

<b>Zeitschrift:</b>	Der Fourier : officielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Fourierverband
<b>Band:</b>	57 (1984)
<b>Heft:</b>	6
<b>Artikel:</b>	Ein schwarzer Tag : am 1. April 1944 wurde Schaffhausen bombardiert
<b>Autor:</b>	Kurz
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-519005">https://doi.org/10.5169/seals-519005</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## **Ein schwarzer Tag: am 1. April 1944 wurde Schaffhausen bombardiert**

Die Luftkämpfe von Mai/Juni 1940, die wir in der letzten Nummer betrachtet haben, standen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Kampfhandlungen der deutschen Wehrmacht gegen Frankreich. Als eine Luftabwehr im taktischen Rahmen bedeuteten sie einen klassischen Fall des schweizerischen Neutralitätsschutzes, nämlich der Sicherung der Neutralität im Luftraum im Zusammenhang mit Erd- und Luftoperationen in unserer unmittelbaren Nachbarschaft.

Mit der Kapitulation Frankreichs vom 25. Juni 1940 ging diese Form der schweizerischen Luftabwehr zu Ende. An die Stelle der taktischen Luftverteidigung trat mit der Verlagerung der Kriegsführung auf die strategische Ebene eine neue Form der Bedrohung unserer Neutralität im Luftraum.

Das nach seinem Rückzug vom europäischen Festland in Dünkirchen für längere Zeit als Erdkampftruppe in Europa ausgeschaltete britische Reich war gezwungen, den Kampf gegen die Achsenmächte, den es mit aller Kraft fortzusetzen bereit war, in andere Dimensionen zu legen: auf das Wasser und in die Luft. Neben einer intensivierte Kampfführung zur See trat nun die grosse britische Luftoffensive, die sich im folgenden Jahr auch die Vereinigten Staaten zur Seite stellte, gegen Deutschland und Italien. Damit geriet die Schweiz, vorerst vor allem als Überfliegerraum für Flüge nach Oberitalien und zurück, und später auch als Grenzraum von Bombardierungsflügen gegen Deutschland, in den Aktionsbereich des grossen Luftkriegs.

Die Abwehr von strategischen Verletzungen unseres Luftraums stellte die Schweiz vor ausserordentlich schwierige und vielfach unlösbare Aufgaben – diese Schwierigkeiten werden im modernen Raketenzeitalter noch viel grösser sein. Allerdings war es auch der deutschen Luftabwehr, trotz der viel längeren Überfliegungsdauer über deutschbesetztem Gebiet nur in sehr beschränkter Weise möglich, die angelsächsischen Überfliegungen zu verhindern. Bedauerlicherweise ist es im Lauf dieses Krieges, neben der formalen Neutralitätsverletzung durch Missachtung unserer Luft-Neutralität, mehrfach auch zu Kampfhandlungen, d. h. zu Fliegerangriffen und Bombardierungen von schweizerischem Gebiet gekommen. Der schwerste dieser Angriffe erfolgte am 1. April 1944 auf die Stadt Schaffhausen. Dieser Luftangriff war eines der dunkelsten Ereignisse in unserer Geschichte im Zweiten Weltkrieg. Aber auch Angriffe auf andere Städte und Ortschaften kosteten bittere Verluste und richteten schwere Schäden an. Über den Schaffhauser Angriff, welcher der schwerste Luftangriff war, der im Zweiten Weltkrieg gegen eine schweizerische Stadt stattfand, wissen wir heute noch nicht in allen Teilen Bescheid. Das mag erstaunlich klingen, lässt sich aber dadurch erklären, dass man bei uns zu sehr von den menschlichen und schutztechnischen Problemen dieses Vorfalls beansprucht war, und sich deshalb nur wenig um die historischen Hintergründe des Geschehens bemühte. Soweit dies heute möglich ist, wollen wir die Vorgänge anlässlich des Bombardements und seine Folgen, die sich in diesem Jahr zum 40. Mal jähren, kurz zusammenfassen.

Am 1. April 1944 wurde die auf dem Nordufer des Rheins liegende Stadt Schaffhausen von zwei Staffeln amerikanischer Flugzeuge schwer bombardiert. Die beiden Gruppen

warfen insgesamt 23,2 Tonnen hochexplosive Brisanzbomben und 13,3 Tonnen Brandbomben auf die Stadt ab. Das Ergebnis dieser Bombardierung war erschreckend: 40 Menschen fanden den Tod und über 100 wurden verletzt, 70 Gebäude wurden zerstört und 450 Personen obdachlos. Unersetzbar waren auch die Verluste, die dem schaffhaussischen Kunstgut zugefügt wurden.

Die Flieger, die den Raid auf Schaffhausen durchgeführt haben, gehörten zur 8. US-Air Force (8. amerikanische Luftarmee). Diese wurde im Jahr 1941 aufgestellt und im Sommer 1942 nach Grossbritannien verlegt. Ihre ersten Grossseinsätze waren die Bombardierungen von Rouen und Köln. Bei den Piloten dieses Grossverbands handelte es sich vielfach um rasch ausgebildete, wenig erfahrene Flieger. Ihre Vorbereitung auf die einzelnen Flüge war stark technisch geprägt; örtliche und geografische Orientierungen kamen deutlich in zweiter Linie. Auch entsprach die Flugzeugtechnik (namentlich im Bereich der Navigation) nicht dem heutigen Stand; insbesondere die Radar-Einrichtungen standen noch am Anfang der Entwicklung. Die Zahl der technischen Ausfälle war denn auch relativ hoch.

Feindflüge über Europa bedeuteten für die angelsächsischen Flieger eine schwere geistige und körperliche Belastung. Zur rein fliegerischen Aufgabe kamen die dauernde Gefahr der feindlichen Abwehr (Flieger und Flab) und die schwierige Orientierung unter oft schlechten Verhältnissen, die vielfach zu «Notabwürfen» der Bombenlast führten, um rascher und wendiger fliegen zu können. Die Verluste unter den alliierten Fliegern waren auffallend gross und betrugen während des Kriegs insgesamt 100 000 Mann (56 000 Engländer und 44 000 Amerikaner).

Für das Unternehmen am 1. April 1944 stellte die 8. US-Luftarmee zwei Kampfgruppen auf; die eine bestand aus 246 B-17- und die andere aus 192 B-24-Bombern. Das Ziel für diese 438 Maschinen war Ludwigshafen am Rhein (westlich von Mannheim). die Einzelziele bestanden vor allem aus industriellen Anlagen, insbesondere Ölraffinerien – worin nicht nur der Kampf gegen die deutsche Wirtschaft, sondern auch (als Ersatz für die immer noch fehlende zweite Front in Europa) gegen die deutsche Wehrmacht lag.

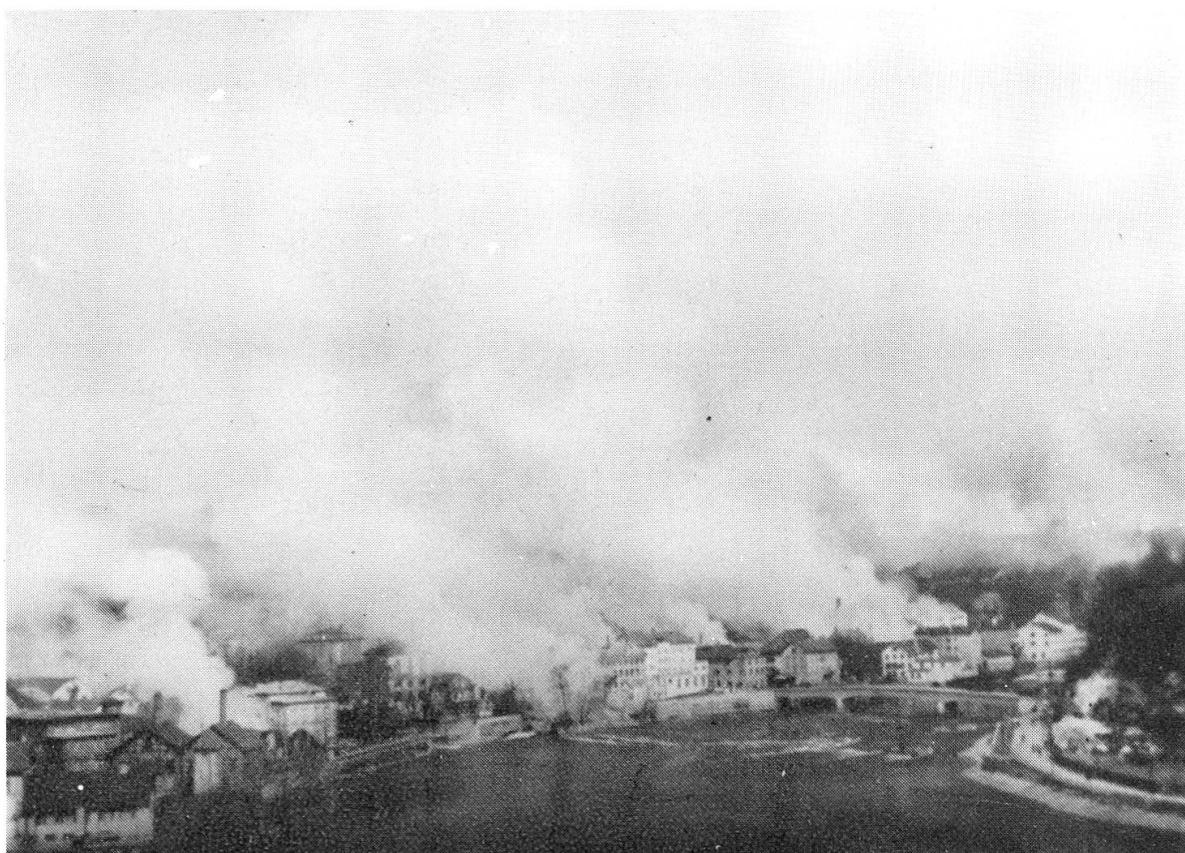
Die Bomberformationen waren ausdrücklich ermächtigt, mit Instrumenten durch die Wolken zu bombardieren, wenn keine Bodensicht bestand. Ferner hatten sie das Recht, Gelegenheitsziele (targets of opportunity) mit visuellen Mitteln anzugreifen, wenn das Hauptziel nicht erreicht und bombardiert werden konnte.

Der Wetterbericht für den 1. April meldete dichte Wolken über England und Norddeutschland und aufgelockerte Bewölkung über Süddeutschland. Trotz der Bewölkung im Besammlungsraum vermochten sich die Formationen in der Luft zu vereinigen. Aber schon über Frankreich wurde die Wolkenschicht immer dichter und erschwerte die Sicht stark. Dies veranlasste die Gruppe der B-24-Bomber umzukehren. Nur die 246 B-17-Bomber setzten den Flug Richtung Süddeutschland fort. Bald fiel die Radar-Ausrüstung an der Spitze aus technischen Gründen aus; die Wolken behinderten die Sicht weitgehend. Dies führte dazu, dass die Gruppe blind fliegen musste, teilweise auseinanderfiel und von ihrer Route abkam. Sie geriet nach amerikanischem Bericht 100 Meilen zu weit nach Süden (die Distanz Ludwigshafen-Schaffhausen beträgt 120 Meilen). Von dieser Lage hatten die Bomberbesatzungen jedoch keine Kenntnis. In diesem Falschflug liegt die erste Fehlerquelle der Bombardierung von Schaffhausen. In ihrer Suche nach dem befohlenen Ziel flogen Teile dieser Gruppe von Osten

nach Westen nicht Ludwigshafen, sondern Strassburg, Pforzheim und Schaffhausen an, die alle – im Sinn von Gelegenheitszielen – bombardiert wurden.

Über Schaffhausen war der Himmel klar, die Stadt deutlich erkennbar. Trotzdem wurde sie von zwei der amerikanischen Kampfformationen angegriffen. Man war in der Führung der beiden Verbände überzeugt, innerhalb des erlaubten Bombardierungsraums zu liegen und nahm sich nicht die Mühe, die Ziele zu verifizieren. Hier liegt die zweite, noch viel schwerere Fehlerquelle des Fehlangriffs. Auch wurden keine markanten Gebäudepunkte (Gas- und Elektrizitätswerke, Ölanlagen usw.) gesucht, sondern wahllos einfach der Stadtkern bombardiert, obschon die klare Sicht (und ein Blick auf die Karte) eine Lokalisierung ohne weiteres erlaubt hätten. Hier liegt eine sträfliche Nachlässigkeit der verantwortlichen Chefs. Zwar wurde die Lage von einer ersten der anfliegenden amerikanischen Staffeln erkannt; diese verzichtete denn auch auf einen Bombenabwurf. Dagegen waren sich die beiden nachfolgenden Staffeln des Irrtums nicht bewusst, so dass es zu der unglücklichen Bombardierung kam.

Von amerikanischer Seite wurde der schwere Irrtum der Bombardierung von Anfang an zugegeben und neben allen Entschuldigungen eine angemessene Erledigung des Falls zugesichert. Damit schieden die Gerüchte aus, die behaupteten, dass die Bombardierung von Hitler ausgegangen sei oder dass der Angriff mit Absicht dazu bestimmt gewesen sei, die zum guten Teil für Deutschland arbeitende schweizerische Rüstungsindustrie zu treffen.



Bombardierung von Schaffhausen am 1. April 1944, für welche sich der amerikanische Präsident Franklin D. Roosevelt 1945 beim Stadtpräsidenten Bringolf entschuldigte: Die Sondernummer I/84 des Schaffhauser Magazins (8226 Schleitheim) berichtet ausführlich und mit vielen Archivbildern!

Aus den Vollmachten-Krediten des amerikanischen Präsidenten wurden vorerst eine Million Dollar und im Herbst 1944 weitere drei Millionen als Schadenersatz bezahlt. Im Herbst 1949 erfolgte die Endabrechnung mit Washington, das uns den Gesamtbetrag von 62 Millionen Franken für sämtliche von amerikanischen Fliegern verursachten Schäden bezahlte (neben Schaffhausen stehen die amerikanischen Bombardierungen von Basel, Zürich, Stein am Rhein, Rafz und Vals); auf Schaffhausen entfielen 34 Millionen. Die Auseinandersetzungen im amerikanischen Kongress verliefen nicht ohne Seitenhiebe auf die unverschämte Schweiz, die vom Krieg profitiert, mit dem nationalsozialistischen Feind zusammengearbeitet und während des Kriegs eine sehr fragwürdige Neutralitätspolitik geführt habe.

Gegen die fehlbaren Flieger wurden von einem truppeneigenen Militärgericht der 8. US-Fliegerarmee in England Strafverfahren durchgeführt. Während wir über die Erledigung des Falles Schaffhausen keine konkrete Kenntnis haben, liegt uns ein Bericht über das Verfahren gegen die Urheber der Fehlbombardierung von Zürich vor, die unter vergleichbaren Verhältnissen stattgefunden hat.

Die betreffenden Piloten wurden der unrechtmässigen und nachlässigen Bombardierung von befreundetem Gebiet schuldig befunden; dieser Tatbestand wurde jedoch stark gemildert durch den Ausfall der Instrumente, die schlechte Sicht, den entschuldbaren Irrtum über den Standort, die Berechtigung zur Bombardierung von Ausweichzielen und durch den anerkennenswerten Kampfeifer (Motivation «zeal») der Piloten. Freigesprochen wurden sie von jeder kriminellen Absicht. Über die Bestrafung der Piloten sagt das Urteil nichts; sie dürfte sich im Rahmen eines belehrenden Verweises gehalten haben. Nirgends ist die Rede von einer schweren Bestrafung oder der Einstellung der Piloten im Flugdienst.

Die Erinnerung an die Bombardierung Schaffhausens weckt Gedenken an die Opfer dieser Kriegshandlung. Sie sagt uns aber auch, dass wir auch als neutraler Staat aus eigenen Mitteln den aktiven und passiven Schutz unserer menschlichen und materiellen Güter mit eigenen Mitteln sicherstellen müssen.

Kurz

## **EMD Informationen**

---

### **Eine interessante Aufgabe Begleitoffizier an internationalen Anlässen**

In der Regel findet jedes Jahr ein internationaler Militärsport-Wettkampf in der Schweiz statt. Jeder ausländischen Equipe wird ein Schweizer Begleitoffizier zur Verfügung gestellt, der diese während dem ganzen Aufenthalt betreut. Nebst guten Umgangsformen sind vor allem gute Sprachkenntnisse in einer oder mehreren Fremdsprachen nötig. Dieses Jahr finden die CISM-Meisterschaften im Schiessen vom 22. – 30. September in

Liestal, nächstes Jahr die Skimeisterschaften in Andermatt statt.

In der Regel wird der Dienst nicht ange rechnet, jedoch besoldet. Interessenten, die gerne internationale Kontakte und Ambiance schätzen, melden sich oder erhalten Auskunft durch den Stab der Gruppe für Ausbildung, Sektion ausserdienstliche Tätigkeit, 3003 Bern, Tel. 031 67 24 68.