. Er unterschied zwischen politischen Angriffszielen, z.B. Bielefeld, Osnabrück, Berlin und Hannover, sowie rüstungswirtschaftlich wichtigen Industriestädten, wie Essen, Bochum, Duisburg, Köln und Hagen. Besonders herausgestellt wurde von Sykes die U-Bootindustrie mit den Werften in Bremen, Hamburg, Brunsbüttel, Cuxhaven, Wilhelmshaven und Emden sowie dem einzigen Lieferanten für U-Bootbatterien, die AFA in Hagen. In Hinblick auf eine Bombardierung der AFA-Werke in Hagen würde das Angriffskonzept, so die Einschätzung Sykes, bei einer Realisierung "a heavy blow at the submarines at its source, and a far-reaching political and moral effect" bewirken. In der ausführlichen Diskussion des Strategiekonzepts gestand Sykes schließlich ein, dass ein Krieg wohl nur zu Lande gewonnen werden könnte, doch verwies er mit Nachdruck auf den "heavy blow at the submarine at its roots". Dies stellte angesichts der deutschen U-Bootangriffe auf die Seefahrt des britischen Empire noch im Sommer 1918 ein durchaus wirkungsvolles Argument für die nach politischer und militärischer Anerkennung strebende junge Royal Air Force.

¹⁴ Report and Bomb Target list by Lord Tiverton, 17.8.1918; PRO, AIR 1/460.

¹⁵ Protokoll der 22. Sitzung des Imperial War Cabinet v. 28.6.1918; PRO, CAB 23/41.

¹⁶ Review of Air Situation and Strategy for the Information of the Imperial War Cabinet by the Chief of Air Staff, 27th June, 1918 - PRO, Air 9/8.

Neben den industriellen Auswirkungen der geplanten Bombenangriffe zeigte das vom Imperial War Cabinet schließlich gebilligte Strategiekonzept auch eine Hinwendung zum "moral bombing", das im Zweiten Weltkrieg ab 1941/42 die britische Luftkriegsführung gegen Deutschland bestimmen sollte. Für die Beteiligten an der Sitzung des Imperial War Cabinet vom 28. Juni 1918 lag es auf der Hand, dass mit der Bombardierung von Industriezielen auch Arbeiterschaft und Zivilbevölkerung direkt betroffen würde. So diente die Auswahl von "political targets" in Sykes Angriffskonzept eben dieser Intention. Es verwundert nicht, dass die Royal Air Force 1918 Industriestädte ausgewählt hatte, wie z.B. an Rhein und Ruhr, deren sozialdemokratischer Wähleranteil bei den Reichstagswahlen 1912 nicht gering war. Dieses Vorgehen impliziert das denkbare Bestreben der britischen Zielplaner, Unruhen unter den Arbeitern als Folge von Luftangriffen und den innenpolitischen Bruch der sozialdemokratischen Burgfrieden-Politik hervorzurufen. Die Dimensionen und Auswirkungen des Luftkriegs hätten sich im Frühjahr 1914 durch den Einsatz viermotoriger Langstreckenbomber zweifellos verschärft. Der Waffenstillstand im November 1918 sowie auch die technischen Unzulänglichkeiten verhinderten die Umsetzung der britischen Bombenkriegsstrategie gegen Deutschland.

Wie reagierte die Heimatfront im Deutschen Reich auf die Bedrohung aus der Luft? Nach den ersten Luftangriffen bereitete sich die deutsche Führung seit 1915 auf verstärkte Bombardierungen vor. Mittels großflächigen Plakatanschlägen und Presseverlautbarungen wurde die Bevölkerung der gefährdeten Städte z.B. im Rheinland und Ruhrgebiet im Sommer 1916 auf mögliche Luftangriffe vorbereitet und zu einem "luftschutzmäßigen Verhalten" aufgefordert. Im Frühjahr 1917 folgten erste umfangreiche Verdunklungsmaßnahmen, die im September des Jahres zu einer vom VII. Armeekorps in Münster angeordneten generellen nächtlichen Verdunklung im Bereich des Ruhrgebiets führten¹⁷. Die Verdunklung der Städte sowie der Industrie- und Verkehrsanlagen im Rhein-Ruhr-Gebiet wurde mehrfach überprüft. Zu diesem Zweck überflog z.B. das in Düsseldorf stationierte Luftschiff LZ 93 im Sommer 1917 in mehreren Nächten die Region, um Schwachstellen zu lokalisieren und zusätzlich erforderliche Tarnmaßnahmen festzustellen¹⁸. Doch nicht nur der passive Luftschutz war seit 1916 im Ruhrgebiet vorangetrieben worden, sondern besonders auch die

¹⁷ Anordnung des Stellvertretenden Generalkommandos VII. Armeekorps betr. Verdunklung, 9.9.1917; StadtA Mülheim/Ruhr, Akte 1200/1424. Im Stadtarchiv Mülheim/Ruhr ist ein außergewöhnlich umfangreicher Bestand zu den deutschen Luftabwehrmaßnahmen im Ersten Weltkrieg überliefert.

¹⁸ Bericht des Stabsoffiziers der Flugabwehrkanonen in Essen über die Erkundungsfahrt mit L.Z. 93 in der Nacht vom 2. bis 3.5.1917, desgl. in der Nacht vom 4. bis 5.5.1917; StadtA Mülheim/Ruhr, Akte 1200/1424, Bl. 85 u. 86.

Stationierung von Flugabwehr-Einheiten. Im Herbst 1917 bestanden in der Region drei sogenannte Flugabwehrkanonengruppen in Essen, Duisburg und Düsseldorf, die durch „Feuerleitung“ mit den wichtigsten Industrie-, Verkehrs- und Kommunalbetrieben ihrer Zuständigkeitsbezirke verbunden waren. Als "Stoflak Essen", d.h. Sitz des Stabsoffiziers der Flakartillerie, bildete die Krupp-Stadt 1918 das Hauptquartier und Verteidigungszentrum der Flugabwehr im westlichen Ruhrgebiet und am Niederrhein¹⁹. Gleichzeitig bestand im letzten Kriegsjahr ein Schutz des Ruhrgebiets durch eine Staffel mit Jagdflugzeugen. Im Frühjahr 1918 war ein das gesamte Rhein-Ruhr-Gebiet umfassendes System von Luftmelde- und Alarmierungseinrichtungen aufgebaut worden, die dem Stabsoffizier des Flugmeldedienstes (Stoflum) in Köln unterstanden²⁰.

Die britischen und französischen Bombardierungen im Ersten Weltkrieg forderten auf deutscher Seite über 700 getötete Zivilisten, deutschen Luftangriffen auf England fielen rund 1400 Menschen zum Opfer. Zu größeren "moralischen" Auswirkungen und zu kriegswirtschaftlichen Störungen kam es im Deutschen Reich nicht. Dagegen bildeten die Konzepte und Planungen, wie z.B. die Analysen von Lord Tiverton, Grundlage für die seit 1935 durch das neu gegründete Bomber Command der Royal Air Force aufgenommenen Luftkriegsplanungen gegen das Deutsche Reich. Der zwischen 1942 und 1945 gegen Deutschland geführte Bombenkrieg erlangte jedoch eine Dimension, die weit über die 1918 vorstellbaren Auswirkungen eines strategischen Luftkriegs hinausgingen.

¹⁹ Stabsoffizier der Flak im Bereich des Ruhrgebiets war seit 1916 ein Major Roskotten. Am 20.10.1943 veröffentlichte der Bochumer Anzeiger einen Rückblick auf die Luftangriffe gegen das Ruhrgebiet im Ersten Weltkrieg; Bochumer Anzeiger v. 20.10.1943, StadtA Bochum, Zeitungssammlung.

²⁰ Bestimmungen über die Durchführung der Alarmierung bei Fliegerangriffen, hrsg. vom VII. Armeekorps, o. D. [Herbst 1917]; StadtA Mülheim/Ruhr, Akte 1200/1424, Bl. 43ff.