

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 190 (2024)

**Heft:** 4

**Artikel:** Die Bombardierung Schaffhausens war kein Einzelfall

**Autor:** Bachmann, Thomas

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1063542>

### **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:** 18.04.2026

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

# Die Bombardierung Schaffhausens war kein Einzelfall

**Am 1. April jährt sich die irrtümliche Bombardierung Schaffhausens durch die US Army Air Force zum 80. Mal. Dieses für die Stadt bis heute fatalste Ereignis bildete gleichsam den tragischen Höhepunkt von über 6500 Verletzungen des Schweizer Luftraumes während des Zweiten Weltkrieges, wovon die meisten auf das Konto der Alliierten gingen. Es kam zu 77 Bombenabwürfen, die 84 Todesopfer forderten.<sup>1</sup>**

Thomas Bachmann

Ein zeitgenössischer, in den Kriegsjahren weitverbreiteter Witz über die Schweizer Flugabwehr lautete wie folgt:

«Nähert sich ein englischer Bomber einer schweizerischen Flabatterie, da funkten die Kanoniere zum Eindringling: *Ihr seid über der Schweiz!* – So antworten diese: *We know, we know!* – Wieder die Schweizer: *Wir müssen auf euch schiessen* – Darauf die Briten: *We know, we know!* – Feuereröffnung der Flabatterie – Funkstille, danach wieder die Briten: *You shoot to low, to low!* – Es folgt die Replik der Flabkanoniere: *We know, we know!*»

Dieser Witz fasst verschiedene Aspekte zusammen. Einerseits wird die Hilflosigkeit der Schweizer Flugabwehr während den Kriegsjahren thematisiert, die sich auf meist veraltetes, ungenügendes Material stützen musste und nachts nur die Flab einsetzen konnte, andererseits kommt zum Ausdruck, dass der Luftraum der Schweiz für die Planungen des britischen Bomber Command im Zusammenhang mit Einsätzen gegen norditalienische wie süddeutsche Ziele eine bedeutende Rolle spielte. Zusätzlich fiel es den Flieger- und Flabtruppen mit zunehmendem Kriegsverlauf immer schwerer, auf die Alliierten zu feuern, auch wenn dies neutralitätsrechtlich ein Gebot war und die offizielle Schweiz bereits am 31. März 1940 die Weisung ausgab, den eigenen Luftraum gegenüber Eindringlingen aus der Luft energisch zu verteidigen. Dass die Piloten diesem Befehl Folge leisteten, wurde in den Mai- und Junimonaten 1940 gegenüber der deutschen Luftwaffe eindrücklich demonstriert, als es zu eigentlichen Luftkämpfen mit deutschen Formationen über dem Jura und der Nordwestschweiz kam und insgesamt elf deutsche Maschinen durch die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen abgeschos-

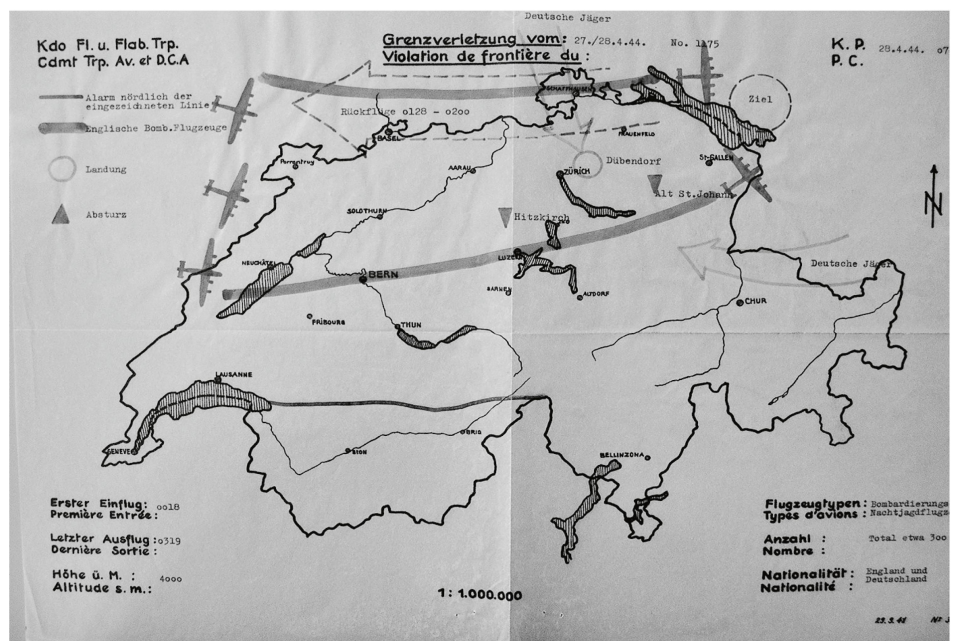
sen wurden. Die brüskierten und erzürnten Deutschen protestierten heftig, drohten mit Konsequenzen, worauf General Guisan der Fliegertruppe am 20. Juni 1940 einen faktischen Stillhaltebefehl erteilte: «*Bis auf weiteres sind Luftkämpfe über dem gesamten Hoheitsgebiet der Schweiz zu unterlassen. Demzufolge werden keine Flugzeugbesatzungen mehr (...) gegen fremde, das schweizerische Hoheitsgebiet überfliegende Flugzeuge eingesetzt.*» Erst im Oktober 1943 wurde dieser Befehl rückgängig gemacht.

Daher war es vorerst der Flab vorbehalten, etwaige Luftraumverletzungen zu beantworten. Die Neutralitätsbrecher waren ab August 1940 meist britische Maschinen, die vor dem Hintergrund der strategischen Bomberoffensive gegen das Dritte Reich wissentlich den Schweizer Luftraum ver-

letzten, um nachts ihre Ziele in Oberitalien oder im süddeutschen Raum zu erreichen, sich sehr wohl bewusst, dass ihnen von der Schweizer Flugabwehr kaum Gefahr drohte, wie es der eingangs zitierte Witz belegt.

## Bundesratsbeschluss zur Verdunkelung hat Folgen

Der Kriegseintritt Italiens im Jahre 1940 verlangte nach einer entschiedenen Antwort des britischen Kriegskabinetts. Da sich die Planer des Bomber Command gegen die nur schwach verteidigten norditalienischen Industrieziele Mailand, Turin und Genua schnelle Erfolge versprachen, rückten diese Städte vermehrt ins Visier der Royal Air Force (R.A.F.). Da die dabei eingesetzten Bombertypen nur knapp über die nötige Reichweite verfügten, galt es die Flugroute abzukürzen – durch die Westschweiz. Die neue kürzere Flugroute über die Alpen versprach auch noch andere Vorteile: Die hell beleuchtete Stadt Genf, der Genfersee sowie die schneebedeckten Gipfel der Walliser Alpen galten in den Kreisen der R.A.F. als wichtige Orientierungspunkte und Wegmarken im sonst verdunkelten Europa. Die britischen Überflüge ab Juni 1940 blieben nicht unbemerkt und folgenlos, erstmals fielen in der Gegend um Lausanne Bomben. Die beteiligten Piloten gaben an, die Stadt Lausanne mit Genua verwechselt zu haben. Diplomatische Protestnoten und ein Bedauern Londons waren die Folge. Das briti-



Britische Luftraumverletzungen vom 27./28. April 1944 anlässlich der Operation gegen Friedrichshafen. Man beachte die Absturzstellen der beiden Lancaster-Bomber sowie das Eindringen der deutschen Nachtjäger in den Schweizer Luftraum. Quelle: Bundesarchiv E27/14355 Bd. 6.



Ein britischer Lancaster-Bomber bei Vollmond auf dem Weg zum Ziel. Bomber dieses Typs bildeten ab 1943 das Rückgrat des Bomber Command der R.A.F.

Quelle: Royal Air Force

sche Aussenministerium liess in der Antwort verlauten, dass oft missliche Wetter- und Windverhältnisse für die Verletzungen des Schweizer Luftraumes verantwortlich seien und alles darangesetzt werde, künftige Neutralitätsverletzungen zu vermeiden. Intern war man sich in London aber sehr wohl der Tatsache bewusst, dass gerade Mailand sich nicht ohne Einbezug des Schweizer Luftraums erreichen liess.

Dies blieb auch den Achsenmächten nicht verborgen. Der Schweiz wurde eine untätige Neutralität vorgeworfen und die italienischen Luftstreitkräfte zogen es gar in Erwägung, über der Schweiz aktiv zu werden. Der Druck aus Deutschland nahm ebenfalls zu und eine Protestnote des deutschen Gesandten Otto Köcher forderte konkrete Massnahmen, da die englischen Überflüge «*durch die fehlende schweizerische Verdunkelung erleichtert werden*».

Angesichts deutscher Drohgebärden und der gesteigerten Angriffsoperationen der Briten gegen Norditalien wurde am 7. November die allgemeine Verdunkelung angeordnet. Damit bewegte sich die Schweiz neutralitätspolitisch in einer Grauzone, ein Aspekt, der von den Briten fortan ins Feld geführt wurde, um die Luftraumverletzungen zu rechtfertigen. Zusätzlich wurde beschlossen, ab 22 Uhr schweizweit das Radioprogramm einzustellen, das mittels der Technik der Funkpeilung als Orientierungshilfe genutzt werden konnte. Gleichzeitig

wurde die Verlegung eines Grossteils der vorhandenen 7,5-cm-Flak-Detachements in die Westschweiz unter die Anflugachsen der Briten angeordnet. Damit gab Bern den Achsenmächten zu verstehen, dass sie den Alliierten nicht als möglicher Leuchtturm dienen wollte. Dieser Entschluss, der fast vier Jahre lang Bestand haben sollte, wurde in London mit Befremden zur Kenntnis genommen und es wurde darauf hingewiesen, dass sich die Luftraumverletzungen nun erst recht häufen dürften und es nicht ausgeschlossen werden könne, dass gar Besatzungen irrtümlich ihre Bomben auf die Schweiz werfen könnten, da nachts der Grenzverlauf zwischen Deutschland und der Schweiz aufgrund der Verdunkelung nur schwerlich zu erkennen sein würde. Genau davor warnte auch der Kommandant der Fliegertruppe, Oberstdivisionär Hans Bandi, ein entschiedener Gegner der Verdunkelungsmassnahmen. Er sollte Recht behalten, denn in der Nacht vom 16./17. Dezember 1940 fielen erstmals Bomben auf Basel. Vier Todesopfer waren zu verzeichnen, als einige der 134 gestarteten Bomber das Primärziel Mannheim offensichtlich mit Basel verwechselten.

Nur wenige Tage später ereilte Zürich das gleiche Schicksal, als Spreng- und Brandbomben eines verirrtten Wellington-Bombers das Wipkinger Viadukt und die Zahnradfabrik Maag trafen. Die Lage der Bombeneinschläge gab zu Gerüchten An-

lass: Lieferte die Maag nicht sensitives Rüstungsmaterial nach Deutschland und wurden die für Italien wichtigen Kohletransporte aus Deutschland nicht über dieses Eisenbahnnetz abgewickelt? Die Umstände nährten den Verdacht, dass es möglicherweise kein Irrtum gewesen sei. Diese Spekulationen haben sich noch Jahrzehnte danach gehalten und können aus heutiger Sicht als haltlos abgetan werden. Berücksichtigt man die schwierigen Verhältnisse, unter welchen die Besatzungen nachts mit aus heutiger Sicht primitiven Mitteln navigieren mussten, sind Navigationsfehler und damit verbundene Fehlabwürfe mehr als plausibel. Untersuchungen der R.A.F. während des Krieges förderten zutage, dass selbst bei idealen Bedingungen – sprich Vollmondnächten – nur 20 Prozent der Besatzungen die angeflogenen Ziele überhaupt fanden. Bei mondlosen Nächten hingegen sank die Quote auf 6 Prozent.

Darüber waren sich die Planer im Bomber Command im Klaren und daher erstaunt es nicht, dass der Planungschef Operationen 1941 intern folgendes Statement abgab: «*There are in my opinion no occasions when a pilot can do without the essential Swiss landmarks.*» Dies galt insbesondere nachts, da das Bomber Command der Royal Air Force aufgrund der horrenden Verluste bei Tagesangriffen beschloss, ihre Operationen im Schutze der Dunkelheit durchzuführen.

### «The Swiss can't have it both ways»

Ab 1942 begannen sich die alliierten Luftangriffe auf das Dritte Reich zu intensivieren. Vor dem Hintergrund einer angestrebten Wende im globalen Kriegsgeschehen war die kombinierte Bomberoffensive gegen die Achsenmächte ein wichtiger Pfeiler: Nachts die Briten, tagsüber die Amerikaner, so lässt sich das Geschehen grob zusammenfassen. Damit einher gingen nun wieder zahlreiche Neutralitätsverletzungen des schweizerischen Luftraums. Waren es in den ersten Kriegsjahren primär technische Gründe, die ein Überfliegen der Schweiz notwendig machten, dominierten nun taktische Überlegungen seitens der R.A.F., wie ein Schreiben des Luftfahrtministeriums an das britische Aussenministerium – Letzteres immer um Zurückhaltung und Rücksichtnahme

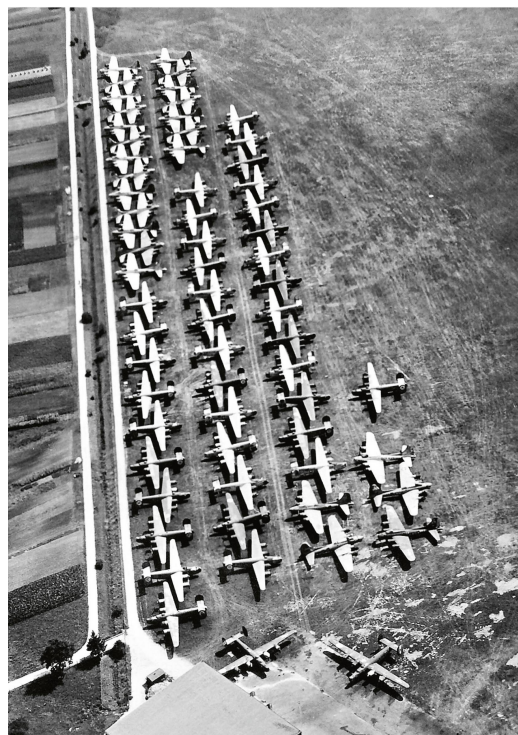
gegenüber der Schweiz bemüht – Anfang November 1942 belegt: «*Tactical considerations rendered it impossible to route our aircraft otherwise than over Swiss territory.*»

Tatsächlich baute die deutsche Luftwaffe ihre Abwehrfähigkeiten gezielt aus: Es entstand über grossen Teilen des Reichsgebiets ein integriertes Luftverteidigungsdispositiv, das aus tief gestaffelten Flakbatterien, Scheinwerfer- und Radaranlagen sowie Nachtjägern bestand. Letztere waren zudem mit Radargeräten ausgestattet und in der Lage, ihre Ziele auch bei Dunkelheit aufzuspüren. Die Verluste des Bomber Command schnellten in die Höhe und betrug pro Nacht teilweise gegen 10 Prozent aller eingesetzten Maschinen. Da diese Verluste nicht lange hingenommen werden konnten, mussten die Briten in die Trickkiste greifen, was konkret bedeutete, auf Angriffen gegen die süddeutschen Ziele Stuttgart, Friedrichshafen oder München die Schweiz zu überfliegen, um von Süden her den gefährlichen Zielflug einzuleiten und sich dadurch der deutschen Verteidigung zu entziehen respektive diese über das eigentliche Angriffsziel so lange wie möglich im Unklaren zu lassen.

Die Schweizer Flugabwehr reagierte ihrerseits mit neuen Dispositiven der Flak in der Ostschweiz. Das sogenannte «Neutralitätsschiessen» blieb meist wirkungslos, sandte aber symbolisch ein wichtiges Zeichen an Deutschland, da die neuerlichen Vorwürfe aus Berlin die Untätigkeit und Passivität der Schweiz betonten. Lediglich vier britische Bomber fielen während der ganzen Kriegsdauer dem Abwehrfeuer der

Schweiz zum Opfer, ein Beleg dafür, dass der Luftraum nachts nicht annähernd geschützt werden konnte. Davon machten die Briten Gebrauch und nutzten den schweizerischen Luftraum in der Folge konsequent. So beispielsweise in der Nacht vom 27./28. April 1944 anlässlich eines Angriffs auf Friedrichshafen, «*als nach Mitternacht ein Bomberstrom die Grenze im Raum Vallorbe-Basel mit Flugrichtung Zürich überquerte, um von Süden her in den Zielraum einzufliegen*», wie es im offiziellen Bericht hiess. Drei der 300 englischen Lancaster-Bomber wurden hierbei abgeschossen, wobei zwei Abschüsse auf die Präsenz deutscher Nachtjäger zurückzuführen waren, die die englischen Bomber über der Schweiz bekämpften. Ein Abschuss ging auf das Konto einer bei Oberrohrdorf stationierten 7,5-cm-Flakbatterie.

Die mit grosser Regelmässigkeit in London eingehenden eidgenössischen Protestschreiben wurden zwar zur Kenntnis genommen, das Primat des Krieges dominierte jedoch in dieser Angelegenheit, aus Sicht des Bomber Command musste das Neutralitätsrecht mit Füßen getreten werden. Der Oberbefehlshaber des britischen Bomberkommandos, der energische Luftmarschall Sir Arthur «Bomber» Harris, gab dem Aussenministerium lakonisch zu verstehen: «*The Swiss can't have it both ways*» – die systematischen Überflüge wurden also seitens des Bomber Command mit der neutralitätswidrigen Beibehaltung der Verdunkelung gerechtfertigt, weshalb die Proteste der Schweiz aus Sicht der kompromisslosen Militärs unangebracht waren.



◀ Eine Luftaufnahme des «Bomberparks» des Flugplatzes Dübendorf mit abgestellten B-17- und B-24-Bombern. 198 Flugzeuge der kriegsführenden Parteien landeten in der Schweiz, die Mehrzahl davon alliierte Maschinen, deren Besatzungen interniert wurden. Bild: spirit-of-flying.ch

▼ Die Bombardierung der geografisch exponierten Stadt Schaffhausen am 1. April 1944 durch B-24-Bomber der US Army Air Force. Über 1000 Gebäude wurden zerstört oder beschädigt.

Bild: Museum im Zeughaus



## Bombardierung Schaffhausens im Kontext des alliierten Luftkrieges

Die letzten beiden Kriegsjahre 1944 und 1945 brachten den totalen Charakter des Luftkrieges der Alliierten zum Ausdruck. Verheerende Flächenbombardements legten die deutschen Städte in Schutt und Asche, trotzdem blieb die deutsche Luftabwehr lange schlagkräftig und sorgte für teils hohe Verluste. Nun häuften sich Notlandungen US-amerikanischer Bomber. Alleine am 24. April 1944 landeten acht «Fliegende Festungen» des Typs B-17 in Dübendorf, nachdem diese über dem Reichsgebiet derart beschädigt worden waren, dass deren Besatzungen die Landung in der neutralen Schweiz und eine damit verbundene Internierung vorzogen.

Die Bombardierung Schaffhausens muss vor dem Hintergrund der eingangs erwähnten verstärkten Anstrengungen gesehen werden, das Dritte Reich aus der Luft in die Knie zu zwingen. Als an jenem verhängnisvollen wolkenfreien Samstagmorgen um 10.55 Uhr 24 B-24-«Liberator»-Bomber 400 Spreng- und Brandbomben über Schaffhausen abwarfen, gingen offizielle Stellen von einem Irrtum aus. So äusserte sich der Stadtpräsident Walter Brinngolf bereits Ende April deutlich: «Niemand zweifelt daran, dass die abgeworfenen Bomben irrtümlich unser Stadtgebiet, Fabriken, Heimstätten, Strassen und Felder trafen.» Inoffiziell hielt sich hingegen die «Denkzettel-These» noch jahrzehntelang, weil die Schweiz das Deutsche Reich mit Waffen, Devisen, Transportgenehmigungen und anderen Gütern versorgte.

Die militärische Fakten- und Quellenlage präsentiert sich jedoch eindeutig und es kann zweifelsfrei von einem Versehen ausgegangen werden. An diesem Tag wurde der süddeutsche Raum, insbesondere Ludwigshafen, von Hunderten von Bombern der 8th Air Force angefliegen. Ungewöhnlich starke Gegenwinde, die ein Abtreiben der Bomber-Formation um 180 Kilometer in südöstlicher Richtung bewirkten, sowie der Ausfall eines Radargerätes im Führungsflugzeug führten dazu, dass die Besatzungen begannen, sogenannte Ausweichziele zu bombardieren. Namentlich auf Strasbourg, Pforzheim und Grafenhausen fielen in der Folge Bomben. Unvollständiges Kartenmaterial sowie die Tatsache, dass die Besatzungen glaubten, alle Städte nördlich des Rheins gehörten zu Deutschland, führten

schliesslich zur tragischen Bombardierung Schaffhausens durch das 392. Geschwader der 2. US-Bomberdivision.

Offizielle US-amerikanische Stellen bemühten sich um Schadensbegrenzung und übernahmen die volle Verantwortung, drückten ihr Bedauern und tiefe Bestürzung aus. Unverzüglich erteilte der Oberbefehlshaber der amerikanischen Luftstreitkräfte in Europa, General Carl Spaatz, den Fliegerbesatzungen den Befehl, in Zukunft Ziele, die näher als 80 Kilometer an der Schweizer Grenze lagen, nur dann zu bombardieren, wenn sie mit absoluter Sicherheit identifiziert werden konnten.

### Aufhebung der Verdunkelung und Beschluss zur Grenzmarkierung

Die Bombardierung Schaffhausens gab dem Wunsch nach einer Kenntlichmachung der Grenze tagsüber sowie der Aufhebung der Verdunkelung nachts neuen Auftrieb, wovon auch Dutzende Leserbriefe und Protestschreiben zeugten. Noch blieb der Bundesrat standhaft, noch wirkten die Drohgebärden des Deutschen Reiches nach. Erst das erfolgreiche Vordringen der Alliierten am Boden nach der Landung in der Normandie bewirkte in Bern ein Umdenken. Als im September 1944 die Kriegsentwicklung jenseits der Landesgrenzen eine neue Dynamik annahm und die Luftraumverletzungen dramatisch zunahmen, wurde auf Drängen General Guisans am 12. September 1944 vom Bundesrat die Aufhebung der Verdunkelung verfügt: «... weder politische noch militärische Rücksichten würden eine Fortdauer der Verdunkelung erheischen.» Die Nachricht wurde überall im Lande mit Freude zur Kenntnis genommen, insbesondere auch in London. Dies war jedoch nicht gleichbedeutend mit dem Ende britischer Einflüge. Das Kriegsgeschehen am Boden, das sich immer mehr der Schweizer Grenze näherte, verlangte nach entsprechenden taktischen Lufteinsätzen zur Unterstützung der vorstossenden alliierten Bodentruppen. Den Flieger- und Flabtruppen wurde erneut angeordnet, ohne Einschränkung das Feuer gegen eindringende Flugzeuge zu eröffnen. Dabei hielt man sich an den Grundsatz der Gleichbehandlung aller Kriegsführenden.

Dass es nicht gelang, einerseits die Grenzen tagsüber entsprechend zu markieren, und sich US-Besatzungen andererseits im sprichwörtlichen Fog of War nicht im-

mer an oberste Weisungen hielten, belegen erneute Bombardierungen im Februar und März 1945 (beispielsweise Stein am Rhein, Zürich und Basel) durch US-amerikanische Bomberformationen, die kurz vor Kriegsende 23 Todesopfer forderten. Die Bombardierung Zürichs wies einige Parallelen mit derjenigen Schaffhausens auf: Wiederum war den Amerikanern das schlechte Wetter zum Verhängnis geworden. An jenem 4. März hätten über 1000 Bomber Ziele in Süddeutschland bombardieren sollen. Wegen einer dichten Wolkendecke und Nebel kehrten die meisten Staffeln zu ihren Basen zurück, ohne ihre Ziele gefunden zu haben. Die Besatzungen einiger versprengter Flugzeuge versuchten aber, Ausweichziele zu finden. Die teils unerfahrenen Mannschaften verwechselten wegen schlechter Verhältnisse und des Ausfalls von Radargeräten Zürich mit dem deutschen Ziel Pforzheim und warfen ihre Bomben auf das Milchbuck-Quartier ab.

Eine Absicht kann den Alliierten aus heutiger Sicht nicht mehr unterstellt werden. Die beteiligten Besatzungen handelten aber in höchstem Masse grobfahrlässig. Klammert man die absichtlichen Überflüge der R.A.F. zu ihren Zielen in Norditalien und Süddeutschland aus, lassen sich Bombardierungen der Schweiz im Zweiten Weltkrieg am treffendsten unter dem Begriff «Kollateralschaden» zusammenfassen. Gleichzeitig machen uns heutzutage die russischen Luft-, Raketen- und Drohnenangriffe auf ukrainische Städte unweigerlich bewusst, dass dem Schutz des eigenen Luftraums höchste Priorität eingeräumt werden muss, erst recht aus der Sichtweise eines neutralen Kleinstaates. Die ersten Weichen hierzu wurden mit dem Programm Air2030 gestellt.

1 Dieser Artikel basiert auf der Masterarbeit des Autors an der Universität Zürich aus dem Jahre 2004 mit dem Titel «The Swiss can't have it both ways – Britische Neutralitätsverletzungen des Schweizer Luftraumes 1940–1945. Eine gekürzte Fassung erschien 2014 in der Schriftenreihe der GMS als Band 35, herausgegeben von PD DR. Hans Rudolf Führer: Geschichte der Schweiz. Fenster in die Vergangenheit IV. Alliierte Luftraumverletzungen im Zweiten Weltkrieg.



**Oberleutnant aD  
Thomas Bachmann**  
M.Sc., M.A.  
thomas.bachmann@asmz.ch  
8132 Hinteregg