

Sonderdruck aus:

EMDER JAHRBUCH

für historische
Landeskunde Ostfrieslands

Der Luftschutz-Warndienst in Ostfriesland während des Zweiten Weltkriegs

Erkenntnisse aus den Aufzeichnungen der Luftschutz-Warnstelle Esens
(1942-1945)

Von Gerd Rokahr

BAND 101 (2021)

Ostfriesische Landschaft
Aurich

Der Luftschutz-Warndienst in Ostfriesland während des Zweiten Weltkriegs

Erkenntnisse aus den Aufzeichnungen der Luftschutz-Warnstelle Esens
(1942-1945)¹

Von Gerd Rokahr

Noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs mahnte das Präsidium des Reichsluftschutzbundes in einer Broschüre, die im Februar 1938 in einer Million Exemplaren bereits in dritter Auflage erschienen war, die Luftwaffe würde dem nächsten Krieg ein ganz anderes Gesicht geben: „Ein Unterschied zwischen Front, Etappe und Heimat wird in Zukunft nicht mehr vorhanden sein. Das gesamte Gebiet eines kriegsführenden Volkes wird unter direkten Kampfhandlungen aus der Luft zu leiden haben.“² Wegen der katastrophalen Möglichkeiten und verheerenden Wirkungen eines zukünftigen Luftkriegs habe sich der Luftschutz zu einer Lebensfrage des deutschen Volkes entwickelt. Dieser umfasse „alle Maßnahmen, die geeignet sind, angreifende Flugzeuge abzuwehren, die Wirkung abgeworfener Bomben zu vermindern und den eingetretenen Schaden schnellstens zu beheben“.³ In Aufbau und Organisation müsse der Luftschutz die Gewähr dafür bieten, dass der Heimat wenigstens die schlimmsten Folgen von Luftangriffen erspart bleiben. Bereits zu diesem Zeitpunkt erklärte der Reichsluftschutzbund, es sei „eine völlig irriige Auffassung, daß die [feindliche] Luftwaffe nur die Großstädte bedrohe und daß deshalb der Luftschutz auch nur eine Angelegenheit der Städter sei. Allerdings werden sich nach Ausbruch eines Krieges die wichtigsten Schläge zunächst gegen Industrie-Anlagen, Großstädte und sonstige kriegswichtige Ziele richten. Je länger aber ein zukünftiger Krieg dauert, um so mehr wird auch das flache Land in Mitleidenschaft gezogen werden, um die Ernährung des Volkes und damit seine Widerstandskraft zu schwächen. Hinzu kommt, daß Luftangriffe auf ländliche Ziele militärisch für den Angreifer weit weniger gefährlich sind als solche

-
- 1 Siehe Luftlagemeldungen für die Stadt Esens (Ferngespräche), Enthält: Meldungen über einfliegende Bomberverbände mit Uhrzeit, Richtung und Ziel sowie über Entwarnung, Niedersächsisches Landesarchiv – Abteilung Aurich (im Folgenden: NLA AU), Dep. 14 Nr. 2874-2876; Gerd Rokahr, Luftgefahr. Aufzeichnungen der Luftschutz-Warnstelle Esens über geführte Telefongespräche und eingegangene Luftlagemeldungen, 1942-1945 (vollständige Transkription der Esenser Luftlagemeldungen im NLA AU, Dep. 14, Nr. 2874-2876), Typoskript, Esens 2019, online abrufbar unter: https://www.ostfriesischelandschaft.de/fileadmin/user_upload/BIBLIOTHEK/Dokumente/Rokahr_Luftgefahr.pdf [Abruf am 06.08.2020]. Siehe auch Dietrich Janßen, Emden geht unter. Zerstörung und Kriegsende 1944-1945, Gudenberg-Gleichen 2004, S. 8-9, 79; vgl. Gerd Rokahr, Luftlagemeldungen. Aufzeichnungen der Luftschutz-Warnstelle Esens aus dem Zweiten Weltkrieg. Eine neue Quelle zum Luftkrieg in Ostfriesland, in: Harlinger Heimatkalender, Bd. 70, 2019, S. 89-96.
 - 2 Präsidium des Reichsluftschutzbundes (Hrsg.), 1000 Worte Luftschutz, Berlin 1938, S. 6; vgl. Dietmar Süß, Tod aus der Luft. Kriegsgesellschaft und Luftkrieg in Deutschland und England, München 2011, S. 41-42.
 - 3 Ebd., S. 13-14.

auf die militärisch gesicherten Großstädte.⁴ Demensprechend durften Luftschutzmaßnahmen nicht nur auf die Stadtgebiete und kriegsrelevanten Industrieanlagen beschränkt bleiben, sondern mussten auch auf kleinere Orte und Gemeinden ausgeweitet werden. Tatsächlich sind nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zahlreiche mehr oder weniger ausführliche Beschreibungen von Bombenangriffen auf ostfriesische Städte und Dörfer in Büchern, Zeitungs- und Zeitschriftenartikeln sowie digital erschienen. Es gibt jedoch bis heute keine umfassende wissenschaftliche Darstellung des Luftkriegs oder des Luftschutzes in dieser Region. Deshalb ist es sinnvoll, weiteres Quellenmaterial über den Bombenkrieg aufzuspüren, es zu erschließen und damit der Forschung zur Verfügung zu stellen.

Eine solche Quelle stellen 16 handgeschriebene, in der Luftschutz-Warnstelle Esens entstandene Schreibhefte dar. Diese Dienststelle war Teil eines Netzes an Luftschutz-Warnstellen, das auch in Ostfriesland eingerichtet worden war. Die Aufzeichnungen enthalten vor allem Luftlagemeldungen und Warnbefehle, die vorwiegend aus dem Luftschutz-Warnkommando Emden stammten.⁵ Mehr als 19.000 Einträge, die vom 9. Juli 1942 bis zum 7. April 1945 reichen, bieten nicht nur neue Informationen über die auf Esens stattgefundenen Luftangriffe, die Anzahl und Dauer der Luftalarme und damit die Belastung für die Zivilbevölkerung vor Ort, sondern auch über die Nutzer des Kommunikationsnetzes, in dem die verschiedenen Warnstellen, die rechtzeitig vor feindlichen Luftstreitkräften warnen sollten, miteinander verbunden waren.⁶

Im Folgenden werden zunächst allgemein Aufbau und Entwicklung des Luftschutz-Warndienstes während des Zweiten Weltkriegs dargestellt, um anschließend den Fokus auf Ostfriesland und die Luftschutz-Warnstelle Esens zu richten. Dabei werden die unterschiedlichen Kommunikationswege für die Luftlagemeldungen betrachtet, die Entwicklung der Fliegeralarme in Ostfriesland skizziert und schließlich die Luftangriffe auf Esens anhand der aufgezeichneten Meldungen der Luftschutz-Warnstelle untersucht.

4 Ebd., S. 42.

5 NLA AU, Dep. 14 Nr. 2874-2876. Da die Originale teilweise schwer zu entziffern sind und ihre Lesbarkeit durch zahlreiche, gelegentlich missverständliche Abkürzungen erschwert wird, wurde den folgenden Abschnitten die vom Verfasser angefertigte Transkription zugrunde gelegt. Dieser Transkription sind auch sämtliche Zitate, soweit sie in den Fußnoten nicht anderen Quellen zugeordnet werden, entnommen. Vgl. R o k a h r , Luftgefahr.

6 Vgl. R o k a h r , Luftlagemeldungen, S. 89-96. Luftlagemeldungen aus der Zeit danach liegen aber für die Stadt Emden vor: Siehe Dietrich J a n ß e n , Das Luftschutzkriegstagebuch der Stadt Emden für den Zeitraum Januar – Mai 1945, 2004/06. Online: URL: https://bunkermuseum.de/pdf/angriffe_emden/lk_kriegstagebuch_emden_1945.pdf [Abruf: 06.08.2020]. Beispiele für Luftlagemeldungen in anderen niedersächsischen Archiven: Niedersächsisches Landesarchiv - Abteilung Oldenburg (im Folgenden: NLA OL): Luftschutz Luftschutzorganisationsplan im Kreis und den einzelnen Gemeinden 1939-1945, NLA OL, Best. 231-5, Nr. 112; Luftschutz Meldebuch der Warnwache über Luftangriffe 1943-1946, NLA OL, Best. 231-5, Nr. 112a; Luftschutz Fernmelde- und Warndienst 1932-1944, NLA OL, Best. 231-5 Nr. 119; Aufzeichnungen von Luftlagemeldungen in der Stadt Oldenburg 20.5-4.8.1944, NLA OL, Erw. 200, Best. 285, Nr. 147 (StA 981/2048-B21/1987; acc. 1/1987); Kriegstagebuch der Polizei Wilhelmshaven mit Angaben über Luftgefahr, Fliegeralarm, Entwarnung, 1939-1945, NLA OL, Rep. 470 WHV, Akz. 179 Nr. 1, 3, 5, 8, 10, 11, 15, 17, 18. Stadtarchiv Helmstedt: Luftlagemeldungen Luftlageberichte (v.a. für das nördliche Reichsgebiet) mit minutengenauen Angaben und Ortsangaben, 1940-1943, StadtA HEL, Best. 1.1, Nr. 9763-9764.

Aufbau und Entwicklung des Luftschutz-Warndienstes im „Dritten Reich“

Der „totale Luftschutz“ lässt sich in einen militärischen und einen zivilen Bereich trennen, ersterer bezieht den Selbstschutz der Bevölkerung mit ein.⁷ Während der militärische Luftschutz für die Abwehr feindlicher Luftangriffe durch den Einsatz von Jagdflugzeugen, Flugabwehrkanonen (Flak), Luftsperrern und anderer Hilfsmittel zu sorgen hatte, fiel dem Sicherheits- und Hilfsdienst im Rahmen des zivilen Luftschutzes die Aufgabe zu, bei Luftangriffen die öffentliche Sicherheit und Ordnung aufrechtzuerhalten, bei eintretenden Schäden schnellstens die erforderliche Hilfe zu leisten und damit die Wirkung von Luftangriffen auf Leben, Wirtschaft und Verkehr herabzumindern. Die Kooperation der im Sicherheits- und Hilfsdienst zusammengeschlossenen

Kräfte konnte nur unter einer straffen und einheitlichen Führung gewährleistet werden, die dem Örtlichen Luftschutzleiter, Polizeiverwalter, zufiel. Daher lehnte sich die Organisation des Sicherheits- und Hilfsdienstes eng an die der Polizei an, umfasste aber auch die Feuerwehr für den Brandschutz, Teile des Roten Kreuzes für den Luftschutzsanitätsdienst, die Technische Nothilfe für den Instandsetzungsdienst sowie die städtische Straßenreinigung für den Entgiftungsdienst. Hinzu kamen Fachtrupps für die Instandhaltung der lebenswichtigen Infrastruktur, darunter Gas, Wasser, Elektrizität und Kanalisation, und der Werkluftschutz, der nicht nur für die Sicherheit der Mitarbeiter, sondern auch für die möglichst störungsfreie Weiterführung eines Betriebes zu sorgen hatte.⁸

Das Präsidium des 1933 gegründeten Reichsluftschutzbundes unterstand dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Generalfeldmarschall Hermann Göring, von dessen Ministerium es alle grundsätzlichen Richtlinien erhielt und dem es verantwortlich war. Die nächste organisatorische Ebene stellten die Landesgruppen des Reichsluftschutzbundes dar; ihnen unterstanden wiederum die Bezirks- und diesen die Ortsgruppen. Die Organisation des Reichsluftschutzbundes war also derart konzipiert, dass sie bis in den kleinsten Ort



Abb. 1: Broschüre des Reichsluftschutzbundes, Februar 1938 (Sammlung Rokahr, Esens)

7 Präsidium des Reichsluftschutzbundes, S. 13-14.

8 Ebd., S. 20. Ursprünglich gehörte der zivile Luftschutz zum Kompetenzbereich des Reichsluftfahrtministeriums. Die wichtigsten Anlaufstellen zur Krisenbewältigung bildeten die örtlichen Polizeipräsidenten als Luftschutzleiter in den Städten. Polizei und der Luftwaffe als den beiden Lenkungsinstanzen im Luftschutz standen jedoch von Beginn an zwei konkurrierende Organisationen gegenüber: der Reichsluftschutzbund und die NSDAP mit ihren Ortsgruppen. Vgl. Süß, S. 130.

und bis in das letzte Haus hineinwirken konnte. Die unterste Einheit bildete im Rahmen des Selbstschutzes die einzelne Hausgemeinschaft mit dem Luftschutzhauswart.⁹ Die Bevölkerung war aufgerufen, möglichst nicht nur sich selbst vor der Wirkung abgeworfener Bomben zu bewahren, sondern notfalls unter Einsatz des eigenen Lebens auch Leben und Eigentum seiner Angehörigen zu schützen. Für Waren- und Geschäftshäuser, größere und mittlere Betriebe des Einzelhandels, Banken, Bildungs- und Unterhaltungsstätten wie Theater, Kinos, größere Gast- und Vergnügungsstätten, Hotels, Krankenhäuser, Altersheime, Kirchen und ähnliche Gebäude hatte man „erweiterte“ Selbstschutzmaßnahmen vorgesehen, die zwischen Werkluftschutz und Selbstschutz angesiedelt waren.¹⁰ Ebenfalls zum Aufgabenbereich des Luftschutzes gehörte die Tarnung besonders charakteristischer Gebäude durch Überdeckung mit Tarnnetzen, unauffälligem Anstrich oder Anpflanzung von Bäumen und Sträucher und die Verdunkelung – also die vollständige Ablenkung möglichst aller Lichtquellen – als Schutz vor nächtlichen Luftangriffen.¹¹ Seit 1942/43 stellte die NSDAP erhebliche Teile ihrer lokalen Politik auf die Bewältigung des Luftkriegs ab. Den Nationalsozialisten ging es vorrangig um „die propagandistische Mobilisierung der Bevölkerung für die ‚Selbsthilfe‘ und die aktive ‚Luftschutzbereitmachung‘ sowie um die praktische Luftschutzausbildung“.¹² Im August 1944 ging der „Selbstschutz“ ganz auf die NSDAP über.

Voraussetzung für die Wirksamkeit aller Verteidigungs- und Schutzmaßnahmen im Rahmen des allgemeinen Luftschutzes war ein gut funktionierender Flugmelde- und Luftschutz-Warndienst.¹³ Die Kenntnis vom wahrscheinlichen Zeitpunkt des Eintretens der Luftgefahr war für den Einsatz des gesamten Luftschutzes von herausragender Bedeutung. Allen bedrohten Stellen musste so rechtzeitig wie möglich das Herannahen feindlicher Bombenflugzeuge gemeldet werden, damit die vorgesehenen Luftschutzmaßnahmen einsetzen konnten. Diese zentrale Aufgabe hatte der Flugmeldedienst zu erfüllen, wobei neben der Entdeckung fremder Luftstreitkräfte auch die Bestimmung der Flugrichtung, die Art der Flugzeuge und ihrer Stärke für den Warndienst außerordentlich wichtig war.

Ein Netz von Flugwachen und Luftspähern, das sich von den Grenzen bis ins Landesinnere erstreckte, bildete den Grundstock des Flugmeldedienstes, wobei mehrere Flugwachen zu einer größeren Einheit, dem Flugwachkommando (Fluko) zusammengefasst wurden. Dort wurden die einlaufenden Meldungen ausgewertet und an die entsprechenden militärischen und zivilen Stellen (Luftwaffe, Flak und Luftschutz-Warndienst) weitergeleitet.¹⁴

Die maßgebenden Organe des Luftschutz-Warndienstes waren die Luftschutz-Warnezentralen bzw. ab 1942 die Luftschutz-Warntkommandos,¹⁵ deren Verteilung sich im Wesentlichen nach der Bevölkerungsdichte, der Bedeutung der zu schützenden Industrie- und Verkehrsanlagen sowie dem vorhandenen

9 Ebd., S. 38.

10 Ebd., S. 21-22.

11 Ebd., S. 17.

12 S ü ß , S. 230.

13 Friedhelm G o l ü c k e , Schweinfurt und der strategische Luftkrieg 1943. Der Angriff der US Air Force vom 14. Oktober 1943 gegen die Schweinfurter Kugellagerindustrie, Paderborn 1980, S. 133.

14 Präsidium des Reichsluftschutzbundes, S. 15; G o l ü c k e , S. 121.

15 Vgl. Erich H a m p e (Hrsg.), Der zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg. Dokumentation und Erfahrungsberichte über Aufbau und Einsatz, Frankfurt a. M. 1963, S. 311.

Nachrichtennetz richtete. Grundsätzlich war in jeder größeren Stadt eine Luftschutz-Warnzentrale vorhanden, die das sogenannte Warnobjekt, also das jeweils in Gefahr befindliche Gebiet, rechtzeitig zu warnen und gegebenenfalls die Verdunklung größerer Gebietsteile zu veranlassen hatte. Dabei war der Zeitpunkt der Warnung nicht zu unterschätzen. Sie sollte nicht zu früh erfolgen, um in der Industrie keine unnötigen Produktionsausfälle zu verursachen, aber auch nicht zu spät, um keine Menschenleben zu gefährden. Daher war eine enge „Führungnahme mit dem Örtlichen Luftschutzleiter, dem Flakkommandeur und der Flugwarnzentrale [...] notwendig“.¹⁶

Die Bevölkerung vor Ort wurde von eigenen Luftschutz-Warnstellen auf eine drohende Luftgefahr aufmerksam gemacht. Im Allgemeinen erfolgte die öffentliche Alarmierung (Fliegeralarm) durch ein zentral ausgelöstes, lautes und durchdringendes akustisches Signal der Luftschuttsirenen, die in der Regel auf hochragenden Gebäuden installiert worden waren. Ebenfalls wurde durch Sirenengeheul der Fliegeralarm durch das Signal „Entwarnung“, wieder aufgehoben.¹⁷ Eigentlich sollten im Deutschen Reich auch kleinste Orte mit Alarmsirenen ausgestattet werden, was bei der damaligen Knappheit an Material allerdings nicht möglich war. In diesen Orten musste daher vielfach eine behelfsmäßige Alarmierung mit Pressluft- oder Handsirenen sowie Signalhörnern eingerichtet werden.

Das deutsche Luftwarnsystem musste sich bereits am 4. September 1939, einen Tag nach der britischen Kriegserklärung bewähren, als britische Flugzeuge Wilhelmshaven anfliegen. Diesem ersten folgten relativ wenige weitere Angriffe von zunächst noch geringer Stärke. Die Zahl der Alarme war viel größer als die der Angriffe selbst, weil auch die Gebiete alarmiert werden mussten, die nur von feindlichen Luftstreitkräften überflogen wurden.¹⁸ Die große Zahl der Alarme führte bald zu einer starken Nervenbelastung der Bevölkerung. Schon 1940 wurde deshalb angeordnet, die Alarmdauer von zwei auf eine Minute zu reduzieren und das Signal „Luftgefahr vorbei, aber gespannte Luftlage“ einzuführen, was zu einer erheblichen Verkürzung der Alarmzeiten führte.¹⁹ Seit August 1942 ertönte bei verhältnismäßig geringer Luftgefahr das Signal „Öffentliche Luftwarnung“.²⁰ Im Januar 1944 wurde zudem das akustische Signal „Vorentwarnung“ eingeführt, um die Rettungsarbeiten und Schadensbegrenzungen nach Luftangriffen so rasch wie möglich aufnehmen zu können. Es sollte bereits gegeben werden, wenn das Warngbiet von der Masse der Bomber überflogen war und sich höchstens noch zehn Flugzeuge in der Luft befanden.²¹

Durch unmittelbare Querverbindungen zu „Nachbar-Warnzentralen“ waren die einzelnen Warnzentralen in der Lage, sich rasch über die Situation in den angrenzenden Warngebieten zu unterrichten, insbesondere darüber, ob dort schon Angriffe stattgefunden hatten oder der Feind bereits wieder im Abflug war. Um die Kommunikation untereinander zu verbessern, wurden im Laufe des

16 Golücke, S. 131.

17 Präsidium des Reichsluftschutzbundes, S. 16; vgl. Olaf Groehler, *Bombenkrieg gegen Deutschland*, Berlin 1990, S. 230.

18 Hampe, S. 304; vgl. Süß, S. 68.

19 Ebd., S. 305-306.

20 Ebd., S. 308; vgl. Golücke, S. 133.

21 Groehler, S. 234-235.

Krieges mehrere Warnzentralen zu Warnabteilungen zusammengefasst, die den Luftgaukommandos unterstellt waren und die Bezeichnung Luftschutz-Warnkommando führten.²²

Im Sommer 1942 war die gesamte Peripherie des Kriegsgebietes an der deutschen, der niederländischen, belgischen und französischen Küste mit Funkmessgeräten gesichert, aber auch die konventionelle Auge-Ohr-Überwachung des Luftraums blieb weiterhin bestehen.²³

Nach Eintritt der amerikanischen Luftwaffe (8. US Army Air Force) in den Krieg nahmen die Luftangriffe ein bis dahin unvorstellbares Ausmaß an. Während die britische Royal Air Force (Bomber Command) ihre Nachtangriffe auf deutsche Städte fortsetzte, flogen die Amerikaner seit dem 27. Januar 1943 tagsüber mit ihren viermotorigen Bombern in Deutschland ein, wo sie ihre Präzisionsangriffe hauptsächlich auf Industrieziele richteten.

Neben Nachtalarm musste nunmehr häufig Tagesalarm gegeben werden. Oft wandten die feindlichen Luftstreitkräfte raffinierte Täuschungsmanöver an: „Die Bomberstaffeln wählten Anflugrouten, die das Ziel schwer erkennen ließen, nahmen bizarre Umwege, brausten vorüber und kamen zurück. Wenn Bomber Command Hannover überquerte, ging in Berlin, wer konnte, in den Keller.“²⁴ Diese Schein-, Ablenkungs- und Verschleierungstaktik bereitete dem deutschen Flugmeldedienst bei der Klärung der Luftlage beachtliche Schwierigkeiten. Zahlreiche Fehlalarme oder Alarmverspätungen konnten die Folge sein.

Nach der Reorganisation des gesamten Flugmeldewesens im Jahr 1943 führte der verstärkte Einsatz von Funkmessgeräten zu einer Verdichtung der Raumüberwachung.²⁵ Dennoch gelang es den Gegnern, durch den Einsatz einfacher Metallstreifen, die von den ihrer Bomberflotte vorausfliegenden Pfadfindern bündelweise und in großen Massen abgeworfen wurden, die deutschen Funkmessgeräte mattzusetzen. Nur wenige Spezialflugzeuge, die durch Abwurf dieser Stanniolstreifen („Düppel“) oder mit Störgeräten starke Bomberverbände vortäuschten, reichten aus, den Flugmeldedienst irrezuführen und einen falschen Einsatz der Jagdabwehr auszulösen.²⁶

Ende 1944 war die alliierte „Combined Bombing Offensive“ bereits voll entwickelt. Ihr Ziel waren systematische Bombenangriffe vor allem auf industrielle Objekte, „bis schließlich die Offensive auf die Kraftstoffversorgung und die konzentrierten Angriffe aller alliierten Luftstreitkräfte auf das deutsche Verkehrsnetz die deutsche Kriegsproduktion zum Erliegen brachte.“

Immer größer wurden die verheerenden Bombenteppiche, die der Zermürbung der Widerstandskraft der Bevölkerung dienen sollten und daher nicht nur auf Großstädte abgeworfen wurden. In Angst und Bangen musste auch die Landbevölkerung in Luftschutzräumen ausharren und nach Abflug der Bomberverbände ebenfalls oft lange warten, bis örtlich entwarnt werden konnte.²⁷

Gegen Ende des Krieges steigerten sich die Angriffe der alliierten Bomberverbände in bis dahin nicht für möglich gehaltene Dimensionen. Zu jeder Tag- und

22 Hampe, S. 311.

23 Ebd., S. 312, Groehler, S. 230.

24 Jörg Friedrich, Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg, München 2002, S. 374-375.

25 Hampe, S. 312; vgl. Golücke, S. 123.

26 Ebd., S. 313

27 Ebd., S. 303, 315-316.

Nachtzeit scheuchten die Sirenen die Bevölkerung in die Schutzräume. Die Angriffe der Jagdbomber auf die Eisenbahnlinien und den Straßenverkehr oder andere zivile Ziele mit Bordwaffenbeschuss nahmen stetig zu. Die „Öffentliche Luftwarnungen“ hörten bis in die letzten Kriegstage hinein nicht auf; vielfach konnten sie nur noch behelfsmäßig gegeben werden.²⁸

Der Luftschutz-Warndienst in Ostfriesland

Ostfriesland stand im Luftkrieg seit 1939 an vorderster Front. Nicht nur, weil die britischen, später auch die amerikanischen Bomber von England aus die Region auf dem kürzesten Wege über die Nordsee erreichen konnten, sondern weil die ostfriesische Halbinsel den britischen Luftwaffenstrategen gleich zwei lohnende Angriffsziele bot: Wilhelmshaven und Emden. Die Kriegsmarinestadt am Jadebusen mit ihren ausgedehnten Werften und Depots, dem Kriegshafen und einem großen Teil der deutschen Kriegsflotte, die in Schillig-Reede vor Anker lag, musste die Angriffslust der Briten geradezu herausfordern. Etwa ebenso bedeutsam war Emden mit seinem Seehafen, über den kriegswichtige skandinavische Erze angelandet und die deutschen Truppen in Norwegen versorgt wurden und somit für die Briten ein potentielles Angriffsziel darstellte. Dementsprechend wurde Emden – neben 94 weiteren Städten im Reich – zu den Luftschutzorten I. Ordnung gezählt, die besonderen Gefahren ausgesetzt waren, während kleinere ostfriesische Städte, wie z.B. Esens, den Luftschutzorten III. Ordnung zugerechnet wurden.²⁹ Für die Luftverteidigung der ostfriesischen Halbinsel lagen Tag- und Nachtjagdgeschwader zunächst in ihren beiden Hauptbasen Wittmundhafen und Jever bereit, später auch in Marx, Zwischenahn, Oldenburg, Vechta und Quakenbrück. Zudem wurden Ausweichplätze für die Jagdgeschwader auf dem Festland und einigen der vorgelagerten Inseln, die als Küstenschutz und für die Luftverteidigung von Bedeutung waren, angelegt.³⁰ Dazu kamen Flakkräfte der Luftwaffe und Flugmeldestationen; Flugwachen waren auf den Inseln wie auf dem Festland stationiert.

Die Luftschutz-Warnzentrale – bzw. das Luftschutz-Warnkommando – für Ostfriesland hatte ihren Sitz in Emden und war dort bis 1938 zusammen mit der

28 Ebd., S. 318. Das Signal „Öffentliche Luftwarnung“ wurde 1945 in „Kleinalarm“ umbenannt, vgl. N.N., Was ist Kleinalarm?, in: Ostfriesischer Kurier vom 06.03.1944. Als in den grenznahen Bereichen Deutschlands de facto Daueralarm bestand, ersetzte man die „Öffentliche Luftwarnung“ (Kleinalarm) und den „Fliegeralarm“ durch das neue akustische Warnsignal „Akute Luftgefahr“, vgl. N.N., Ein neues Warnsignal: „Akute Luftgefahr“ eingeführt. Alarmierung in frontnahen Gebieten mit sofortiger Wirkung geändert, in: Ostfriesischer Kurier vom 28.09.1944; vgl. Dietrich Janßen, „Akute Luftgefahr“ für Emden, Meldungen des Drahtfunks und Planquadratkarte des Reichsgebietes, 2014, https://bunkermuseum.de/pdf/luftschutz/alarm_1945.pdf [Abruf: 06.08.2020]. Reichhaltiges Quellenmaterial zur Geschichte des Luftkriegs in Emden ist auf der Homepage des Bunkermuseums Emden zu finden, online: <https://bunkermuseum.de/forschung/>. Siehe auch: Groehler, S. 236.

29 Zudem waren in den Städten Leer und Aurich Marineeinheiten stationiert, und über ganz Ostfriesland verteilt sind weitere militärische Einrichtungen. Vgl. Hans Stöber, Der Kampf um Ostfriesland. Darstellung der Ereignisse in den letzten Kriegstagen, in: Unser Ostfriesland, Nr. 9, 1975.

30 Rolf Uphoff, Als der Tag zur Nacht wurde – und die Nacht zum Tage. Wilhelmshaven im Bombenkrieg, Oldenburg 1992, S. 56-57.

Flugwache im Keller des Telegraphenamtes untergebracht,³¹ bevor sie im Januar 1939 unter das Dienstgebäude der Emdener Stadtverwaltung (Seitenflügel des Gasthauses) verlegt wurde. Am 13. Juli 1942 erhielt die Luftschutz-Warnzentrale im soeben fertiggestellten Luftschutzbunker an der Emsmauerstraße eine neue Dienststelle mit einem Raum zur Besprechung der Luftlage, einer Telefonzentrale, dem Büro des Oberbürgermeisters (als Örtlichem Luftschutzleiter) und weiteren Büros für die Angestellten sowie Schlafräume. Dieser für die Bevölkerung nicht zugängliche Bereich des Bunkers war nur über abgesicherte Eingänge mit Gasschutztüren und -schleusen zu erreichen. 1945 trat das Luftschutz-Warnkommando Emden im neuen Luftschutzbunker Ost an der Hamhuser Straße seinen Dienst an, in den zwei Jahre zuvor bereits das Flugwachkommando Emden vom Keller des Telegraphenamtes aus umgezogen war.³² Meldungen über die Luftlage erhielt das Luftschutz-Warnkommando Emden u.a. von der Marine – etwa in Wilhelmshaven – und von der Luftwaffe, z.B. über die Fliegerhorste Wittmundhafen, Jever, Marx – sowie von den ostfriesischen Inseln. Das Warngebiet eines Luftschutz-Warnkommandos war in der Regel nicht größer als 40 km im Umkreis um seinen Standort.³³ In Ostfriesland war das Luftschutz-Warnkommando Emden für alle in seinem Bereich liegenden Luftschutz-Warnstellen zuständig.

Die Warnstellen waren durch unmittelbare Fernsprecheleitungen an die Warnzentralen bzw. Warnkommandos angeschlossen. Diese Anschlüsse wurden auf sogenannte Rundspruchschränke gelegt, so dass auf diese Weise immer fünf bis zehn Warnstellen gleichzeitig besprochen werden konnten.³⁴ Die damaligen ostfriesischen Landratsämter – Aurich, Leer, Norden, Wittmund – waren vermutlich schon früh mit der Luftschutz-Warnzentrale Emden verbunden, während die Luftschutz-Warnstelle Esens erst am 11. Dezember 1943 über die Luftschutz-Warnvermittlung Norden den Anschluss an Emden erhielt.³⁵

Die Luftschutz-Warnstelle Esens

In Esens hatte die Stadtverwaltung ihren Sitz im Stadthaus am Markt und seit 1943 in einigen gemieteten Räumen im Erdgeschoss des Palais von Heespen, dem heutigen Rathaus. An ihrer Spitze stand von 1926 bis 1945 Bürgermeister Heinrich Driesen, dem drei Stadträte, ein Stadtkämmerer und ein Stadtobersekretär zur Seite standen.³⁶ Als Esenser Bürgermeister war Driesen auch Chef der örtlichen Polizeiverwaltung, also Örtlicher Luftschutzleiter und damit Führer der Luftschutz-Warnstelle Esens. In dieser Funktion oblag ihm die Zusammenfassung der verschiedenen Organisationen des Sicherheits- und Hilfsdienstes und deren einheitliche Führung. Zudem hatte er, wie in kleineren Orten üblich, die akustische

31 J a n ß e n , Luftschutzkriegstagebuch, S. 1; Horst B e h n k e , Das Telegraphenam Emden. Große Osterstraße. Aus den Aufzeichnungen des Telegraphenamtes Emden vom 6. September 1944, in: Postgeschichtliche Blätter Weser-Ems, Bd. II, Heft 11, S. 149-151, https://bunkermuseum.de/pdf/angriffe_emden/telegrafenamt_emden_6_september_1944.pdf [Abruf: 06.08.2020].

32 J a n ß e n , Luftschutzkriegstagebuch, S. 2.

33 H a m p e , S. 300.

34 Ebd., S. 299-300.

35 Siehe Luftlagemeldung vom 11.12.1943, in: R o k a h r , Luftgefahr.

36 N.N., Stadt Esens, in: Ostfriesland, Kalender für Jedermann, 25. Jg, 1937, S. 83-84.



Abb. 2: Das Stadthaus in Esens (Aufnahme: G. Rokahr, ca. 1983)

Alarmierung bzw. Entwarnung der Bevölkerung anzuordnen.³⁷ Aus den Aufzeichnungen der Luftlagemeldungen lässt sich schließen, dass Bürgermeister Driesen während seiner Dienstzeit an seinem Arbeitsplatz häufig eingehende Luftlagemeldungen annahm und diese persönlich notierte.

Über die räumliche und technische Ausstattung der Luftschutz-Warnstelle Esens ist nur wenig bekannt. Wahrscheinlich war sie zunächst im Stadthaus am Markt, wo auch die Verwaltung und die örtliche Polizei ihren Sitz hatten, untergebracht. Dort gab es die notwendigen Räumlichkeiten und technischen Einrichtungen, z.B. ausreichend Fernsprengeräte. Neben den üblichen Fernsprechan schlüssen werden dort vermutlich weitere, speziell für die Zwecke des Luftschutzes verwendete Telefonanschlüsse – beispielsweise zum Luftschutz-Warnteam Emden, zu „Besonderen Verwaltungen“ usw. – eingerichtet worden sein.

Die Alarmierung der Bevölkerung erfolgte über Großsirenen – erwähnt wird z.B. eine Sirene auf dem Amtsgericht – oder behelfsmäßige Alarmgeräte, darunter kleinere Sirenen, Handsirenen und Signalhörner.³⁸ Zum Schutz der Bevölkerung

37 H a m p e , S. 60-61, 63.

38 In seinem Bericht über den Bombenangriff auf Esens am 27.09.1943 schreibt Bürgermeister Driesen, der Fliegeralarm sei „durch die Sirene“ ausgelöst worden. Vgl. NLA AU, Dep. 14 Nr. 2429. Siehe auch: Luftlagemeldung vom 19.12.1944, in: R o k a h r , Luftgefahr; H a m p e , S. 303, 310.



Abb. 3: Heinrich Driesen, von 1926-1945 Bürgermeister sowie Örtlicher Luftschutzleiter in Esens (Stadt Esens, Sammlung Albrecht Gerdes)

bei Luftangriffen waren in Esens Schutzräume als Zufluchts- und Aufenthaltsorte eingerichtet worden, nämlich splittersichere Kellerräume in Privat- und Geschäftshäusern oder in öffentlichen Gebäuden.³⁹ Außerdem lässt sich mindestens ein Deckungsgraben nachweisen, der allerdings bei einem Nahtreffer kaum Schutz bieten konnte. Darüber hinaus waren Hausbesitzer verpflichtet, „das Kellergeschoß luftschutzmäßig auszubauen. Es muß die Wucht des zusammenbrechenden Hauses auffangen können, es darf durch Fenster und Luken keine Splitter eindringen lassen, auch kein Gas. Ferner brauchten die Insassen einen zweiten Ausgang.“⁴⁰ Gegen Ende des Krieges wurden an mehreren Stellen über die Stadt verteilt kleine runde Beton-Bunker mit Spitzdach gebaut, einer beispielsweise beim Krankenhaus. Diese massiven Luftschutzbauten schützten zwar gegen die Weitwirkung von Sprengbomben, einem Volltreffer hätten aber auch sie nicht standgehalten.

Kommunikation der Luftlagemeldungen

Bis zum September 1943 scheint für die Luftschutz-Warnstelle Esens das Landratsamt in Wittmund die Hauptquelle für sämtliche Nachrichten zur Luftlage gewesen zu sein,⁴¹ das seine Informationen wiederum von der Warnzentrale in Emden erhielt. Die örtlichen Luftschutzleitungen in Esens und in anderen Gemeinden konnten sich deshalb schon damals mit Wittmund in Verbindung setzen, um Einzelheiten über die jeweilige Luftlage zu erfragen. Insofern war das Landratsamt Wittmund vermutlich zunächst eine Vermittlungsstelle zwischen der Luftschutz-Warnzentrale Emden und den Luftschutz-Warnstellen im Landkreis.

39 Bericht vom 06.10.1943 über den Luftangriff am 27.09.1943 auf Esens, NLA AU, Dep. 14 Nr. Nr. 2429.

40 Friedrich, S. 375.

41 Der damalige Landrat Adolf von Nassau (1889-1961) war von 1937 bis 1945 Leiter der Kreisverwaltung, die im Kreishaus am Markt ihren Sitz hatte und unter den Rufnummern 146 und 147 zu erreichen war. Ansprechpartner für die örtliche Luftschutzleitung in Esens war dort vor allem der Kreisoberinspektor Hünnekens. N.N., Stadt Wittmund, in: Ostfreesland, Kalender für Jedermann, 25. Jg., 1937, S. 82.

Erst 1943 wurde dieser Alarmierungsweg durch eine gravierende Organisationsänderung verkürzt. Auslöser war der verheerende Bombenangriff vom 27. September 1943. Zwei Bombergruppen, die bei einem Luftangriff der Amerikaner auf Emden ihr eigentliches Ziel verfehlt hatten, bombardierten auf dem Rückflug die Stadt Esens als „Gelegenheitsziel“: 165 Menschen, die meisten von ihnen Kinder und Jugendliche, kamen dabei ums Leben, zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser wurden zerstört.⁴² Um in Zukunft gründlicher und schneller über die aktuelle Luftlage informiert und besser gegen weitere Luftangriffe gewappnet zu sein, wurde die Stadt – nach einer Übergangszeit von wenigen Wochen – direkt an das Warnnetz des Luftschutz-Warnteamandes Emden angeschlossen und erhielt seit dem 11. Dezember 1943 sämtliche Luftlage- und Warnmeldungen sowie Mitteilungen über Flugzeugabstürze, einfliegende Ballone, Übungsschießen der Wehrmacht usw. von dort.⁴³ Kontakte zu anderen Verbindungsstellen wurden nur noch ausnahmsweise, z.B. bei Ausfall der Hauptverbindung, aufgenommen.

Darüber hinaus erhielt die örtliche Luftschutzleitung Esens aber auch noch Luftlagemeldungen aus anderen Quellen, darunter von der Flugwache Langeoog.⁴⁴ Küstenflugwachen, wie die in Langeoog stationierte, bestanden bereits vor Beginn des Krieges auf allen ostfriesischen Inseln. Ältere Insulaner, die nicht mehr zu den wehrfähigen Jahrgängen gehörten, wurden dort im Flugzeugerkennungsdienst und im Fernsprechvermittlungsdienst ausgebildet. Um sie verstärkt für diesen Dienst zu gewinnen, versprach man ihnen, sie würden im Mobilfall auf „ihrer“ Insel eingesetzt.⁴⁵ Die Flugwache Langeoog hatte sogleich nach Beginn des Krieges ihre Tätigkeit im Meldedienst aufgenommen.⁴⁶ Diese einfachen Flugwachen beobachteten den Luftraum noch mit „Auge“ und „Ohr“ und gaben ihre Meldungen weiter an das Flugmeldekommando in Wilhelmshaven/Schaa.⁴⁷ Bereits Mitte November 1939 waren etwa zwölf Langeooger zum Flugmeldedienst im „Lüttjen Schloop“, einem ehemaligen Dünendurchbruch nahe der Melkhörndüne, eingesetzt worden.⁴⁸ Aber auch die rund sechs Kilometer südwestlich von Esens gelegene Flugnachrichtenstellung in Barkholt, die den Tarnnamen „Johannisbeere“ trug und dem Gefechtsstand „Sokrates“ der 2. Jagddivision in Stade zur Jägerführung diente,⁴⁹ gab anscheinend zahlreiche Meldungen an die örtliche Luftschutzleitung in Esens weiter. Zuletzt lassen sich Warnmeldungen aus dem zwischen Wittmund und Ogenbargen gelegenen Fliegerhorst Wittmundhafen und seit dem 17. April 1943 Fernsprechverbindungen mit dem Marine-Ausbildungslager an

42 Siehe Gerd R o k a h r, Der Bombenangriff auf Esens am 27. September 1943. Annäherung an ein schwieriges Thema, Esens 2003; Hans F o l k e r s, Als die Stadt Esens weinte. Die Bombardierung der Stadt Esens am 27. September 1943, Esens 1998, vgl. auch den Abschnitt „Luftangriffe auf Esens“ in diesem Beitrag.

43 Wie Bürgermeister Driesen am 09.10.1944 schrieb, „über die Warnvermittlung Norden“, vgl. Bericht vom 09.10.1944 über den Luftangriff am 05.10.1944 auf Esens, NLA AU, Dep. 14 Nr. Nr. 2429.

44 Bericht von Bürgermeister Driesen vom 06.10.1943, NLA AU Dep. 14 Nr. 2429.

45 Hans-Jürgen J ü r g e n s, Zeugnisse aus unheilvoller Zeit. Ein Kriegstagebuch über die Ereignisse 1939-1945 im Bereich Wangerooog-Spiekerooog-Langeoog, Jever 1989, S. 49.

46 Ebd., S. 61; vgl. Ingo O b s t f e l d, Langeoog. Chronik einer ostfriesischen Insel, Langeoog 1995, S. 18.

47 Ebd., S. 199.

48 Ebd., S. 83.

49 Norbert G i e s e, Flugplatz Marx, hrsg. vom Arbeitskreis Flugplatz Marx - Gemeinde Friedeburg, Friedeburg 2007, S. 51.



Abb. 4: Das Feuerwehrhaus in Esens, erbaut 1937
(Sammlung Detlef Kiesé, Esens)

der Neuharlinger Straße bei Esens nachweisen, in dem die II. Ersatz-Marine-Artillerie-Abteilung in Stärke von etwa 2.200 Mann stationiert war.⁵⁰

Umgekehrt hatte aber auch die Luftschutz-Warnstelle Esens die Aufgabe, sich mit den örtlichen Stellen der „Besonderen Verwaltungen“, die nicht den Bestimmungen des Selbstschutzes oder des Werkluftschutzes unterlagen, bei den Luftschutzmaßnahmen abzustimmen.⁵¹ Auf einem

eingebundenen Blatt im Heft mit den Luftlagemeldungen des Jahres 1943 hatte sich Bürgermeister Driesen einige Fernspreverbindungen unter dem Vermerk: „Bei Alarm benachrichtigen“ notiert, und zwar die Rufnummern vom Krankenhaus, Marinelager, Landjahrlager, vom Kreisfeuerwehrführer, Ortsfeuerwehrführer, die Nummer von Onken-Werdum – Neuharlingersiel –, Gräf in Bensorsiel, von der Reichsbahn, vom RAD-Lager, der HJ und von der Schule in Dunum. Auf der zweiten Umschlagseite vermerkte Driesen zusätzlich die Fernsprechnummern des Feuerwehrgerätehauses und der Esenser Landwirtschaftsschule, und er fügte hinzu: „Bei Luftwarnmeldungen müssen benachrichtigt werden“ die Bürgermeister in Thunum, Mamburg, Damsum und Dunum.⁵²

Insbesondere die ständige Verbindung und enge Zusammenarbeit zwischen der örtlichen Luftschutzleitung und der Freiwilligen Feuerwehr vor Ort war für den Luftschutz von herausragender Bedeutung: „Trotz aller Ansprüche der Wehrmacht existierten während des Krieges [...] überall in den Luftschutzorten II. und III. Ordnung, in Städten, Städtchen und Dörfern noch einsatzfähige Freiwillige Feuerwehren, die den friedensmäßigen Feuerschutz wie eh und je erfüllten.“ Es waren Männer, welche tagsüber ihrem Beruf nachgingen, in den Abendstunden oder nachts bei Fliegeralarm, Störangriffen, Abstürzen zur Stelle waren.⁵³

Da bei Fortdauer des Krieges immer mehr Feuerwehrmänner zum Wehrdienst eingezogen wurden, machte sich auch bei der Esenser Feuerwehr Personalmangel bemerkbar.⁵⁴ Die dadurch in den Reihen der Feuerwehr entstandenen Lücken

50 Vgl. Meldung vom 29.09.1943, in: R o k a h r, Luftgefahr; Horst B e h n k e, Aus der Geschichte der Post in Esens, in: Friesische Heimat, Heft 10, 1997, ohne Seitenangabe.

51 H a m p e, S. 62.

52 Diese Notizen sind im Original als „veraltet“ bezeichnet und gestrichen. Vgl. Notizen zwischen den Luftlagemeldungen vom 13. und vom 16.12.1943, in: R o k a h r, Luftgefahr.

53 H a m p e, S. 367-368; Zur Esenser Feuerwehr siehe Helmut C r e m e r / Horst-Wilhelm L a m b e r t i u. a., 100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Stadt Esens. Jubiläums-Festschrift zum 100jährigen Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Esens, Esens 1986.

54 Von 1924 bis 1934 hatte der Stellmachermeister Johann Thaden die aus einer 1886 gegründeten Turner-Feuerwehr hervorgegangene Freiwillige Feuerwehr Esens geführt. Ihm folgte bis 1935 der Kaufmann Meinhard Wieting. Im selben Jahr wurde der Lehrer Eilt Inho Eilts zum Führer der



Abb. 5: Feuerwehrhelferinnen („Mädelgruppe“) (Sammlung Detlef Kiesé, Esens)

mussten durch Angehörige der Hitler-Jugend sowie Frauen und Mädchen, die als Feuerwehrhelferinnen Dienst taten, geschlossen werden.⁵⁵ Während vieler Übungen mit abgedunkelter Beleuchtung sammelte die Esenser Feuerwehr wichtige Erfahrungen, z.B. bei Kolonnen-Marschfahrten in stockdunkler Nacht, nur ausgerüstet mit Tarnscheinwerfern als Beleuchtung.⁵⁶ Die Kraftfahrzeuge waren mit besonders konstruierten Tarn- und Abblendvorrichtungen versehen, deren Einsatz von der Feuerwehr regelmäßig geübt wurde.⁵⁷

Neben der Rufnummer des Feuerwehrgerätehauses notierte sich der Örtliche Luftschutzleiter in Esens die Fernsprechanchlüsse des Kreisfeuerwehrführers, des Ortsfeuerwehrführers, der Melder und einzelner Wehrmänner. Die Melder, vorwiegend Jugendliche, gehörten zu den Selbstschutzkräften, die während, vor allem aber nach einem Angriff in den Fällen, in denen überörtliche Hilfe gebraucht wurde, so schnell wie möglich die Verbindung mit benachbarten Luftschutzgemeinschaften oder dem nächsten Luftschutzrevier herstellen sollten.⁵⁸

Telefonische Verbindung hielt Bürgermeister Driesen auch mit den verschiedenen Alarmplätzen, an denen sich die einzelnen Gruppen der Feuerwehr bei Fliegeralarm zu sammeln hatten. Waren die Wehrmänner oder Feuerwehrhelferinnen („Mädelgruppen“) an ihrem Alarmplatz, etwa beim Feuerwehrgerätehaus, bei

Freiwilligen Feuerwehr ernannt, und seit 1942 (bis zum Ende des Krieges und darüber hinaus) lag die Führung der Feuerwehr in den Händen des Esenser Kaufmanns Frerich Oldewurtel. Vgl. C r e m e r / L a m b e r t i, S. 18-19, 47, 49, 54.

55 Ebd., S. 54.

56 Vgl. H a n s B r u n s w i g, Feuersturm über Hamburg. Die Luftangriffe auf Hamburg im Zweiten Weltkrieg und ihre Folgen, Stuttgart 1985, S. 89.

57 Vgl. H a m p e, S. 551.

58 Ebd., S. 432.

der Gastwirtschaft „Zur Traube“, am Zollamt oder beim Reichsbahnhof versammelt, meldeten sie dem Örtlichen Luftschutzleiter ihre Einsatzbereitschaft. Auch zur Stadtwacht, der Hilfspolizei, die zum Schutz der Bevölkerung vor entwichenen Gefangenen und anderen Personen, „die im Herumtreiben die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährden“, in den Städten des deutschen Reiches aufgestellt worden war,⁵⁹ hielt der Örtliche Luftschutzleiter Verbindung. Zusätzliche Informationen holte sich die örtliche Luftschutzleitung von der Langeooger Feuerwehr.

Bürgermeister Driesen hatte aber nicht nur mit der Feuerwehr Verbindung zu halten, sondern ebenso zur Reichspost, zur Reichsbahn und zum Reichsarbeitsdienst. So hatte die Deutsche Reichspost vor allem das weitläufige, außerordentlich störungsanfällige Fernmeldenetz zu sichern. Diese Aufgabe oblag in den einzelnen Postämtern den jeweiligen Postgefolgschaften.⁶⁰ Da auch der Flugmelde- und Warndienst bei der Reichsbahn besonders geregelt war, stellte der Esenser Bahnhof für die örtliche Luftschutzleitung eine zusätzliche Nachrichtenquelle dar, weil auch die Eisenbahn-Warnzentralen von den nächstgelegenen Flugwachkommandos laufend Nachrichten über die Luftlage erhielten. Zudem verblieb das betriebswichtige Personal der Eisenbahn bei jeder Luftlage, also auch bei Fliegeralarm, auf den Dienststellen, so dass der Esenser Bahnhof für den Örtlichen Luftschutzleiter jederzeit erreichbar war.⁶¹ Aber auch die Dienststellen des RADs arbeiteten mit dem Örtlichen Luftschutzleiter und den örtlichen Stellen des Reichsluftschutzbundes zusammen. In jedem RAD-Lager wurde eine eigene Luftschutzdienstbereitschaft aufgestellt.⁶² In und bei Esens bestanden zwei Arbeitsdienstlager: das 1937 gegründete Lager für die weibliche Jugend am Herrenwall und das 1939 eingerichtete RAD-Lager für 220 Mann gegenüber dem Marinelager an der Neuharlingersiederstraße.⁶³

Entwicklung der Fliegeralarme in Ostfriesland

In den Aufzeichnungen der Luftschutz-Warnstelle Esens nehmen die Angaben zu den Fliegeralarm- und Entwarnungszeiten einen großen Raum ein. Sie ermöglichen Einblicke in die Entwicklung des Luftkriegs und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Zivilbevölkerung im ländlichen Raum. Da nicht nur die Stadt Esens, sondern auch alle übrigen Warnstellen im Bereich des Luftschutz-Warnkommandos Emden diese Warnbefehle in etwa zeitgleich erhielten, ist anzunehmen, dass auch überall dort die Sirenen heulten und Esens somit symptomatisch für Ostfriesland stehen kann. Deshalb sollen im Folgenden die in der Quelle dokumentierten, in Esens gegebenen Fliegeralarme nach ihrem Beginn, ihrer Dauer, ihrem Ende und – in einigen Fällen – nach dem Anlass für ihre Auslösung dargestellt werden.⁶⁴

59 Christian Zentner / Friedemann Bedürftig (Hrsg.), Das große Lexikon des Zweiten Weltkrieges, München 1988, S. 532.

60 H a m p e , S. 85.

61 Ebd., S. 87.

62 Ebd., S. 84.

63 B e h n k e , Post, ohne Seitenangabe.

64 Die Betrachtung weiterer Alarmsignale (Öffentliche Luftwarnung, Kleinalarm, Vorentwarnung usw.) bleiben dabei unberücksichtigt.



Abb. 6: Im Luftschutzkeller. Zeichnung auf einem 1941 in Ostfriesland und Oldenburg verbreiteten britischem Flugblatt, Codezeichen 524 (Sammlung Rokahr, Esens)

Aus der Anfangsphase des Bombenkriegs, welche die ersten gegenseitigen Luftangriffe auf militärische Ziele, die Luftschlacht um England, die Zerstörung Lübecks durch das „Aerea Bombing“ und den ersten 1.000-Bomber-Angriff der britischen Royal Air Force (RAF) auf Köln umfasst, sind für Esens noch keine Fliegeralarmzeiten überliefert. Die Reihe der nachweisbaren Alarmierungen beginnt erst mit einem Nachalarm, der am 9. Juli 1942, morgens um 1.40 Uhr, ausgelöst wurde, als die RAF die Kriegshafenstadt Wilhelmshaven angriff.⁶⁵ Eine Stunde lang mussten die Esenser in ihren Luftschutzkellern ausharren; um 2.40 Uhr ertönte das Signal „Entwarnung“. Etwa doppelt so lange (2 Stunden, 9 Minuten) hielt der zweite für Esens dokumentierte Fliegeralarm am 14. September 1942 die Einwohner in ihren Schutzräumen fest. Wieder war ein schwerer Bombenangriff der Royal Air Force auf Wilhelmshaven der Grund für diesen Nachalarm, der hier von 23.05 Uhr bis 0.14 Uhr am nächsten Tag andauerte.⁶⁶

Am 26. Februar 1943 wurden die Esenser zum ersten Mal durch einen Tagesalarm aufgeschreckt, nachdem vier Wochen zuvor erstmals amerikanische Bomber über Deutschland erschienen waren. Seitdem warfen britische und amerikanische Kampfflugzeuge Bomben auf deutsche Städte und Industrieanlagen. Die Westalliierten hatten sich auf eine „Combined Bomber Offensive“ geeinigt: Die Amerikaner flogen ihre Präzisionsangriffe bei Tag, die Briten griffen weiterhin nachts

65 Martin Middlebrook / Chris Everitt, Royal Air Force Bomber Command War Diary. An Operational Reference Book: 1939-1945, Suffolk 1990, S. 284; Uphoff, S. 104-105.

66 Middlebrook / Everitt, S. 309; Uphoff, S. 105, 108.

ganze Städte an.⁶⁷ An diesem Februartag hatte die 8. US Army Air Force abermals Wilhelmshaven zum Ziel.⁶⁸ Als die Alarmnachricht um 11.08 Uhr in Esens eintraf, wurde hier sofort Fliegeralarm gegeben; nach 47 Minuten konnte aber schon wieder entwarnt werden.

Nach dem amerikanischen Großangriff auf Wilhelmshaven am 22. März 1943 mussten die Esenser von 14.53 Uhr bis 15.46 Uhr (53 Minuten lang) in ihren Kellern Schutz suchen. Große Teile Wilhelmshavens wurden an diesem Tag in Trümmer gelegt, die Zahl der Todesopfer (73) war erschreckend hoch.⁶⁹ In Reaktion auf diesen verheerenden Angriff, der alle bisherigen übertraf, wurde am Folgetag „wegen der militärischen Lage“ von 1.26 Uhr bis 10.37 Uhr „Alarm ‚Küste‘“ gegeben – mit neun Stunden und elf Minuten die längste Alarmzeit, die in den Luftlagemeldungen der Luftschutz-Warnstelle Esens registriert wurde.⁷⁰

Am 11. Juni 1943 rückte die Luftgefahr recht nahe an Esens heran. Um 11.44 Uhr wurde hier Fliegeralarm gegeben, weil über Langeoog Luftkämpfe stattfanden. Zwei britische Aufklärer stießen dort auf deutsche Jäger, die einen der Eindringlinge abschossen.⁷¹ Schon neun Minuten später konnte in Esens Entwarnung gegeben werden. Um 17.38 Uhr heulte aber schon wieder die Sirene. Das hatte es bis dahin noch nicht gegeben – zweimal Fliegeralarm an einem Tag! Aus der Umgebung der Stadt wurden Brände gemeldet, die Masse der Bomber flog aber weiter nach Wilhelmshaven und warf Sprengbomben in die Stadt.⁷² Zwar gab es dort einige Verletzte, Tote waren an diesem Abend in der Hafenstadt aber nicht zu beklagen.⁷³ Die Esenser mussten bis 19.38 Uhr auf die Entwarnung warten.

In der Nacht zum 28. Juli 1943 warf die Royal Air Force Bomben auf Hamburg, die dort einen Feuersturm entfachten, in dem Tausende von Menschen verbrannten.⁷⁴ An diesem Tag kamen auch die Einwohner von Esens kaum zur Ruhe, denn zum ersten Mal wurde in ihrer Stadt dreimal innerhalb von 24 Stunden Fliegeralarm ausgelöst: von 1.23 Uhr bis 2.50 Uhr, von 8.49 Uhr bis 9.19 Uhr und von 9.40 Uhr bis 10.46 Uhr. Bis zum ersten Bombenangriff auf Esens am 27. September 1943, der im nächsten Abschnitt beschrieben wird, hat es in dieser Stadt seit Jahresbeginn 29-mal Fliegeralarm gegeben. Seitdem stieg die Zahl der Alarme bis zum Jahresende fast auf das Doppelte (54) an.

Am 18. Oktober 1943 hatten die Amerikaner einen Bombenangriff auf Düren geplant. Sie waren bereits über der Nordsee, als sie zurückgerufen wurden, weil das Wetter sich verschlechterte.⁷⁵ Die Briten sandten stattdessen an diesem Tag Minenleger zu den Friesischen Inseln und griffen mit anderen Maschinen Hannover, Duisburg und Berlin an.⁷⁶ Die Esenser mussten daher viermal ihre Luftschutzräume aufsuchen, zweimal am Nachmittag und zweimal am Abend, als die Bomber zurückkehrten. Zwei Tage später, am 20./21. Oktober 1943, flog das

67 Heinz Meyer, Luftangriffe zwischen Nordsee, Harz und Heide, Hameln 1983, S. 45.

68 Roger A. Freeman, Mighty Eighth War Diary, London / New York 1981, S. 40; Uphoff, S. 134-136.

69 Uphoff, S. 137-140.

70 Jürgens, S. 351.

71 Ebd., S. 367.

72 Ebd., S. 366-367.

73 Uphoff, S. 142.

74 Brunswig, S. 211-248; Jürgens S. 375, 377.

75 Freeman, S. 130.

76 Middelbrook / Everitt, S. 438-439.

Bomber Command mit 358 Kampfflugzeugen abermals nach Deutschland ein, diesmal um Leipzig zu attackieren. Kleinere Gruppen griffen zudem Berlin, Köln, Braunschweig und Emden an, oder sie legten vor den niederländischen und den ostfriesischen Inseln Minen.⁷⁷ In Esens wurde deshalb um 19.08 Uhr Fliegeralarm gegeben, der bis 23.22 Uhr anhielt, also vier Stunden und 14 Minuten dauerte.

Am 23. November 1943 begann das Bomber Command der Royal Air Force „the Battle of Berlin“. Der britische Versuch, die Reichshauptstadt durch Flächenbombardements lahm zu legen, sollte mehr als 10.000 Menschen das Leben kosten.⁷⁸ Um 18.45 Uhr löste die Luftschutz-Warnstelle für Esens Fliegeralarm aus. Um 19.19 Uhr wurden starke Einflüge gemeldet, deren Kurs noch nicht erkannt werden konnte. Um 20.15 Uhr sah man schon klarer: „Flieger jetzt in Berlin. Rückkehr in 1 Stunde“, und um 21.30 Uhr stand fest: „Berlin hat entwarnt, Rückflüge sind im Gange.“ In Esens wurde erst um 22.14 Uhr entwarnt.

Allmählich errangen die Royal Air Force und die 8. US Army Air Force die Luftherrschaft über Deutschland. In den ersten Monaten des Jahres 1944 bildeten die deutschen Flugzeugwerke und ihre Zubehöriindustrie das Hauptziel der anglo-amerikanischen Bomber.⁷⁹ In der Regel griffen die alliierten Bomberflotten mehrere Ziele gleichzeitig an, so dass die deutschen Abwehrojäger sich nicht auf einen Gegner konzentrieren konnten. Ihre Taktik der Schein- und Ablenkungsangriffe, die den deutschen Flugmeldedienst täuschen und die deutsche Luftabwehr in falsche Gebiete locken sollte, wurde nach wie vor angewandt und laufend verbessert.⁸⁰ Wie unübersichtlich die Lage nach den eingegangenen Luftlagemeldungen, die jetzt in der Regel vom Luftschutz-Warnteam Emden übermittelt wurden, sich darstellte, verdeutlichen die am 20. Februar bei der Luftschutz-Warnstelle Esens eingegangenen und dort notierten Meldungen. Da die alliierten Bomberflotten an diesem Tag auf ihren Hin- und Rückflügen in unregelmäßigen Abständen nördlich der Ostfriesischen Inseln und südlich von Emden vorbeizogen, befahl das Emdener Luftschutz-Warnteam an diesem Tag fünfmal Fliegeralarm, dreimal am frühen Morgen, je einmal am Nachmittag und am Abend. Bevor nach dem letzten Alarm Entwarnung gegeben werden konnte, schrieb der Esenser Luftschutzposten erleichtert in sein Meldebuch: „Bei den im Raum Borkum und Norderney gemeldeten Feindmaschinen handelt es sich nur um Minenleger. Ein Teil im Abflug nach Westen.“ Während der fünf über den Tag verteilten Fliegeralarmzeiten mussten die Esenser insgesamt sieben Stunden und 31 Minuten in ihren Luftschutzkellern verbringen, sofern sie nicht versucht hatten, sich außerhalb der Stadt in Sicherheit zu bringen.

Im Frühjahr 1944 verstärkten die anglo-amerikanischen Luftstreitkräfte ihre Angriffe auf Verkehrsziele, Flugplätze und Küstenbefestigungen. Um diese Zeit nahmen die Tiefangriffe der alliierten Jagdbomber mit Bomben und Bordwaffen auf Eisenbahnzüge, den Straßenverkehr sowie die Schifffahrt an der Küste und auf den Kanälen beträchtlich zu.⁸¹

77 Ebd., S. 439; Jürgens, S. 395.

78 Werner Girbig, Im Anflug auf die Reichshauptstadt. Die Dokumentation der Bombenangriffe auf Berlin, Stuttgart 2001, S. 102-106; Rolf-Dieter Müller, Der Bombenkrieg 1939-1945, Berlin 2004, S. 250.

79 Georg W. Feuchter, Der Luftkrieg. Entwicklung und Zukunft, Bonn 1954, S. 249.

80 Ebd., S. 250.

81 Ebd., S. 249, 257.

Von Anfang des Jahres bis zum Beginn der Invasion der Alliierten in der Normandie am 6. Juni 1944 hatten die anglo-amerikanischen Bomberverbände an 36 Tagen und in 55 Nächten insgesamt 102 größere Angriffe auf das Reichsgebiet unternommen. Dabei waren 36 Städte getroffen worden, Berlin 17-mal, Braunschweig 13-mal, Frankfurt am Main achtmal, Hannover fünfmal.⁸² Während dieser fünf Monate war in Esens 69-mal Fliegeralarm ausgelöst worden. Danach blieb die hiesige Luftschuttsirene zehn Tage lang stumm, denn um diese Zeit war das Reichsgebiet für die Alliierten offensichtlich nur noch ein Nebenkriegsschauplatz, da in diesem Zeitraum alle Kräfte auf die Vorbereitung zur Invasion konzentriert waren.⁸³ Nachdem die gegnerischen Streitkräfte ihren Bodentruppen durch schwere Bombardements den Weg gebahnt hatten, gelang es den Alliierten, in der Normandie zu landen und von dort aus den Kampf mit den deutschen Heeresverbänden in Frankreich aufzunehmen.⁸⁴

Erstmals nach der gelungenen Invasion wurde am 10. Juni 1944 auch in Esens wieder Fliegeralarm gegeben, der um 0.38 Uhr einsetzte. Das Luftschutz-Warnkommando Emden hatte „stärkere Einflüge im Raum Groningen“ gemeldet. Um 1.35 Uhr kam hier die Meldung an: „Bombenabwürfe über Berlin.“⁸⁵ Die Rückflüge haben begonnen“. Erst um 2.43 Uhr gab die hiesige Warnstelle Entwarnung.

In den folgenden Monaten bildeten Angriffe auf Hydrierwerke, Ö Raffinerien und Öllager den Schwerpunkt der alliierten Luftoffensive gegen Deutschland. Im August kamen Attacken auf Flugplätze und die Luftfahrtindustrie hinzu, während von September bis November vermehrt Eisenbahnanlagen und Wasserwege angegriffen wurden. Zum Jahresende, im Dezember 1944, standen Ölbetriebe und Verkehrsziele gemeinsam ganz oben auf der Liste der anglo-amerikanischen Luftwaffen-Strategen.⁸⁶

Dass die Aktivitäten der gegnerischen Luftwaffe sich nach Beginn der Invasion deutlich gesteigert hatten, lässt sich auch an der Liste der in Esens ausgelösten Fliegeralarme ablesen. In der Zeit vom 10. Juni bis 31. Dezember 1944 musste die hiesige Luftschutz-Warnstelle 129-mal die höchste Alarmstufe auslösen, allein im September 33-mal.

Auch im Jahr 1945 blieb die Zerstörung der deutschen Verkehrswege und Eisenbahnzentren vorrangiges Ziel der Anglo-Amerikaner. Gleichzeitig verstärkten sie ihre massiven Luftschläge gegen deutsche Städte, um das NS-Regime zur Kapitulation zu zwingen.⁸⁷

Obwohl die Hauptmasse der am 13. Februar 1945 gegen Dresden in Marsch gesetzten britischen Bomber südlich von Frankfurt am Main vorbei auf ihr Ziel zuflog, auf einer Route also, die weit vom Emdener Warngebiet entfernt lag, hat auch dieser furchtbare Bombenangriff in den Esenser Luftlagemeldungen seine Spuren hinterlassen. In den Nachtstunden bombardierten die Briten in mehreren Wellen (Doppelschlag) die Elbmetropole und entfachten in der Innenstadt einen Feuersturm.⁸⁸ Etwa gleichzeitig starteten Störfieger weitere tatsächliche

82 Ebd., S. 251.

83 Ebd., S. 249.

84 Vgl. ebd., S. 260.

85 Vgl. Middlebrook / Everitt, S. 526; Girbig, S. 236.

86 Vgl. Feuchter, S. 277-278.

87 Müller, S. 251.

88 Middlebrook / Everitt, S. 663-664; Götz Bergander, Dresden im Luftkrieg.

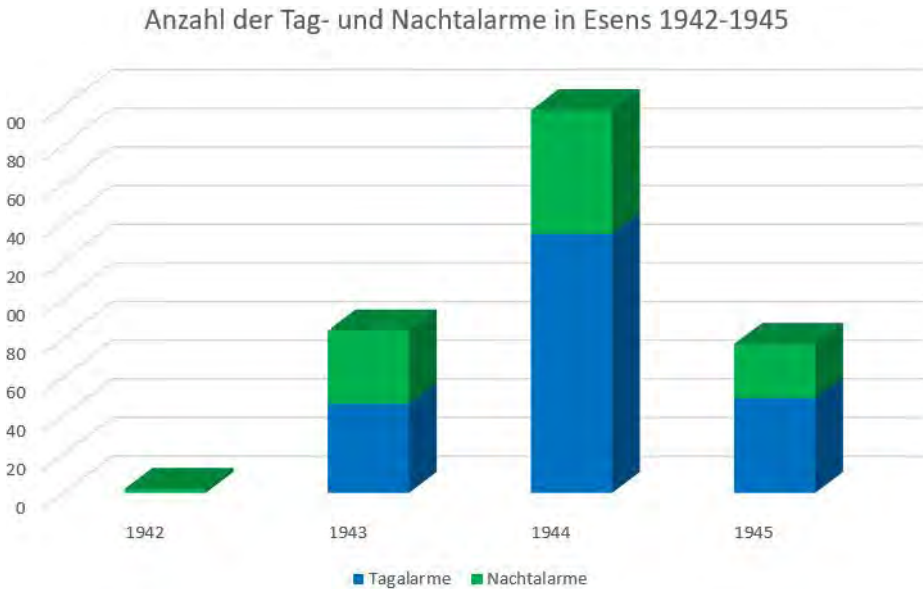


Abb. 7: Anzahl der Alarmtage in Esens 1942-1945 (Rokahr, Luftgefahr, Typoskript)

und vorgetäuschte Angriffe auf zum Teil weitab gelegene Ziele. Meldungen von britischen Luftschlägen gegen Magdeburg und Leipzig (eigentlich Böhlen) sind auch von der Luftschutz-Warnstelle Esens aufgezeichnet worden. Am Mittag des folgenden Tages erschienen die Bomber der 8. USAAF über Dresden und warfen weitere Bombenladungen in die brennende Stadt.⁸⁹ Dass Dresden Hauptziel dieses anglo-amerikanischen Doppelangriffs war, erfuhren die Menschen in Norddeutschland erst aus dem deutschen Wehrmachtsbericht vom 14. Februar. Am Tag darauf hieß es dort: „Umfangreiche Schäden in Wohnvierteln entstanden vor allem in Magdeburg und erneut in Dresden, wo unersetzliche Bau- und Kunstdenkmäler vernichtet sind.“⁹⁰ Wie viele Menschen bei der Zerstörung Dresdens sterben mussten, ist bis heute nicht endgültig geklärt.⁹¹

Allmählich wurde ganz Deutschland zum Kampfgebiet. Die gegnerischen Bomber und Tiefflieger zerstörten fortgesetzt die deutschen Verkehrsanlagen und Wohnstätten und sorgten damit für eine weitgehende Lähmung der Wehrmacht.⁹² Die Front rückte bis zur Teilkapitulation der deutschen Streitkräfte am 5. Mai 1945 immer näher an Ostfriesland heran.⁹³ Zwischen dem 1. Januar und dem 7. April 1945 musste die Luftschutz-Warnstelle Esens an 49 Tagen 77 mal Fliegeralarm geben, am häufigsten mit 40 mal im Monat März.

Vorgeschichte, Zerstörung, Folgen, Würzburg 1998, S. 112-137; Groehler, S. 394.

89 Freeman, S. 439-440; Bergander, S. 138-154; Groehler, S. 395.

90 Gesellschaft für Literatur und Bildung (Hrsg.), Die Wehrmachtsberichte, 1939-1945, Bd.1-3, Köln 1989, hier Bd. 3, S. 445, 447.

91 Vgl. Bergander, S. 210-231.

92 Vgl. Müller, S. 252.

93 Andreas Hillgruber / Gerhard Hümmelchen, Chronik des Zweiten Weltkrieges, Frankfurt a. M. 1966, S. 155.

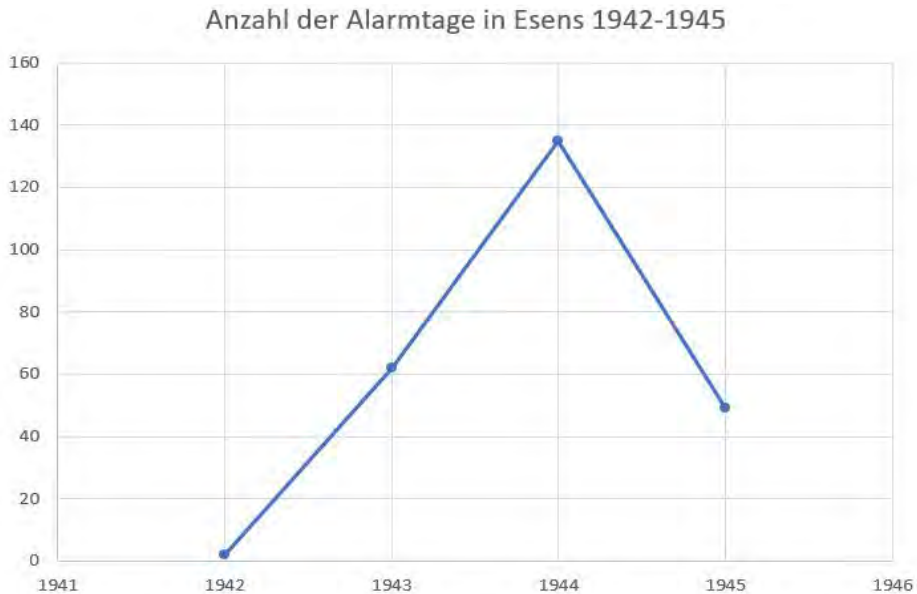


Abb. 8: Anzahl der Tages- und Nachtalarme in Esens 1942-1945 (Rokahr, Luftgefahr, Typoskript)

Eine statistische Auswertung der Fliegeralarme in Esens für den Zeitraum 1942 bis 1945 belegt eindeutig eine kontinuierliche Steigerung der Anzahl. Nachdem 1942 nur an zwei Tagen Alarm gegeben wurde, musste die Esenser Bevölkerung im Jahr darauf bereits an mehr als 62 Tagen die Schutzräume aufsuchen und 1944 sogar an 135 Tagen.⁹⁴ Die Esenser Aufzeichnungen der Luftlagemeldungen enden am 7. April 1945. Deshalb können hier nur die bis dahin verzeichneten 49 Alarmtage des letzten Kriegsjahres erfasst werden.

Ebenso verhält es sich mit der zeitlichen Verteilung der Alarme. Während sich 1943 die Fliegeralarme noch weitgehend gleichmäßig auf Tag und Nacht verteilten, waren es 1944 und auch in den ersten Monaten des letzten Kriegsjahres überwiegend Tagesalarme, die der Esenser Bevölkerung hart zusetzten und sie kaum noch zur Ruhe kommen ließen. Nachdem die Alliierten die Luftüberlegenheit errungen hatten, griff nämlich auch die Royal Air Force ihre Ziele vermehrt bei Tag an, anstatt sich vorwiegend auf Nachtangriffe zu beschränken.⁹⁵

Wird die Dauer zwischen Fliegeralarm und Entwarnung als maßgebliche Zeit angenommen, in der die Bewohner der Stadt Esens ihre Keller- oder Schutzräume aufsuchen mussten, so verbrachten sie 1943 insgesamt etwas mehr als drei Tage in diesen Räumlichkeiten, 1944 dagegen schon mehr als zwei Wochen und 1945 etwa fünf Tage. Bei Berücksichtigung der Öffentlichen Luftwarnungen, Kleinalarme und Vorentwarnungen würden sich diese Ergebnisse zweifellos noch erweitern und präzisieren lassen.

⁹⁴ Ohne „Alarm Küste“ vom 23.03.1943.

⁹⁵ H a m p e , S. 131-132.

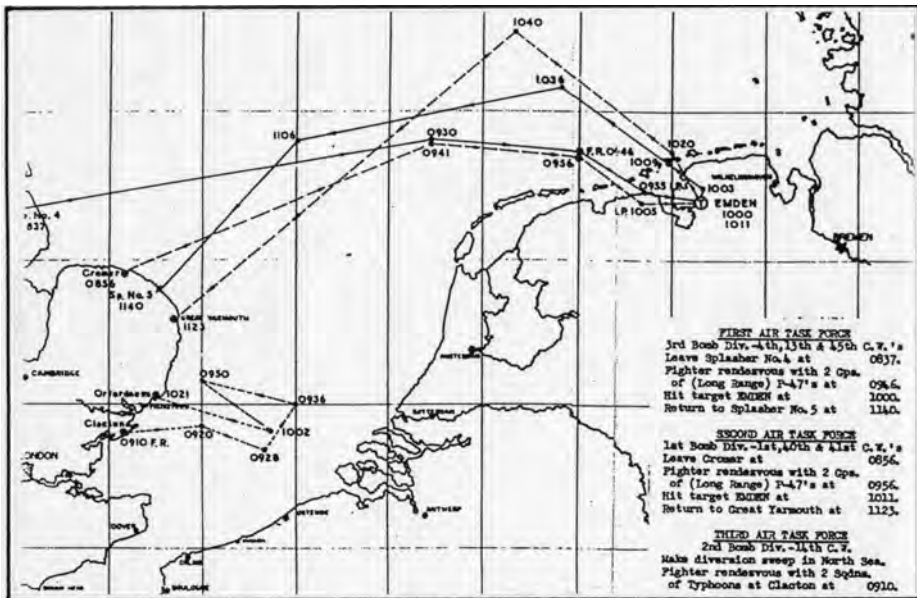


Abb. 9: Luftangriff der 8. US Army Air Force am 27. September 1943 auf Emden; geplante Flugrouten und Zeitplan für drei Bomberdivisionen (Rokahr, Bomben auf die Bärenstadt, S. 5)

Luftangriffe auf Esens

Von 1942 bis 1945 wurde die Esenser Bevölkerung 361 mal vor feindlichen Fliegerangriffen gewarnt. Meistens kamen die Bürger mit dem Schrecken davon, denn in 98 % der Fälle blieb der befürchtete Luftangriff aus oder er galt einer anderen Stadt, doch achtmal folgte auch in Esens nach der Luftwarnung ein Bomben- oder Tieffliegerangriff; bereits der erste von ihnen sollte alle folgenden in seiner Wirkung bei weitem übertreffen.

Am 27. September 1943 startete die 8. US Army Air Force einen Bombenangriff auf Emden. Während die 2. und die 3. Bomberdivision direkt auf die Seehafenstadt angesetzt waren, sollte die 1. Division zur Ablenkung der deutschen Luftabwehr einen Scheinangriff über dem Kanal fliegen.⁹⁶ Die Bomber wurden während der gesamten Angriffsdauer durch starke Jagdverbände vor Angriffen deutscher Jäger geschützt, denn dank neuer Zusatztanks waren die amerikanischen Jagdmaschinen erstmals in der Lage, ihren Bombern bis über dem Angriffsraum Geleitschutz zu geben.⁹⁷ Um 11.00 Uhr hatten die „Fliegenden Festungen“ ihr einziges

96 National Archives and Record Administration Washington: RG 243 (Records of the U. S. Strategic Bombing Survey 2 b 60 [Tactical Mission Report 27. Sept. 1943]; Kriegstagebuch des Vorstehers des Hauptzollamtes, Typoskript, Aurich 1995, S. 93-94; Der Luftangriff vom 27.09.1943 auf die Stadt Esens, NLA AU, Dep. 14, Nr. 2429; Freeman, S. 118; Gerd Rokahr, Bomben auf die Bärenstadt. Die Bombardierung der Stadt Esens im Rahmen des amerikanischen Luftangriffs auf Emden am 27. September 1943. Versuch einer Darstellung nach amerikanischen Quellen, in: Friesische Heimat, Heft 13, 1985; Folkers; Rokahr, Bombenangriff.

97 Rokahr, Bombenangriff, S. 33-34.



Abb. 10: Amerikanisches Luftbild, aufgenommen am 27. September 1943 während eines Bombenangriffs auf Emden (Rokahr, Der Bombenangriff auf Esens, S. 37)



Abb. 11: Die Bombardierung der Stadt Esens am 27. September 1943 (Rokahr, Der Bombenangriff auf Esens, S. 53)

Ziel, nämlich Emden, erreicht.⁹⁸ Sie warfen ihre Spreng- und Brandbomben über der Stadt ab und setzten zum Rückflug an, denn Angriffe auf weitere, vorher festgelegte Zweit- oder Ausweichziele waren nicht vorgesehen.

Da Emden teilweise von Wolken bedeckt war, konnten vier Bombergruppen ihren Auftrag über der Stadt nicht erfüllen; sie drehten deshalb ab und suchten sich „Gelegenheitsziele“. Dabei überflogen die 385. und die 94. Bombergruppe, welche sich bereits auf dem Heimweg befanden, das Harlingerland. Durch eine Lücke in der Wolkendecke sahen die Amerikaner die kleine Stadt Esens unter sich liegen. Nacheinander lösten beide Gruppen ihre Sprengbomben aus, die Bombenteppiche lagen genau im Ziel.⁹⁹

Erstaunlicherweise sind in den Esenser Luftlagemeldungen über diesen Bombenangriff nur wenige, zum Teil unklare Einzelheiten vermerkt. Um 11.03 Uhr soll von Langeoog die Alarmmeldung eingegangen und um 11.04 Uhr in Esens Fliegeralarm gegeben worden sein. Diese handschriftlich eingetragenen Uhrzeiten sind allerdings nachträglich durch Überschreiben geändert bzw. „vorverlegt“ worden: aus „11.08“ wurde „11.03“, aus „11.11“ wurde „11.04“.¹⁰⁰

98 Schwerer viermotoriger Langstrecken-Tagbomber der US Army Air Force (B-17), genannt „Fliegende Festung“. Zusammen mit dem viermotorigen Tagbomber „Liberator“ (B-24) bildete die Fliegende Festung das Rückgrat der amerikanischen Luftstreitkräfte. Vgl. Karlheinz K e n s , Die Flugzeuge des Zweiten Weltkrieges 1939-1945. Eine Flugzeugtypen-Sammlung, München 1969, S. 156-159.

99 R o k a h r , Bombenangriff, S. 51.

100 Meldungen vom 22.09. bis 02.10.1943, in: R o k a h r , Luftlagemeldungen, S. 90 (Abb.).



Abb. 12: Nach dem Luftangriff auf Esens am 27. September 1943 lagen große Teile der Stadt in Trümmern: Blick von der Jücherstraße auf zerstörte Häuser an der Butterstraße (Stadt Esens, Sammlung Albrecht Gerdes)

Die korrigierte Zeitangabe für den Beginn des Fliegeralarms (11.04 Uhr) nennt auch Bürgermeister Driesen in seinem offiziellen Bericht über den Luftangriff vom 27. September 1943 an den Befehlshaber der Ordnungspolizei in Hamburg.¹⁰¹ Seine Zeitangabe zum Beginn des Bombardements (11.15 Uhr) weicht allerdings um einige Minuten von der in den Luftlagemeldungen vermerkten Uhrzeit (11.12 Uhr) ab. Die Amerikaner legten die Dauer ihres Angriffs auf Emden auf „0958-1012“ (10.58-11.12 Uhr mitteleuropäischer Sommerzeit) fest.¹⁰² Nach amerikanischen Angaben hat die Führungsmaschine der Bombergruppen über Esens um 11.00 Uhr 8 Minuten 30 Sekunden das Signal zum Abwurf gegeben.

Der deutsche Wehrmachtsbericht vom 28. September 1943 verkündete nur: „Nordamerikanische Fliegerverbände versuchten am gestrigen Tag im Schutze der Wolken über die Deutsche Bucht nach Nordwestdeutschland einzudringen. Sie wurden von deutschen Jagdgeschwadern zum Kampf gestellt und zersprengt. Damit wurde der vom Feinde beabsichtigte zusammengefaßte Angriff vereitelt. Durch Bombenwürfe auf mehrere Orte und Landgemeinden im Küstenraum entstanden Verluste unter der Bevölkerung und Schäden an Wohnhäusern.“¹⁰³ Allein in Esens kamen bei diesem Luftangriff 165 Menschen ums Leben, die meisten von ihnen Kinder und Jugendliche, die im Keller des Landjahrlagers Schutz gesucht hatten, 50 bis 60 weitere Personen wurden verwundet, 490 obdachlos. Von der Bausubstanz ging der Stadt ein großer Teil verloren; nach dem Angriff zählte man in Esens 66 total zerstörte Wohn- und Geschäftshäuser, drei vernichtete öffentliche Gebäude sowie 383 weitere beschädigte Privathäuser.¹⁰⁴

101 Bericht vom 06.10.1943 über den Luftangriff am 27.09.1943 auf Esens, NLA AU, Dep. 14, Nr. 2429; Abschriften wurden auch dem Regierungspräsidenten in Aurich, der Kreisleitung der NSDAP, dem Landrat und dem Gendarmerie-Kreisführer in Wittmund überreicht.

102 National Archives and Record Administration Washington: RG 243 (Records of the U. S. Strategic Bombing Survey 2 b 60 [Tactical Mission Report 27. Sept. 1943].

103 Wehrmachtsbericht vom 28.09.1943, in: Gesellschaft für Literatur und Bildung, Bd. 2, S. 571.

104 Gerd R o k a h r, Eine Chronik der Stadt Esens. Daten und Fakten, Mutmaßungen und Legenden

Am Abend dieses Unglückstages heulte noch einmal die Sirene. Auch dieser Fliegeralarm ist in den Luftlagemeldungen verzeichnet: Er dauerte von 22.05 Uhr bis 0.50 Uhr des nächsten Tages. In dieser Nacht flog die RAF einen Großangriff auf Hannover.¹⁰⁵

Danach sollte Esens gut ein halbes Jahr lang von feindlichen Luftangriffen verschont bleiben. Erst am 15. April 1944 wurde die Stadt wieder zum Ziel amerikanischer Flugzeuge. Da die hiesige Luftschutzleitung die Luftlagemeldungen inzwischen vom Luftschutz-Warnkommando Emden erhielt, die sehr viel zahlreicher eingingen, auch detaillierter und aussagekräftiger waren als die vorherigen, lässt sich der Verlauf dieses Fliegerangriffs erstmals nach den Esenser Niederschriften rekonstruieren.

Am 15. April 1944 meldete das Luftschutz-Warnkommando Emden um 12.31 Uhr: „Einflug größerer Feindverbände aus dem Seegebiet nordwestlich Amsterdam mit Ostkurs.“ Sieben Minuten später wurde die Spitze der Einflüge 35 km westlich und südwestlich von Leeuwarden mit Ostkurs gesichtet. Diese Meldung war für die Esenser Luftschutzleitung Grund genug, um auch hier um 12.46 Uhr eine Öffentliche Luftwarnung auszulösen. Wenig später tauchten die feindlichen Flieger in mehreren Gruppen zwischen Norden und Emden, westlich der Linie Rheine-Meppen sowie über Norderney und Langeoog auf. Um 13.10 Uhr hatten die „feindlichen Verbände [...] die Reichsgrenze erreicht zwischen Rheine und Meppen“. Kurz darauf standen die „Spitzen der über das Emsland eingeflogenen Feindverbände 30 km vor Osnabrück“.

Mittlerweile hatten die Flugwachen erkannt, dass es sich bei den eingeflogenen „Feindverbänden“ nicht um schwere Kampfflugzeuge, sondern um Jäger handelte. Tatsächlich schickten die Amerikaner an diesem Tag ausschließlich Jagdverbände, insgesamt 616 Maschinen, nach Nordwest- und Mitteldeutschland, wo diese vor allem Fliegerhorste der Luftwaffe angreifen und mit Bordwaffen attackieren sollten.¹⁰⁶ Um 13.22 Uhr wurden vier neue Einflüge gemeldet, deren Stärke wegen des schlechten Wetters noch nicht erkennbar war. Eine Minute später wurde in Esens Fliegeralarm ausgelöst. Die über das Emsland eingeflogenen Verbände standen bereits in breiter Front vor Uelzen, aber auch bei Borkum und Helgoland, bei Leer und südöstlich von Emden kreisten feindliche Jagdgruppen. „Zur Zeit Fliegertätigkeit über Ostfriesland“, lautete die Meldung von 13.57 Uhr; eine Minute später wurde gemeldet: „Feindtätigkeit über Ostfriesland hält an. Schießen mit Bordwaffen und machen Tiefangriffe“.

von den Anfängen bis zur Gegenwart, Esens 2010, S. 263. Nach den ersten Zeitungsberichten hatte es auch in anderen ostfriesischen Städten und Landkreisen Opfer gegeben: in den Städten Emden (11 Tote / 11 Verwundete) und Aurich (13 / 18) und in den Landkreisen Aurich (2 / 10), Norden (2 / 10) und im Landkreis Wittmund (0 / 2). Vgl. Rokahr, Bombenangriff, S. 41-42. Als die amerikanischen Bomber am frühen Nachmittag des 27.09.1943 nach Südostengland zurückflogen, hatten sie einen Toten und 18 Verwundete an Bord, 71 ihrer Kameraden waren vermisst. Vgl. Freeman, S. 118.

105 Middlebrook / Everitt, S. 433-434; vgl. Stadtarchiv Hannover, 1. HR.39, Nr. 93 Fliegerangriff auf die Stadt Hannover vom 27./28.09.1943; Thomas Grabe / Reimar Hollmann / Klaus Mlynek / Michael Radtke, Unter der Wolke des Todes leben... Hannover im Zweiten Weltkrieg, Hamburg 1983, S. 70-71.

106 Freeman, S. 220; Jochen Prien / Peter Rodeike, Jagdgeschwader 1 und 11. Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945, Teil 2, Eutin 1994, S. 865, 867-869.

Was sich um 14.00 Uhr in Esens ereignete, konnte der Protokollant erst später in sein Heft nachtragen: „Tieffliegerangriff mit Bordwaffenbeschuß auf Esens.“ Das war aber keine Meldung des Luftschutz-Warnkommandos Emden; diese Zeile trug der Diensthabende vielmehr aus eigener Kenntnis in die Reihe der Luftlagemeldungen ein.

Während der nächsten Stunde blieb die Luftlage über Ostfriesland zunächst unverändert. Es folgten weitere Meldungen über Flugzeugabschüsse und die einsetzenden Rückflüge der feindlichen Flieger aus Schleswig-Holstein, dem nördlichen Emsland und aus Ostfriesland. Um 14.23 Uhr schoss die Langeooger Flak auf zwei rückkehrende Jagdflugzeuge. Beide Maschinen wurden getroffen und stürzten nördlich der Insel ins Meer. Ein Pilot kam dabei ums Leben, der andere konnte gerettet werden.¹⁰⁷ Um 15.02 Uhr hielten die Rückflüge weiter unvermindert an, um 15.15 Uhr war die Luftgefahr vorbei, in Esens konnte entwarnt werden. Doch schon um 17.20 Uhr wurde noch einmal Öffentliche Luftwarnung gegeben, denn über Wesermünde waren zwei feindliche Flugzeuge gesichtet worden, die Südwestkurs aufgenommen hatten. Ihre Flugroute lässt sich mit Hilfe der Luftlagemeldungen recht gut verfolgen: „17.29 Flugzeuge haben sich geteilt, ein Flugzeug südlich Wangerooze, das andere westlich Aurich, Kurs Nord.“ – „17.31 Das bei Aurich gemeldete Flugzeug steht um 17.30 Uhr bei Esens. Die Maschine schießt laufend mit Bordwaffen.“ – „Ein feindliches Flugzeug steht um 17.34 Uhr ostwärts Leer, das andre hat Langeoog mit Nordwestkurs überflogen.“ – „17.45 Flugzeuge sind mit westlichem Kurs abgeflogen.“ – „17.55 Luftgefahr vorbei! Entwarnung.“

Esens wurde an diesem Tag von fünf Tieffliegern mit Bordwaffen beschossen, dabei erlitten drei Soldaten Verwundungen. Tote waren nicht zu beklagen. Die Bilanz dieses Tages präsentierte wiederum der deutsche Wehrmachtsbericht am 16. April 1944: „Bei Vorstößen nordamerikanischer Jagdverbände nach Nord- und Mitteldeutschland wurden am 15. April 31 feindliche Flugzeuge abgeschossen. Bei der Abwehr dieser Angriffe zeichneten sich leichte Flakbatterien der Luftwaffe, Marineflak und Hafenschutzboote besonders aus.“¹⁰⁸

Nachdem in den frühen Morgenstunden des 5. Oktober 1944 das Luftschutz-Warnkommando Emden einzelne Flugzeuge gemeldet hatte, die sich nördlich der Inseln Borkum und Juist sowie südlich von Helgoland bewegten, verfolgten die Flugwachen drei Stunden später nur die Routen zweier Aufklärer, bis sie um 10.24 Uhr zwei Bomberverbände nördlich der Inseln Ameland und Juist bemerkten. Diese gehörten zu der insgesamt 227 Lancaster-Bomber zählenden Luftflotte, welche die Briten an diesem Tag nach Wilhelmshaven entsandten.¹⁰⁹ Zum ersten Mal seit 1939 flogen die Briten wieder einen Tagesangriff gegen eine im Deutschen Reich gelegene Stadt, bei dem sie, vielleicht weil die Tageszeit für sie so ungewohnt war, ihre Spreng- und Brandbomben nur verstreut über das unter einer Wolken- und Dunstdecke verborgene Stadtgebiet verteilen konnten.¹¹⁰ Deshalb blieben die Schäden relativ gering.

107 Jürgens, S. 431.

108 Gesellschaft für Literatur und Bildung, Bd. 3, S. 82.

109 Middlebrook / Everitt, S. 594; Jürgens, S. 487. Um 10.26 Uhr wurde dort Fliegeralarm ausgelöst. Frerichs, S. 258.

110 Vgl. Uphoff, S. 150.



Abb. 14: Das Wilhelmshavener Rathaus nach dem 15. Oktober 1944 (Stadtarchiv Wilhelmshaven, StA WHV-5050_K2_M3_2b [1])

bis 20.01 Uhr gingen wiederholt Meldungen an die Luftschutz-Warnstelle Esens über Bombenabwürfe auf Wilhelmshaven ein.¹¹⁴

Erst mit dem Abflug der letzten Bomber gegen 20.33 Uhr endete der bisher schwerste Nachtangriff der Briten auf Wilhelmshaven.¹¹⁵ Die Bevölkerung hatte 56 Tote zu beklagen, 931 Gebäude waren völlig zerstört worden, 19.800 Obdachlose mussten u.a. auch in Esens untergebracht werden.¹¹⁶ Rolf Uphoff resümierte in seinem Buch über den Bombenkrieg in Wilhelmshaven: „Vom Luftdruck der Luftminen und Bomben eingedrückt, von Flüssigkeitsbomben ausgeglüht. Das alte Wilhelmshaven war nicht mehr! Das gesamte Altstadtgebiet bis über die Wertstraße hinaus wurde ein Trümmerfeld.“¹¹⁷

Während die Bomben auf Wilhelmshaven fielen, wurde um 19.40 Uhr ein „Bombenabwurf im Raum Baltrum“ gemeldet, eine Beobachtung, die sich wenige Minuten später als falsch herausstellte. Eben um diese Zeit fielen aber Bomben auf Esens. Dieser Luftangriff scheint dem Luftschutz-Warnkommando Emden allerdings nicht gemeldet worden zu sein, jedenfalls wurde er nicht in die Esenser

114 „Um 19.33 auf Wilhelmshaven Bombenabwurf.“ – „19.41 Konzentrischer Anflug auf Wilhelmshaven. Laufend Bombenabwurf auf Wilhelmshaven.“ – „19.42 Weitere Bombenabwürfe auf Wilhelmshaven.“ – „19.43 Bombenabwurf auf Wilhelmshaven hält an. Rückflüge aus dem Raum Wilhelmshaven mit Nord- und Nordwestkurs.“ – „19.48 Weitere [Bombenabwürfe] auf Wilhelmshaven.“ – „19.51 Bombenabwurf auf Wilhelmshaven hält an. Laufend Rückflüge nordwärts der ostfriesischen Inselkette mit Westkurs.“ – „20.01 Zur Zeit stehen zwei Verbände über Ostfriesland im Anflug auf Wilhelmshaven.“ R o k a h r, Luftgefahr.

115 Uphoff, S. 155.

116 Frerichs, S. 264.

117 Uphoff, S. 156.

Niederschriften aufgenommen, auch nicht nachträglich darin vermerkt. In seinem Bericht schrieb der Esenser Bürgermeister am 21. Oktober 1944, dass um 18.47 Uhr Sirenenalarm ausgelöst worden sei.¹¹⁸ „In der Folgezeit wurde das Stadtgebiet laufend von sehr starken feindlichen Flugzeugverbänden in ostwärtiger Richtung überflogen. Etwa ab 19.40 Uhr begannen Rückflüge über das Stadtgebiet nach Westen, wobei auch die Überflüge aus dem Westen noch anhielten. Ab 19.40 Uhr bis 20.00 Uhr fielen laufend Spreng- und Brandbomben auf die nähere und weitere Umgebung des Stadtgebietes und auf den Südtel der Stadt.“ Dabei wurde der Reichsbahnhof schwer getroffen, 60 Häuser erlitten Schäden, aber Menschen kamen an diesem Abend nicht zu Schaden. Auch in der Umgebung von Esens, z.B. in Holtgast und Schweindorf, gingen Bomben nieder, die mehrere Gehöfte zerstörten.¹¹⁹

Noch viermal wurde Esens bei Luftangriffen getroffen, worüber die Luftlagemeldungen, deren Einträge am 7. April 1945 enden, jedoch keine Auskünfte mehr geben können. So kreiste in der Nacht vom 21. zum 22. April ein einzelnes Flugzeug über Esens und schoss mit Bordwaffen (23.00 Uhr). Kurz vor 1.45 Uhr kurvte wieder ein Einzelflugzeug im Esenser Raum. Die Maschine warf um 1.50 Uhr eine leichte Minenbombe auf einen Acker im Südtel der Stadt. Insgesamt wurden dabei etwa 50 Häuser beschädigt, ein Mann wurde verwundet. Nach dem Bericht des Esenser Bürgermeisters beunruhigte die „zunehmende Tieffliegerätigkeit die Bevölkerung“ so stark, „dass erneut eine Abwanderung der Bevölkerung auf das Land besonders für die Nacht eingesetzt hat, weil bombensichere Luftschutzräume nicht vorhanden sind. Der mangelhafte Schutz wird besonders stark von den Evakuierten aus W[ilhelms]haven empfunden.“¹²⁰

Am 25. April 1945, nachdem RAF-Bomber mit einem Großangriff auf Wangerooge innerhalb von 15 Minuten die Insel weitflächig zerstört hatten,¹²¹ warf gegen 23.10 Uhr ein einzelnes Flugzeug zwei leichte Minen auf den Südtel der Stadt Esens; zehn Häuser wurden dabei schwer, 50 leicht beschädigt. Tote oder Verletzte gab es danach nicht zu beklagen.¹²²

Während der Nacht vom 26. zum 27. April 1945 kreisten wiederholt Mosquito-Störflugzeuge im Raum Esens; eines von ihnen warf um 0.40 Uhr auf den Nordteil der Stadt zwei leichte Minenbomben ab. „In dieser Nacht wurden zwei Frauen getötet, eine weitere Frau erlitt Verwundungen. Auch Gebäudeschäden hatte es gegeben: ein Haus war schwer, 20 weitere waren leicht beschädigt. Fünf obdachlose Personen mussten behelfsmäßig untergebracht werden“, heißt es im Bericht des Esenser Bürgermeisters.¹²³ Schließlich erfolgte am 3. Mai 1945 der letzte Luftangriff auf die Kleinstadt Esens, bei dem ein Jagdbomber eine Sprengbombe abwarf, die drei Frauen tötete, ein Haus an der Bahnhofstraße zerstörte

118 Bericht vom 21.10.1944 über den Luftangriff auf Esens am 15.10.1944, NLA AU, Dep. 14 Nr. 2429.

119 Kriegstagebuch, S. 113.

120 Bericht vom 23. oder 25.04.1945 über den Luftangriff am 21./22.04.1945 auf Esens, NLA AU, Dep. 14 Nr. 2429.

121 Middlebrooke / Everitt, S. 700; Jürgens, S. 584-615.

122 Bericht vom 27.04.1945 über den Luftangriff am 25.04.1945 auf Esens, NLA AU, Dep. 14 Nr. 2429.

123 Bericht vom 28.04.1945 über den Luftangriff am 27.04.1945 auf Esens, NLA AU, Dep. 14, Nr. 2429; Middlebrooke / Everitt, S. 701.

und mehrere Nachbarhäuser beschädigte.¹²⁴ Obwohl Esens vermutlich nie auf einer Zielliste der alliierten Einsatzplaner gestanden hatte, war die ostfriesische Kleinstadt von 1943 bis 1945 insgesamt acht Mal – mehr oder weniger zufällig – ins Visier der feindlichen Bomben- und Bordschützen geraten.

Zusammenfassung

Seit 1933 informierte der Reichsluftschutzbund die deutsche Bevölkerung über zahlreiche Möglichkeiten, sich vor den verheerenden Wirkungen feindlicher Luftangriffe in einem zukünftigen Krieg zu schützen. Eine wichtige Voraussetzung für die Effizienz dieser Schutzmaßnahmen war ein gut funktionierender Warndienst, der die Bewohner des Deutschen Reiches rechtzeitig vor Luftangriffen warnen konnte. In vielen größeren Städten wurden Luftschutz-Warntentralen, die späteren Luftschutz-Warnkommandos, eingerichtet, welche die Luftschutz-Warnstellen in ihrem Warnbereich mit aktuellen Luftlagemeldungen versorgten. Seit Ende Dezember 1943 war auch die Stadt Esens an das Netz des für Ostfriesland zuständigen Emdener Luftschutz-Warnkommandos angeschlossen. Zu anderen zivilen und militärischen Verbindungsstellen bestand seitdem nur noch gelegentlich Kontakt, zum Beispiel wenn die Hauptverbindung ausgefallen war. Als Örtlicher Luftschutzleiter trug Bürgermeister Heinrich Driesen die Verantwortung für den Luftschutz in seiner Stadt. Von besonderer Bedeutung für den lokalen Luftschutz war eine ständige enge Verbindung mit der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr, die bei Fliegeralarm stets in Bereitschaft sein musste, aber auch bei Lösch- und Aufräumarbeiten nach Bombenangriffen auf benachbarte Städte zum Einsatz kam. Die zahlreichen Zeitangaben zu Fliegeralarm und Entwarnung lassen erahnen, wie belastend die Vielzahl der Alarme für die Bevölkerung gewesen sein muss, denn die Sirene heulte ja auch, wenn das eigene Gebiet nur überflogen, aber nicht angegriffen wurde.

Viele Städte in Deutschland, darunter Emden und Wilhelmshaven, hatten ungleich schwerer unter den Folgen des Bombenkriegs zu leiden, weit mehr Opfer zu beklagen und ein größeres Maß an Zerstörung zu verzeichnen als die Kleinstadt Esens. Dennoch wurde Esens von 1943 bis zum Kriegsende acht Mal zum Ziel alliierter Luftüberfälle, die sich jeweils während groß angelegter Bombenangriffe auf bedeutendere Städte und Industrieanlagen ereigneten. Obwohl Esens als ziviles Ziel galt, trafen die britischen und amerikanischen Flieger stets die Stadt und ihre Bewohner. Das nahe gelegene Marinelager als einziges militärisches Objekt weit und breit blieb von Luftangriffen verschont. In Esens gab es keine bombensicheren Luftschutzräume, so dass viele Menschen bei Fliegeralarm die Stadt verließen und versuchten, sich auf freiem Feld in Sicherheit zu bringen.

Inwieweit die hier beschriebenen Luftlagemeldungen und Alarmbefehle mit anderen Unterlagen über Luftangriffe auf bestimmte Städte übereinstimmen, sie vielleicht sogar ergänzen können, soll hier – stellvertretend für viele andere Orte – am Beispiel der Stadt Esens demonstriert werden.

124 Folkert E d e n, Betrifft: Teilweise Zerstörung der Stadt Esens durch Feindflugzeuge am 27.09.1943 (Typoskript), Esens 1965 (Kopie im Bes. d. Verf.), Blatt 5.

Literatur

- Horst B e h n k e , Aus der Geschichte der Post in Esens, in: Friesische Heimat, Heft 10, 1997, ohne Seitenangabe.
- Horst B e h n k e , Das Telegraphenamnt Emden, Große Osterstraße. Aus den Aufzeichnungen des Telegraphenamtes Emden vom 6. September 1944, in: Postgeschichtliche Blätter Weser-Ems, Bd. II, Heft 11, S. 149-151, online abrufbar unter: https://bunkermuseum.de/pdf/angriffe_emden/telegrafenamnt_emden_6_september_1944.pdf.
- Götz B e r g a n d e r , Dresden im Luftkrieg. Vorgeschichte, Zerstörung, Folgen, Würzburg 1998.
- Hans B r u n s w i g , Feuersturm über Hamburg, Stuttgart 1985.
- Helmuth C r e m e r / Horst-Wilhelm L a m b e r t i u. a., 100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Esens. Jubiläums-Festschrift zum 100jährigen Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Esens, Esens 1986.
- Folkert E d e n , Betrifft: Teilweise Zerstörung der Stadt Esens durch Feindflugzeuge am 27.9.1943 (Typoskript), Esens 1965 (Kopie in Bes. d. Verf.).
- Georg W. F e u c h t e r , Der Luftkrieg. Entwicklung und Zukunft, Bonn 1954.
- Hans F o l k e r s , Als die Stadt Esens weinte. Die Bombardierung der Stadt Esens am 27. September 1943, Esens 1998.
- Roger A. F r e e m a n , Mighty Eighth War Diary, London / New York 1981.
- Jörg F r i e d r i c h , Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg, München 2002.
- Gesellschaft für Literatur und Bildung (Hrsg.), Die Wehrmachtsberichte 1939-1945, Bd.1-3, Köln 1989.
- Norbert G i e s e , Flugplatz Marx, hrsg. vom Arbeitskreis Flugplatz Marx - Gemeinde Friedeburg, Friedeburg 2007.
- Werner G i r b i g , Im Anflug auf die Reichshauptstadt. Die Dokumentation der Bombenangriffe auf Berlin, Stuttgart 2001.
- Friedhelm G o l ü c k e , Schweinfurt und der strategische Luftkrieg 1943. Der Angriff der US Air Force vom 14. Oktober 1943 gegen die Schweinfurter Kugellagerindustrie, Paderborn 1980.
- Thomas G r a b e / Reimar H o l l m a n n / Klaus M l y n e k / Michael R a d t k e , Unter der Wolke des Todes leben.... Hannover im Zweiten Weltkrieg, Hamburg 1983.
- Olaf G r o e h l e r , Bombenkrieg gegen Deutschland, Berlin 1990.
- Erich H a m p e (Hrsg.), Der zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg. Dokumentation und Erfahrungsberichte über Aufbau und Einsatz, Frankfurt a. M. 1963.
- Andreas H i l l g r u b e r / Gerhard H ü m m e l c h e n , Chronik des Zweiten Weltkrieges, Frankfurt a. M. 1966.
- Dietrich J a n ß e n , „Akute Luftgefahr“ für Emden. Meldungen des Drahtfunks und Planquadratkarte des Reichsgebietes, 2014, online abrufbar unter: https://bunkermuseum.de/pdf/luftschutz/alarm_1945.pdf.
- Dietrich J a n ß e n , Das Luftschutzkriegstagebuch der Stadt Emden für den Zeitraum Januar – Mai 1945, Emden 2004, online abrufbar unter: https://bunkermuseum.de/pdf/angriffe_emden/lk_kriegstagebuch_emden_1945.pdf.
- Dietrich J a n ß e n , Emden geht unter. Zerstörung und Kriegsende 1944-1945, Gutenberg-Gleichen 2004.
- Hans-Jürgen J ü r g e n s , Zeugnisse aus unheilvoller Zeit. Ein Kriegstagebuch über die Ereignisse 1939-1945 im Bereich Wangerooge-Spiekerooog-Langeoog, Jever 1989.

- Karlheinz K e n s , Die Flugzeuge des Zweiten Weltkrieges 1939-1945. Eine Flugzeugtypen-Sammlung, München 1969.
- Kriegstagebuch des Vorstehers des Hauptzollamtes Emden, Typoskript, Aurich 1995.
- Heinz M e y e r , Luftangriffe zwischen Nordsee, Harz und Heide, Hameln 1983.
- Martin M i d d l e b r o o k / Chris E v e r i t t , Royal Air Force Bomber Command War Diary. An Operational Reference Book: 1939-1945, Suffolk 1990.
- Rolf-Dieter M ü l l e r , Der Bombenkrieg 1939-1945, Berlin 2004.
- N. N., Stadt Esens, in: Ostfreesland, Kalender für Jedermann, 25. Jg., 1937, S. 83-84.
- N. N., Stadt Wittmund, in: Ostfreesland, Kalender für Jedermann, 25. Jg., 1937, S. 82.
- N. N., Was ist Kleinalarm?, in: Ostfriesischer Kurier vom 28.09.1944.
- N. N., Ein neues Warnsignal: „Akute Luftgefahr“ eingeführt. Alarmierung in frontnahen Gebieten mit sofortiger Wirkung geändert, in: Ostfriesischer Kurier vom 28.09.1944.
- Ingo O b s t f e l d , Langeoog. Chronik einer ostfriesischen Insel, Langeoog 1995.
- Jochen P r i e n / Peter R o d e i k e , Jagdgeschwader 1 und 11. Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945, Teil 2, Eutin 1994.
- Präsidium des Reichsluftschutzbundes (Hrsg.), 1000 Worte Luftschutz, Berlin 1938.
- Gerd R o k a h r , Bomben auf die Bärenstadt. Die Bombardierung der Stadt Esens im Rahmen des amerikanischen Luftangriffs auf Emden am 27. September 1943. Versuch einer Darstellung nach amerikanischen Quellen, in: Friesische Heimat, Heft 13, 1985.
- Gerd R o k a h r , Der Bombenangriff auf Esens am 27. September 1943. Annäherung an ein schwieriges Thema, Esens 2003.
- Gerd R o k a h r , Eine Chronik der Stadt Esens. Daten und Fakten, Mutmaßungen und Legenden von den Anfängen bis zur Gegenwart, Esens 2010.
- Gerd R o k a h r , Luftgefahr. Aufzeichnungen der Luftschutz-Warnstelle Esens über geführte Telefongespräche und eingegangene Luftlagemeldungen, 1942-1945 (vollständige Transkription der Esenser Luftlagemeldungen im Niedersächsischen Landesarchiv – Abt. Aurich, Dep. 14, Nr. 2874-Nr. 2876), Typoskript (aktuelle Fassung), Esens 2019, online abrufbar unter: https://www.ostfriesischelandschaft.de/fileadmin/user_upload/BIBLIOTHEK/Dokumente/Rokahr_Luftgefahr.pdf.
- Gerd R o k a h r , Luftlagemeldungen. Aufzeichnungen der Luftschutz-Warnstelle Esens aus dem Zweiten Weltkrieg. Eine neue Quelle zum Luftkrieg in Ostfriesland, in: Harlinger Heimatkalender, Bd. 70, 2019, S. 89-96.
- Hans S t ö b e r , Der Kampf um Ostfriesland. Darstellung der Ereignisse in den letzten Kriegstagen, in: Unser Ostfriesland, Heft 9, 1975.
- Dietmar S ü ß , Tod aus der Luft. Kriegsgesellschaft und Luftkrieg in Deutschland und England, München 2011.
- Rolf U p h o f f , Als der Tag zur Nacht wurde – und die Nacht zum Tage. Wilhelmshaven im Bombenkrieg, Oldenburg 1992.
- Christian Z e n t n e r / Friedemann B e d ü r f t i g (Hrsg.), Das große Lexikon des Zweiten Weltkrieges, München 1988.

