

Die amerikanischen Luftangriffe auf Westerburg im März 1945

5. März 1945

An diesem Tag vermerken die *Geheimen Tagesberichte der deutschen Wehrmachtführung im 2. Weltkrieg 1939 - 1945* unter der Rubrik *Luftlage Reich* u.a. folgende Meldung über einen Bombenangriff im Westerwald:

„Westerburg: 80 Sprengbomben. Strecke Westerburg – Hergenroth für 2 Tage gesperrt“

Viele Westerburger Einwohner vermuteten, daß sich dieser Luftangriff gegen eine auf der Marienhöhe postierte und durch den Feind erfolgreich angepeilte Funkstelle der Wehrmacht gerichtet hatte; abweichend zu dieser Vermutung hielt das Kriegstagebuch des ArtRgt. (mot) z.b.V. 901 - dieses Regiment führte in den ersten Monaten des Jahres 1945 den V2-Einsatz im Westerwald durch - folgende Eintragung fest:

"Rege Überflüge über dem Einsatzraum durch Bomber und Jaboverbände. 25 Maschinen Bombenabwurf nördlich von Westerburg. Angriffsziel Eisenbahnbrücke, 100 Bomben weit verstreut, Brücke nicht getroffen. Flak keine Gefechtstätigkeit, da Flughöhe über 3.000 m."

Für die Vormittagsstunden hatten die Einsatzplaner der 9. Bombardment Division (9. USAAF) u.a. die Zerstörung von Eisenbahnanlagen in Wetzlar vorgesehen, wozu die 323. und die 394. Bombardment Group - beide mit zweimotorigen Bombern des Typs B-26 Marauder ausgestattet - eingeplant waren. Während die Maschinen der 394. Bombardment Group ihr Primärziel wie geplant angreifen konnten, bekam die der 323. Bombardment Group zugeteilte Pfadfinder-Maschine der 1. Pathfinder Squadron über Wetzlar kein Signal des Funknavigationssystems, so daß der Gruppenführer entschied, nun das geplante Sekundärziel, den Eisenbahnknotenpunkt in Westerburg, anzufliegen. Die Gruppe war mit insgesamt 37 mittleren Bombern um 8:30 Uhr auf ihrer Basis gestartet und teilte sich in zwei Boxes auf, wobei die Flugzeuge folgende Funktionen inne hatten:

- Eine Pfadfinder-Maschine zur Zielfindung bei schlechter oder nicht vorhandener Bodensicht und zur Bestimmung des Zeitpunkts zum Bombenabwurf. Zu diesem Zweck waren die B-26 der 1. Pathfinder Squadron mit dem Funknavigationssystem

OBOE (auch als *Equipment* bezeichnet) ausgestattet, das auf zwei voneinander entfernt in Großbritannien eingerichteten Sendestationen basierte. Jede dieser Stationen bildete einen Sendekreis - jeweils als *Cat* und *Mouse* bezeichnet - wobei der Schnittpunkt der beiden Sendekreise auf das zu treffende Ziel ausgerichtet war. Die Empfangs- und Sendeanlagen waren an Bord der B-26 im zweiten Bombenschacht eingerüstet, mit der Folge daß die Pfadfinder-Maschinen nur noch die Hälfte der üblichen Bombenlast tragen konnten, in den meisten Fällen waren sie mit vier Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) beladen. Wenn im Folgenden von Fehlfunktionen der technischen Ausrüstung der Pfadfinder-Maschinen die Rede ist, so waren dies in den wenigsten Fällen technische Defekte. Überwiegend beruhten die Fehlfunktionen auf nicht oder nicht korrekt empfangenen Signalen der Sendestationen mit der Folge, daß ein Kreuzungspunkt der beiden Signale nicht ermittelt werden konnte. Bei Bodensicht über dem Zielgebiet erfolgte die Bestimmung des Zielpunktes anhand des optischen NORDEN-Bombenzielgeräts. In der Regel waren zudem einige Maschinen der Bombardment Groups der 9. USAAF mit dem Funknavigationssystem GEE ausgestattet, das nach einem anderen Prinzip als OBOE arbeitete, auf drei Signalen basierte und deutlich anfälliger gegenüber gegnerischen Störmaßnahmen war.

- Drei Window-Maschinen zum Abwurf von Aluminiumstreifen (*CHAFF*) zwecks Störung der deutschen Funkmeßgeräte (= Radargeräte) und damit Verhinderung der genauen Ortung des Verbands durch die gegnerische Jagd- und Flakabwehr (teilweise auch mit Bombenbeladung)
- 33 Maschinen, beladen mit jeweils acht Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg)

Wenige Minuten nach 11:00 Uhr und nach Vorgabe des gruppeneigenen GEE-Gerätes warfen 33 Marauder der 323. Bombardment Group aus Höhen zwischen 11.000 ft. (ca. 3.350 m) und 11.700 ft. (ca. 3560 m) insgesamt 260 Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) auf das Sekundärziel *Railway Junction Westerburg* ab; eine B-26 konnte aus mechanischen Gründen ihre Bombenlast nicht absetzen. Zum Zeitpunkt des Angriffs lag eine geschlossene Wolkendecke (10/10) über dem Ziel, so daß eine visuelle Beobachtung nicht möglich war; der Erfolg des Angriffs konnte von den Bomberbesatzungen daher nicht beurteilt werden. Ohne Verluste erlitten zu haben, landete der Verband um 14:15 Uhr wieder auf seinem Heimatstützpunkt. Insgesamt bot die 9. USAAF an diesem Tag 638 mittlere Bomber auf, von denen immerhin 624 über Feindgebiet zum Einsatz gelangten, die u.a. die Zerstörung von sechs rechtsrheinischen Bahnanlagen und einem Verkehrsknotenpunkt zum Ziel hatten, um hierdurch die Verstärkung der durch die alliierten Bodentruppen auf den Rhein zurückgedrängten deutschen Truppenteile aus östlicher Richtung zu verhindern.

9. März 1945

Sowohl die 8. als auch die 9. USAAF standen am 9. März 1945 einmal mehr mit einer Vielzahl von schweren und mittleren Bombern gegen eine ganze Reihe von Zielen in Deutschland im Einsatz. Die 9. USAAF bot hierbei im Rahmen ihrer *Interdiction Campaign* 685 mittlere Bomber der Typen B-26 Marauder, A-20 Havoc und A-26 Invader auf, von denen 674 tatsächlich über feindlichem Gebiet zum Einsatz gelangten, um die deutschen Truppen an der Rheinfront - und hier insbesondere an dem seit dem 7. März 1945 bestehenden rechtsrheinischen amerikanischen Brückenkopf bei Remagen - von den rückwärtigen Verbindungen, d.h. von dem benötigten Nachschub und von Truppenverstärkungen, abzuschneiden. Neben Angriffen auf eine Munitionsfabrik und Depoteinrichtungen lag daher der Schwerpunkt für die Bomberbesatzungen dieser alliierten Luftflotte - die an diesem Tag größtenteils zwei Mission, eine am Vormittag und eine am Nachmittag, fliegen mussten - in der Zerstörung von Eisenbahnanlagen in Wiesbaden, Niedernhausen, Butzbach und Nastätten, um so zu verhindern, dass auf dem Schienenweg deutsche Verstärkungen aus südlicher Richtung kommend an die Brückenkopffront herangeführt werden konnten.

Der mit zweimotorigen Bombern des in jenen Tagen modernsten amerikanischen Typs Douglas A-26 Invader ausgestatteten 416. Bombardment Group der 9. Bombardment Division (9. USAAF) oblag hierbei die Bombardierung der *Marshalling Yards* (Eisenbahnanlagen) in Butzbach als Primärziel. Für den Fall, dass dieses Ziel nicht planmäßig attackiert werden konnte, war das *Communication Center* (Verkehrsknotenpunkt) Westerburg als Sekundärziel in den Einsatzbefehlen verzeichnet. Zu dem Einsatzziel Butzbach starteten am 9. März 1945 ab 9:06 Uhr insgesamt 43 Maschinen auf dem Flugplatz von Laon-Athies (Region Picardie im nordöstlichen Teil Frankreichs), der mit der alliierten Kennung A-69 versehen war. Es waren dies 41 A-26 von der 416. Bombardment Group sowie zwei B-26 (Pfadfinder-Maschinen) von der 1. Pathfinder Squadron. Der Verband gliederte sich in zwei sogenannte Boxes, die jeweils aus einer B-26 und 19 A-26 bestanden (drei sogenannte *Flights* zu je sechs Maschinen zzgl. einer Reservemaschine), die allesamt Sprengbomben mit sich führten. Insgesamt drei A-26 fungierten als Window-Maschinen, die dem Hauptverband voraus flogen und in regelmäßigen Abständen Bündel von Aluminiumstreifen abwarfen. Die Bombenbeladung der A-26 bestand aus jeweils sechs Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg).

Die I. Box, die von Major L. F. Dunn geführt wurde, weilte in der Zeit von 10:59 Uhr bis 11:10 Uhr über dem Zielgebiet Butzbach und warf aus einer Höhe von 13.500 ft. (ca. 4.115 m) 117

Bomben (von insgesamt 118 mitgeführten) planmäßig und nach Anweisung der Pfadfinder-Maschine über dem Primärziel ab. Da über dem Zielgebiet aufgrund einer geschlossenen Wolkendecke, die bis in eine Höhe von 4.500 ft. (ca. 1.370 m) reichte, keine Bodensicht zum Einsatz der optischen Bombenzielgeräte des Typs NORDEN herrschte, gab die von 1st Lieutenant J. A. Hauser geflogene Pfadfinder-Maschine das Signal zum Bombenabwurf für die I. Box unter Einsatz ihrer technischen Ausrüstung, hier unter Verwendung des britischen Funknavigationssystems OBOE.

Weniger Erfolg als die I. Box hatte hingegen die von 1st Lieutenant O. J. Brown kommandierte II. Box, da die technische Ausrüstung deren Pfadfinder-Maschine eine kurzzeitige Fehlfunktion hatte, so dass die Formation ihr Zielgebiet überflog, ohne das entsprechende Freigabesignal zum Bombenabwurf zu bekommen. Der Verbandsführer der II. Box entschied nun, das geplante Sekundärziel anzugreifen, den Verkehrsknotenpunkt Westerburg. Unter Einsatz des gruppeneigenen GEE-Gerätes warfen 19 A-26 der II. Box gegen 11:00 Uhr aus einer Höhe von 10.600 ft. (ca. 3.230 m) 114 Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) auf das Sekundärziel ab. Die der II. Box zugeteilte und von Captain D. A. Philips pilotierte B-26 der 1. Pathfinder Squadron entledigte sich ihrer Bombenlast von vier Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) nach vorliegenden amerikanischen Unterlagen ohne Bodensicht auf ein Gelegenheitsziel, dessen Position mit „*Nassau – WM049005*“ angegeben wird. Hier besteht allerdings ein Dissens innerhalb dieser Ortsbestimmung, da die Koordinate WM-049005 einem Punkt zwischen Otterberg und Enkenbach-Alsenborn in der Nähe von Kaiserslautern entspricht.

Aufgrund der auch über Westerburg vorherrschenden geschlossenen Wolkendecke war weder eine visuelle Zielerfassung noch eine nachträgliche Fotoaufklärung zur Wirkungsbeobachtung möglich. Die II. Box registrierte bei Westerburg um 11:00 Uhr unterhalb der Formation ein zweimotoriges deutsches Flugzeug - möglicherweise eine Me 210 oder Me 410 - das von einem amerikanischen Jäger des Typs Mustang verfolgt wurde, sowie einen deutschen Raketenjäger des Typs Me 163, der in einer Höhe von 15.000 ft. (ca. 4.570 m) den Verband in östlicher Richtung überflog. Der auf das Stadtgebiet von Westerburg gezielte Luftangriff verfehlte jedoch sein Ziel um immerhin neun Kilometer, wie eine offizielle deutsche Meldung beweist, nach der in der Gemarkung von Mittelhofen / Elsoff östlich von Westerburg gegen 11:00 Uhr etwa 90 Sprengbomben auf Feld-, Wiesen- und Waldgelände niedergingen, ohne Personen zu verletzen oder nennenswerte materielle Schäden zu verursachen.

13. März 1945

Oliver Greifendorf

Die Vormittags-Mission der 9. Bombardment Division der 9. USAAF richtete sich an diesem Tag gegen den deutschen Fliegerhorst in Rheine sowie gegen die Eisenbahnanlagen in Grünberg und Westerburg. Von den insgesamt gestarteten 339 Bombern dieser amerikanischen Luftflotte kamen 336 über deutschem Gebiet zum Einsatz, wobei die zweimotorigen B-26 von der 387. und der 397. Bombardment Group mit dem Primärziel Westerburg zum Feindflug starteten. Die amerikanischen Einsatzunterlagen weisen hierzu folgenden Eintrag auf:

„... considerable activity has been observed at Westerburg marshalling yards. Cutting the choke points is very important since it will stop the flow of materials so badly needed at the front.“

“... beachtliche Aktivitäten wurden auf den Eisenbahnanlagen in Westerburg beobachtet. Das Abschneiden der Engpässe ist sehr wichtig, da es den so dringend an der Front benötigten Materialfluss stoppen wird.“

Die 387. Bombardment Group führte den Angriff auf Westerburg mit 37 Maschinen durch, einschließlich zweier Pfadfinder-Maschinen von der 1. Pathfinder Squadron, die um 8:55 Uhr (I. Box) bzw. um 9:03 Uhr (II. Box) von ihrem Heimatplatz Saint Simon/Clastres in Nordfrankreich abhoben. Der Überflug über die *Bomb Line* war um 10:13 Uhr (I. Box) bzw. um 10:20 Uhr (II. Box), während beide *Boxes* zur gleichen Zeit (10:39 Uhr) über dem Zielgebiet eintrafen. Dort warfen 34 Maschinen aus Höhen zwischen 12.500 ft. (ca. 3.810 m) und 13.000 ft. (ca. 3.960 m) 511 Sprengbomben zu 250 lbs. (113 kg) und acht Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) ab. Während die I. Box aufgrund der Vorgaben der technischen Ausrüstung der Pfadfinder-Maschine bombardierte, war die Pfadfinder-Maschine der II. Box nicht in der Lage, das Funknavigationssystem OBOE einzusetzen, da sie das *Mouse*-Signal nicht empfangen konnte. Daher hängt sich die II. Box direkt an die I. Box an und löste ihre Bombenlast entsprechend dem Vorgehen der I. Box aus. Der Verband ließ die *Bomb Line* um 11:04 Uhr (I. Box) bzw. um 10:56 Uhr (II. Box) Uhr hinter sich und landete um 11:50 Uhr (I. Box) bzw. um 11:45 Uhr (II. Box) wieder auf seiner Heimatbasis.

Als zweiter Bomberverband erreichte die um 9:15 Uhr auf dem Flugplatz von Peronne/St. Quentin in Nordfrankreich gestartete und ab 10:45 Uhr jenseits der *Bomb Line* operierende 397. Bombardment Group um 10:56 Uhr das geplante Primärziel. Die Gruppe bestand aus 37 Maschinen (incl. einer Pfadfinder-Maschine von der 1. Pathfinder Squadron). Mit dem Freigabesignal zum Bombenabwurf von der Pfadfinder-Maschine lösten 34 Maschinen aus Höhen zwischen 12.500 ft. (ca. 3.810 m) und 13.500 ft. (ca. 4.110 m) insgesamt 528 Sprengbomben zu 250 lbs. (113 kg) und vier Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) aus, ehe

die Formation die *Bomb Line* um 11:10 Uhr erneut überquerte und um 12:00 Uhr (Zeitpunkt der Landung) auf den Heimatflugplatz zurückkehrte. Die Besatzungen berichteten von einer dichten Wolkendecke über dem Zielgebiet (10/10) und registrierten keinen gegnerischen Flakbeschuß.

Nach offiziellen deutschen Berichten wurde die Stadt Westerburg am 13. März 1945 von feindlichen Flugzeugen in zwei Wellen mit mehr als 1.000 Bomben belegt. Auf die anfliegenden Bomber eröffnete die im Bahnhofsbereich postierte deutsche Eisenbahnflak aus ihren 2,0 cm und 3,7 cm Geschützen ein heftiges Sperrfeuer, wobei die Sprengpunkte der Flakgranaten nach Angaben von Augenzeugen jedoch unterhalb des amerikanischen Bomberverbands lagen, so daß diese Abwehr nicht nur wirkungslos blieb, sondern von den Bomberbesatzungen infolge der Wolkendecke offensichtlich nicht einmal registriert wurde. Während die Granaten der 2,0 cm Flak eine Höhe von max. 3.700 m erzielten und somit die tatsächlichen Angriffshöhen der B-26 über Westerburg nicht erreichen konnten, vermochten die Geschosse der 3,7 cm Flak bis in eine Höhe von max. 4.800 m zu wirken. Bei klaren Sichtverhältnissen hätten die 3,7 cm Geschütze der Eisenbahnflak den anfliegenden US-Bombern daher durchaus gefährlich werden können. Ausgangspunkt des Abwehrfeuers war die 1. Batterie der leichten FlakAbt. 859 (E), von der ein Flakzug auf Abstellgleisen in Richtung Willmenrod (Gleisgruppe Bremerhaven) und ein Flakzug in Richtung Langenhahn sowie zwei einzelne Flakwagen in der Nähe des Bahnhofsgebäudes standen.

In jenen Tagen rollte der deutsche Nachschub an Soldaten und Material für die Brückenkopffront bei Remagen überwiegend über die Bahnstrecken des Westerwalds, zudem wurde im Rahmen des V2-Einsatzes im Westerwald der erforderliche Nachschub an Raketen und deren Spezialtreibstoffen ebenfalls auf dem Schienenweg so dicht wie möglich an die Stellungen herangefahren, so daß den Bahnhöfen und Eisenbahnstrecken im Westerwald bereits seit der Jahreswende 1944/45 eine besonders wichtige Bedeutung für die Einsatzbereitschaft der V2-Waffen zukam. Um den Einrichtungen wenigstens eine Mindestmaß an Schutz gegenüber den allgegenwärtigen alliierten Tieffliegern bieten zu können, waren den V-Waffen-Verbänden über die eigenen Flugabwehrkräfte hinaus weitere FlakEinheiten zugewiesen worden, die an günstigen Orten im Umkreis um die Entladebahnhöfe aufgestellt wurden. Zusätzlichen Flakschutz für die Bahntransporte der V2 im Westerwald gewährte seit Anfang Dezember 1944 die auf Eisenbahnwagen verlastete leichte FlakAbt. 859 (E), für die folgende Standorte ermittelt werden konnten:

Gefechtsstand: Zunächst in Montabaur, Mitte März 1945 in einem Steinbruch bei Erbach

1. Batterie: Ab dem 12. Dezember 1944 in Westerburg

Oliver Greifendorf

2. Batterie: Ab dem 1. Dezember 1944 im Raum Siershahn, Mitte März 1945 in Fehrl-Ritzhausen
3. Batterie: Am 13. März 1945 südlich von Westerburg, Überführungsfahrt nach Rennerod
4. Batterie: Am 15. März 1945 in Erbach

Die auf Westerburg abgeworfenen Bomben gingen überwiegend im Gebiet des Bahnhofs nieder, unterbrachen die von Westerburg nach Gershasen führende Straße ebenso wie die im Bahnhof zusammenlaufenden Bahnlinien nach Limburg bzw. nach Montabaur. Der auf der Gleisgruppe Bremerhaven postierte Flakzug wurde bei dem Angriff völlig zerstört, die personellen Verluste unter den Soldaten der Bedienungsmannschaft lassen sich nach der am 19. März 1945 angefertigten namentlichen Verlustmeldung wie folgt darstellen:

- 14 Soldaten fanden unmittelbar den Tod (ihre Leichen konnten geborgen werden),
- acht Soldaten galten als vermisst, d.h. sie waren nach dem Angriff nicht mehr auffindbar; es konnte mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, daß sie ebenfalls direkt den Tod fanden.
- Ein Soldat (Major Rath, der Abteilungskommandeur) starb später an den Folgen seiner Verletzungen im Lazarett in Montabaur,
- acht Soldaten wurden schwer verwundet (mit Einlieferung in das vorgenannte Lazarett),
- sechs leichter verletzte Soldaten verblieben nach medizinischer Versorgung bei ihrer Einheit.

Die Ausrüstungsverluste der 1. Batterie beliefen sich auf die Zerstörung des kompletten I. Zuges mit vier 3,7 cm Flak und des Batterietrosses. Neben den toten und verletzten Soldaten waren zudem mindestens ein toter sowie drei verletzte Zivilisten zu beklagen, während die materiellen Schäden in der völligen Zerstörung der Güterabfertigungshalle sowie von zehn angrenzenden Wohnhäusern bestanden, weitere acht Gebäude - darunter auch das Bahnhofsgebäude - wurden schwer und drei nur leicht beschädigt. Die Dienststelle Bahnhof Westerburg berichtete dem Betriebsamt Neuwied wie folgt über den Luftangriff:

„Am 13.3.1945 gegen 9:30 Uhr und 11:00 Uhr zwei Luftangriffe auf den Bahnhof Westerburg. Die Furchtbarkeit dieser beiden Angriffe offenbarte sich in dem Höllenlärm der explodierenden Bomben. Güterabfertigung, Güterschuppen, Aufenthaltsraum für Zugbegleiter und Rangierer, rechter Teil des Lokschuppens, Gleisanlage und Weiche 25, drei Abstellgleise im Südteil des Bahnhofs und die Hauptgleise in Richtung Montabaur und Limburg bis zur Gleisüberführung wurden durch Bomben vernichtet. Zwei Reisezugparks,

Oliver Greifendorf

vier Lokomotiven und eine größere Anzahl von Güterwagen mit Wehrmachtsfahrzeugen wurden vernichtet, bzw. schwer beschädigt. Vier Reisende und 21 Wehrmachtsangehörige wurden getötet, außerdem wurde eine Anzahl Wehrmachtsangehöriger verletzt. Der Bahnhof bot ein Bild grauenhafter Zerstörung. Bei dem ausgebrochenen Brand in den Trümmern des Güterschuppens drohten die Flammen das Empfangsgebäude zu vernichten. Nur durch den umsichtigen und aufopferungsvollen Einsatz des Jungwerkers Erich Schwarz, Betriebswart Heinrich Schwarz, des Lokführers Fred Schönberger und der beiden Westerburger Bürger Claus und Müller konnte bei ständiger Fliegertätigkeit unter schwierigen Verhältnissen die vollständige Vernichtung des Empfangsgebäudes vereitelt werden.“

Etwa 50 der für den Bahnhof Westerburg vorgesehenen Bomben fielen gegen 11:00 Uhr auf den nur wenige Kilometer Luftlinie entfernten Ort Girkenroth und verursachten einige Gebäudeschäden (Dach- und Fensterschäden an 20 Häusern) ohne weitere Verluste unter den Einwohnern zu fordern.

20. März 1945

An diesem Tag fielen bereits in den Vormittagsstunden die ersten Bomben auf Westerburg, wie aus einer Meldung des Schutzpolizei- Einzelpostens Westerburg vom 22. März 1945 hervorgeht:

„Gegen 8:45 Uhr – Westerburg (vermutliches Ziel Bahnhof) - acht mittlere Sprengbomben in einem Angriff – ein schwer verletzter Zivilist – ein Wohnhaus total beschädigt – fünf Wohnhäuser schwer beschädigt – ein Wohnhaus leicht beschädigt – Unterbrechung der Bahnhofstraße durch Bombenrichter“

Anschließend erschien um die Mittagszeit ein amerikanischer Bomberverband am Himmel über der Stadt, bei dem es sich um 36 von insgesamt 41 um 10:08 Uhr gestarteten Maschinen der 416. Bombardment Group der 9. Bombardment Division handelte. Dieser Verband hatte den Verschiebebahnhof von Geisecke im Ruhrgebiet als Primärziel vorgegeben bekommen, der jedoch aufgrund einer geschlossenen Wolkendecke über dem Zielgebiet sowie infolge einer Fehlfunktionen der technischen Ausrüstung der Pfadfinder-Maschine auch nach wiederholten Anflügen nicht angegriffen werden konnte. Stattdessen erging die Entscheidung, das Sekundärziel Westerburg zu attackieren, so daß die 416. Bombardment Group mit dem Großteil des gestarteten Verbands um 12:34 Uhr 144 Sprengbomben zu 1.000 lbs. (453 kg) aus Höhen zwischen 10.500 ft. (ca. 3.200 m) und

Oliver Greifendorf

11.200 ft. (ca. 3.400 m) über Westerburg auslöste, von denen der überwiegende Teil über dem Stadtgebiet niederging.

Die hierdurch angerichteten Zerstörungen waren so verheerend, daß weite Bereiche der Innenstadt nur noch als Trümmerlandschaft zurückblieben. An den unmittelbar angelaufenen Rettungs- und Bergungsarbeiten beteiligten sich neben den unverletzt gebliebenen Bürgern auch Angehörige des Reichsarbeitsdienstes, der Polizei sowie der Feldgendarmarie einschließlich eines aus der Grube Alexandria bei Höhn herbei geholten Bergungskommandos der dortigen Grubenwehr. Sie alle konnten nicht verhindern, daß der Angriff 36 Tote und zahlreiche Verletzte forderte. Gemäß einer (ergänzenden) Meldung des Schutzpolizei-Einzelpostens Westerburg vom 22. März 1945 warf ein *Marauderverband* 150 mittlere Sprengbomben auf den Stadtbezirk der Unterstadt ab, welche vermutlich der Eisenbahnbrücke an der Bahnlinie von Westerburg nach Herborn gegolten hatten. Nach dieser Meldung forderte die Bombardierung folgende Opfer und Verluste:

Personenschaden:

14 Tote (Zivilpersonen), acht Vermißte, zehn schwer und 25 leicht verletzte Personen mit dem Hinweis hinter der Anzahl der Todesopfer „... *jedoch wird sich die Zahl noch erhöhen.*“

Sachschaden:

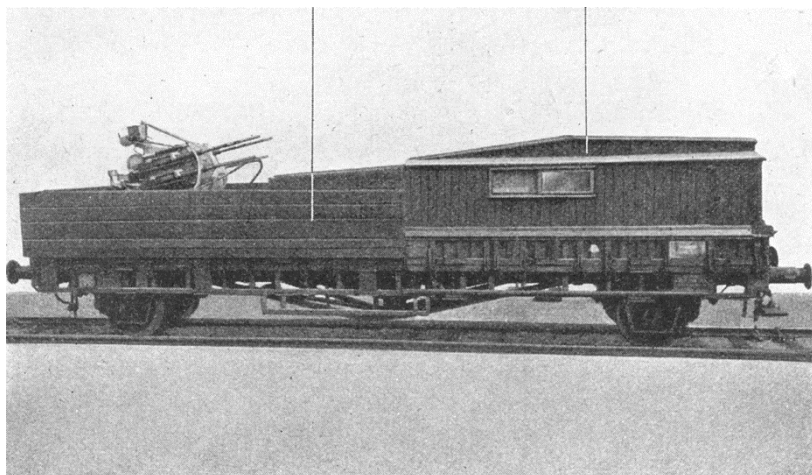
- 85 Gebäude (Wohnhäuser und Scheunen) total beschädigt,
- 50 Gebäude (Wohnhäuser und Scheunen) schwer beschädigt,
- 32 Gebäude (Wohnhäuser und Scheunen) leicht beschädigt
- Straßenkreuzung der Hindenburg- / Adolfstraße, Bahnhofstraße und Mittelpforte durch Bombentrichter unterbrochen

25. März 1945

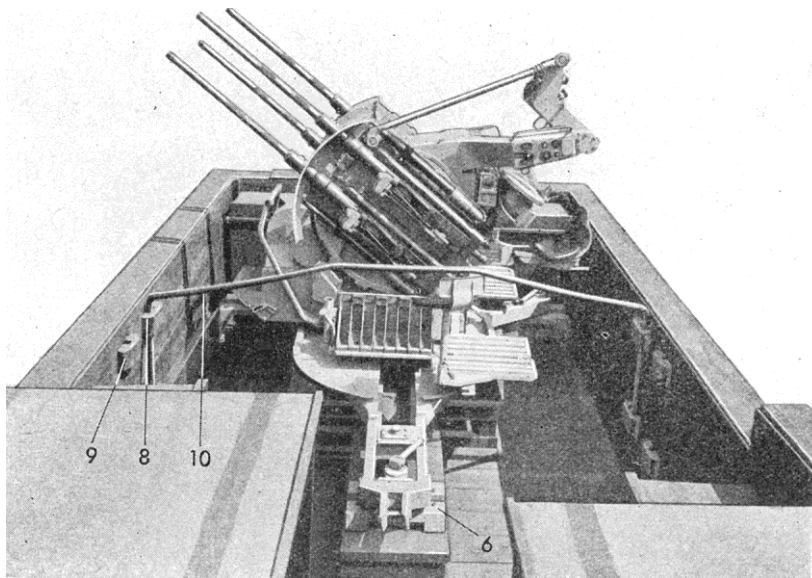
In Westerburg ging an diesem Tag ein Teil der für Altenkirchen bestimmten Bomben des Flights I B der 409. Bombardment Group im Bereich des Bahnhofs nieder und verletzte nach deutschen Meldungen einen Soldaten, zudem wurden der Lokschuppen total und das Hausgrundstück des Basaltwerks schwer beschädigt. Die abschließende Bilanz der Gebäudeverluste von Westerburg für den Verlauf des Krieges betrug somit 141 völlig, 46 schwer, 53 mittel und 226 leicht beschädigte Häuser.



US-Bomber des hier abgebildeten Typs B-26 Marauder waren für einen nicht unerheblichen Teil der Bombenabwürfe auf Westerborg verantwortlich.



Derartige Geschützwagen gehörten auch zur Ausstattung der leichte FlakAbt. 859 (E).



Nahansicht des 2 cm Flakvierlings 38, verlastet auf dem *Geschützwagen I E leichte Flak*

I. Allgemeines

Abb. 1 bis 9

Der zweiachsige offene Güterwagen mit eisernen Rungen (Rs-Wagen) der deutschen Reichsbahn ist nach Abnahme der Wagenrungen durch besondere Auf- und Anbauten zum Geschützwagen I (E) leichte Flak (abgekürzt: Gesch.Wg. I [E] le. Flak) umgebaut. Dieses Sonderschienenfahrzeug dient entweder zur Aufnahme einer 2 cm Flak 30 oder einer 2 cm Flak 38 oder eines 2 cm Flakvierling 38. Alle Geschütze können wahlweise mit Lafettendreieck oder ortsfest aufgestellt werden. Der Geschützwagen I ist gleichzeitig der Wohnwagen für die Geschützbedienung.

Die Auf- und Anbauten in nahezu gleichen Abmessungen und dem gleichen Zweck dienend, können auch auf russische Xm-Wagen oder französische NNTouw-Wagen aufgebaut werden.

II. Beschreibung

Die Auf- und Anbauten bestehen aus:

- der Mannschaftsunterkunft,
- der Abortanlage und den Abstellregalen,
- der Geschützplattform,
- den Rohrabweisern,
- den Splitterschutzwänden.

Kurzbeschreibung des *Geschützwagens I E leichte Flak* aus der Dienstvorschrift L.Dv.T. 1003.